

## **GESETZENTWURF**

### **der Landesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Förderung des Carsharing in Mecklenburg-Vorpommern (Carsharingförderungsgesetz - CsgG M-V)**

##### **A Problem und Ziel**

Alternativen zum motorisierten Individualverkehr rücken angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen negativen Effekte immer mehr in den Fokus. Zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes ist auch der Gesetzgeber angehalten, alternative Mobilitätskonzepte fördernde Regelungen zu treffen.

Das am 1. September 2017 in Kraft getretene Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) des Bundes verfolgt den Ansatz der Park- und Gebührenprivilegierung ebenso wie die Möglichkeit der Sondernutzung von öffentlichem Straßenraum. Aufgrund der verfassungsrechtlich verankerten Kompetenzzuweisung in diesem Bereich konnte der Bund die Materie nur für die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen und damit einen überschaubaren Teil des für das stationsbasierte Carsharing relevanten Verkehrsnetzes regeln. Praktische Relevanz kommt hingegen den dem Landesrecht unterstehenden Straßen nach § 3 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG-MV) zu.

Bisher fehlt es im Landesrecht an einer dem Carsharinggesetz des Bundes vergleichbaren Regelung zur straßenrechtlichen Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing. Gleichwohl werden bereits deutschlandweit Stellflächen auf landesrechtlich geregelten Straßen für das stationsbasierte Carsharing genutzt, indem die Flächen teilweise dem öffentlichen Verkehr entzogen wurden.

Diese Variante der bisherigen Flächenzuweisung hatte allerdings rechtliche Schwierigkeiten zur Folge, da nach der Einziehung keine Befugnis besteht, Verkehrszeichen für privilegiertes Parken anzuordnen. Eine Rechtsgrundlage für die Kennzeichnung von Sonderparkflächen ist in dem aktuellen Entwurf zur StVO-Reform (Bundsrats-Drucksache 591/19) vorgesehen.

Auch ist ein Rückgriff auf die bestehenden straßenrechtlichen Regelungen zur Sondernutzungserlaubnis für Stellflächen, die für das stationsbasierte Carsharing genutzt werden, nicht möglich, da es sich bei der beabsichtigten Nutzung nicht um einen „Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus“ und damit nicht um eine straßenrechtliche Sondernutzung im bisherigen Sinne handelt. Der Gebrauch durch Carsharingfahrzeuge hat durchaus verkehrlichen Charakter. Vielmehr entsteht der besondere Charakter der Nutzung für stationsbasiertes Carsharing aus der Verlagerung der Gewerbefläche in den öffentlichen Straßenraum; denn beim stationsbasierten Carsharing wird die Nutzung des öffentlichen Straßenraums einem bestimmten Unternehmen und dessen Kunden unter Ausschluss aller anderen Verkehrsteilnehmer zur Verfügung gestellt (quasi Teileinziehung). Auch der Umstand, dass grundsätzlich jedermann Vertragspartner dieses Carsharinganbieters werden kann, ändert hieran nichts (Bundestags-Drucksache 18/11285, Seite 35).

Eine Einschränkung des Gemeingebrauchs der Straße lässt sich gleichwohl weder mit einer bundes- noch mit einer landesrechtlichen Regelung vollends vermeiden. Zudem bietet das stationsbasierte Carsharing eine neue Nutzungsmöglichkeit, die eine systematische Konkurrenzsituation von Anbietern um Flächen schafft.

Die durch das Carsharinggesetz erfolgte, bundesrechtliche Klarstellung zur Sondernutzung nach dem Bundesfernstraßengesetz bei stationsbasiertem Carsharing ist für die landesrechtliche Auslegung nicht bindend. Aufgrund der einheitlichen Regelungsmaterie Straße und zur Vereinfachung der aufeinander abzustimmenden Verfahren der Flächenausweisung sollte allerdings eine vergleichbare Rechtsanwendung im Bundes- und Landesrecht erfolgen.

Der Landtag hat den Antrag mit der Drucksache 7/1053 am 27. September 2017 angenommen. Darin wurde die Landesregierung aufgefordert, die verkehrs- und umweltpolitischen Vorteile des Carsharing in Mecklenburg-Vorpommern auszuschöpfen und sicherzustellen, dass auch auf Straßen nach Landesrecht eine Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums vergleichbar dem Bundesrecht gewährt werden kann.

Ferner ist die Landesregierung auch angehalten, in einem eigenen Carsharinggesetz die nach Landesrecht zuständige Behörde gemäß § 5 CsgG des Bundes zu bestimmen.

## **B Lösung**

Mit einem eigenen Carsharinggesetz soll die Rechtsgrundlage für die Ausweisung von Stellflächen für das stationsbasierte Carsharing auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen geschaffen werden. Die Regelungen sind an die Bundesnormen angelehnt. Gleichzeitig werden den Gemeinden eigene Spielräume zur Gestaltung des Auswahlverfahrens eingeräumt.

Insbesondere sollen hierbei folgende Regelungen getroffen werden:

- Gleiche Begriffsbestimmungen zu Carsharingfahrzeug und -betreiber sowie stationsbasiertem Carsharing wie im Carsharinggesetz des Bundes;
- Feststellung, dass es sich um eine straßenrechtliche Sondernutzung handelt;
- Festlegung zum räumlichen Umfang der zulässigen Sondernutzung;
- Regelungen zum diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren der Anbieter durch die Gemeinden;
- Festlegungen für die Flächenbestimmung und für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis und
- Bestimmungen über die zuständige Behörde für stationsbasiertes Carsharing in Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen.

Der Entwurf sieht vor, dass zunächst geeignete öffentliche Flächen als Stellplätze für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge durch die Gemeinden bestimmt werden. Für die Nutzung dieser Flächen werden im Weiteren die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis geregelt. Nach Durchführung eines transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahrens soll ein geeigneter und zuverlässiger Anbieter die Sondernutzungserlaubnis für einen Zeitraum von maximal acht Jahren erhalten.

Während sich die Zuverlässigkeitskriterien an der bundesgesetzlichen Regelung orientieren, sind die Eignungskriterien nicht starr definiert. Die Gemeinden müssen bei der Auswahl verkehrs- und umweltpolitische Zielvorstellungen berücksichtigen. Für kleinere Gemeinden mit weniger als 50 000 Einwohnern, die nur ein Carsharingangebot vor Ort haben, ist eine Abweichungsmöglichkeit vorgesehen.

Abweichend von den bundesgesetzlichen Regelungen soll auch eine Betriebspflicht aufgenommen werden, die sicherstellt, dass Carsharingfahrzeuge auf der Stellfläche angeboten werden. Im Falle eines Verstoßes wird eine Ermächtigungsgrundlage für den Widerruf der Erlaubnis geschaffen. Auch die Erhebung von Sondernutzungsgebühren soll möglich sein.

Zudem soll ein neuer Ordnungswidrigkeiten-Tatbestand geschaffen werden, der einen Verstoß gegen Auflagen und Bedingungen ebenso wie einen unbefugten Gebrauch der Sondernutzung sanktioniert und damit die Einhaltung der Anforderungen an die straßenrechtliche Bevorrechtigung absichert.

**C Alternativen**

Das bestehende StrWG M-V könnte, wie in anderen Bundesländern geschehen, angepasst werden. Im Interesse der Rechtsklarheit und um die Sondernutzungsregelungen im StrWG M-V nicht zu überfrachten, sollte dem Beispiel des Bundes gefolgt und diese Materie in einem eigenen Carsharinggesetz M-V geregelt werden. Zudem wird so ein bereits aus sich heraus verständliches Gesetz geschaffen.

**D Notwendigkeit (§ 3 Absatz 1 Satz 1 GGO II)**

Ein eigenes Carsharinggesetz ist notwendig im Sinne von § 3 Absatz 1 Satz 1 GGO II, da ein erhebliches öffentliches Interesse an der Regelung der Ausgestaltung der Sondernutzungserlaubnis für Carsharingfahrzeuge auf Landesebene besteht und dem Bund mit Ausnahme der Fernstraßen keine Gesetzgebungskompetenz zukommt. Ein Erlass zum Carsharing würde der Wesentlichkeit des zu regelnden Gegenstandes nicht gerecht werden und aufgrund seiner nur verwaltungsinternen Wirkung nicht geeignet sein, die gleiche Rechtssicherheit wie ein Gesetz zu bieten.

**E Finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte des Landes und der Kommunen****1 Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand**

Die Regelungen können unter Umständen Auswirkungen auf die Haushalte der Kommunen haben, sofern sich diese entschließen, im Rahmen der Parkraumbewirtschaftungsregelungen Gebührenbefreiungen oder -ermäßigungen zugunsten von Carsharingfahrzeugen vorzusehen. Die Kommunen werden jedoch nicht verpflichtet, diese Freistellung vorzusehen.

**2 Vollzugsaufwand**

Für den Landeshaushalt entsteht kein Vollzugsaufwand. Entscheidet sich eine Gemeinde, Flächen für diese Nutzung bereitzustellen, kann auf drei Ebenen Aufwand entstehen: Bei der Auswahl der Flächen, bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen und bei der Überwachung des Vollzugs (hinsichtlich des Erlaubnisinhabers und der Verkehrsteilnehmer). Eine konkrete Kostenschätzung ist nicht zuverlässig möglich.

Die Vorschrift räumt den Gemeinden lediglich die Möglichkeit ein, in diesem Bereich tätig zu werden. Eine Verpflichtung ist damit nicht verbunden. Darüber hinaus kann die Gemeinde für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen Gebühren oder Entgelte erheben, um ihre Kosten zu decken. Die Regelung hat jedoch keine Auswirkungen gemäß Artikel 72 Absatz 3 Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

**F Sonstige Kosten (zum Beispiel Kosten für die Wirtschaft, Kosten für soziale Sicherungssysteme)**

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger entsteht nicht.

Für neu hinzukommende Carsharinganbieter, die sich neu am Markt etablieren, entsteht ein einmaliger Personalaufwand für Verfahrensanpassungen und Schulungen der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen bezüglich des Ausschreibungsverfahrens zur Vergabe der Stellflächen im öffentlichen Straßenraum für Stellflächen im öffentlichen Raum.

Für die Anbieter von Carsharingfahrzeugen entstehen Kosten im Rahmen von Sondernutzungsgebühren, die dem wirtschaftlichen Vorteil der zur Verfügung gestellten Fläche entsprechen. Dieser Vorteil wird insbesondere abhängig sein von der Lage der Fläche und kann vorab nicht beziffert werden.

**G Bürokratiekosten**

Keine.

**DIE MINISTERPRÄSIDENTIN  
DES LANDES  
MECKLENBURG-VORPOMMERN**

Schwerin, den 12. Januar 2021

An die  
Präsidentin des Landtages  
Mecklenburg-Vorpommern  
Frau Birgit Hesse  
Lennéstraße 1

19053 Schwerin

Betr.: Entwurf eines Gesetzes zur Förderung des Carsharing in Mecklenburg-Vorpommern  
(Carsharingförderungsgesetz - CsgG M-V)

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

als Anlage übersende ich Ihnen den von der Landesregierung am 5. Januar 2021 beschlossenen Entwurf des vorbezeichneten Gesetzes mit Begründung.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Landtages herbeizuführen.

Federführend ist das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung .

Mit freundlichen Grüßen

**Manuela Schwesig**

## **ENTWURF**

### **eines Gesetzes zur Förderung des Carsharing in Mecklenburg-Vorpommern (Carsharingförderungsgesetz - CsgG M-V)**

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

#### **§ 1 Zweck des Gesetzes**

Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Förderung des Carsharing ermöglicht, um die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsbasierter Angebotsmodelle mit dem Ziel der Verringerung des Parkraumbedarfs und klima- sowie umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern zu fördern.

#### **§ 2 Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. ein Carsharingfahrzeug ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten sowie selbstständig reserviert und genutzt werden kann,
2. ein Carsharinganbieter ein Unternehmen unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharingfahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden und Kundinnen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind,
3. stationsbasiertes Carsharing ein Angebotsmodell, das auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestellen beruht.

#### **§ 3 Carsharing als Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum**

(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung im Sinne der §§ 22 ff. des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern, kann die Gemeinde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge hierzu geeignete Flächen auf Ortsdurchfahrten einer Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße bestimmen. Ist die Gemeinde in der Ortsdurchfahrt nicht Träger der Straßenbaulast, darf die Flächenbestimmung nur mit Zustimmung des entsprechenden Trägers der Straßenbaulast erfolgen.

(2) Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Straße, die Gewährleistung der Barrierefreiheit und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind.

#### **§ 4 Auswahlverfahren**

(1) Die Flächen sind von der Gemeinde im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbieter zum Zwecke der Nutzung als Stellfläche für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). Geeignet ist ein Carsharinganbieter, der die nach Absatz 2 festgelegten Kriterien erfüllt. Unzuverlässig ist ein Carsharinganbieter, der bei der Erbringung von Carsharingdienstleistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verstoßen hat sowie in den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen. Das Verfahren nach Satz 1 kann für einzelne Stellflächen auch getrennt durchgeführt werden.

(2) Die Gemeinde legt die Eignungskriterien für die Auswahl der Carsharinganbieter fest. Diese müssen geeignet sein, dass die von dem jeweiligen Carsharinganbieter angebotene Leistung am besten zu Folgendem beitragen:

1. zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr,
2. zu einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge oder anderer emissionsarmer Fahrzeuge und
3. zu einer Verringerung des Parkraumbedarfs im öffentlichen und nicht öffentlichen Raum.

Zudem können die Familienfreundlichkeit und die Barrierefreiheit der Carsharingfahrzeuge bei der Auswahl der Carsharinganbieter besonders berücksichtigt werden. Die Festlegung der Eignungskriterien kann auch durch Satzung erfolgen.

(3) Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern können in ihren Auswahlverfahren von den Anforderungen des Absatzes 2 und 5 abweichen, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist oder ein Interessenbekundungsverfahren ergeben hat, dass andernfalls kein Carsharinganbieter einen Antrag stellt. Die Gründe dafür sind aktenkundig zu machen.

(4) § 22 Absatz 1 Satz 3, Absatz 3, Absatz 6 und § 25 Absatz 1 bis 3 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern gelten mit der Maßgabe entsprechend, dass die Sondernutzung nicht auf Widerruf erteilt werden darf.



(5) Das Auswahlverfahren ist öffentlich bekanntzumachen und kann auch durch ein von der Gemeinde damit beliehenes kommunales Unternehmen erfolgen. Die Bekanntmachung muss allen interessierten Carsharinganbietern kostenfrei und ohne Registrierung zugänglich sein. Sie muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über den Ablauf des Auswahlverfahrens, Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie die Auswahlkriterien, die vorgesehene Dauer und die voraussichtlichen Kosten der Sondernutzung. Fristen sind angemessen zu setzen. Das Auswahlverfahren ist von Anfang an fortlaufend zu dokumentieren. Wesentliche Entscheidungen sind zu begründen. Nichtberücksichtigte Bewerber sind über die Gründe für die Nichtberücksichtigung sowie über den Namen des ausgewählten Bewerbers zu unterrichten.

(6) Erfüllen mehrere Carsharinganbieter die Anforderungen des Absatzes 1 Satz 1 und 2 in gleicher Weise und begehren sie eine Sondernutzungserlaubnis für dieselbe Stellfläche, ist durch Los zu entscheiden.

(7) Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Absatz 1 Satz 1 möglich.

(8) Die Frist für die Entscheidung über die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Absatz 2 und 3 beträgt sechs Monate. Die Frist beginnt mit Ablauf der Einreichungsfrist. Sie kann einmal für eine begrenzte Dauer verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und rechtzeitig allen teilnehmenden Anbietern mitzuteilen.

(9) Das Auswahlverfahren kann auch über eine einheitliche Stelle nach § 71a des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes abgewickelt werden.

## **§ 5**

### **Betriebspflicht und Widerruf der Erlaubnis**

(1) Der ausgewählte Carsharinganbieter hat auf der Stellfläche für die Dauer der erteilten Sondernutzungserlaubnis Carsharingfahrzeuge zur Nutzung anzubieten (Betriebspflicht). Kommt er dieser Betriebspflicht nicht nach, kann die ihm erteilte Sondernutzungserlaubnis für die konkrete Stellfläche widerrufen werden.

(2) Eine Sondernutzungserlaubnis kann auch widerrufen werden, wenn die Eignungskriterien vom Carsharinganbieter nicht mehr erfüllt werden oder dessen Zuverlässigkeit nicht mehr gegeben ist. Das Vorliegen der Eignungskriterien sowie der erforderlichen Zuverlässigkeit ist der Gemeinde auf Anforderung nachzuweisen.

**§ 6**  
**Sondernutzungsgebühren**

Werden anstelle eines privaten Entgelts Gebühren erhoben, so regeln die Gemeinden die Erhebung der entsprechenden Sondernutzungsgebühren durch Satzung. Bei der Bemessung der Gebühren sind Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Sondernutzungsberechtigten zu berücksichtigen.

**§ 7**  
**Ordnungswidrigkeiten**

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig eine öffentliche Straße unbefugt zur Bereitstellung von stationsbasiertem Carsharing gebraucht oder den mit der Sondernutzungserlaubnis erteilten vollziehbaren Bedingungen und Auflagen zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden.

(3) Zuständige Verwaltungsbehörde für die Verfolgung und Ahndung der Ordnungswidrigkeiten nach § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Gemeinde.

**§ 8**  
**Zuständige Behörde für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen**

Zuständige Behörde nach § 5 des Carsharinggesetzes ist die Gemeinde.

**§ 9**  
**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung:**

### **A Allgemeiner Teil**

Infolge der hohen Belastung der Städte durch immer weiter zunehmenden Verkehr und damit verbundene Effekte (Verknappung von Parkmöglichkeiten, Probleme der Luftreinhaltung infolge von Belastungen durch Emissionen), rücken vermehrt Konzepte in den Fokus, die Alternativen zum vorherrschenden motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen. Neben den bestehenden Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Form von Bus, Bahn, Straßen- und Stadtbahn erfreut sich auch die geteilte Nutzung von Individualverkehrsmitteln, wenngleich als Konzept bereits seit 1988 bekannt, gerade in den letzten Jahren zunehmender Beliebtheit.

Um das Potential des sogenannten Carsharing bestmöglich ausschöpfen zu können, gibt es seitens des Staates verschiedene Instrumente zur Regelung. Neben den straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Bevorzugung von Carsharingangeboten bei der Erhebung von Parkgebühren besteht auch die straßenrechtliche Möglichkeit, allein dem Carsharing zur Verfügung stehende Flächen auszuweisen. Das am 1. September 2017 in Kraft getretene (Bundes-)Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) verfolgt den Ansatz der Park- und Gebührenprivilegierung ebenso wie die Möglichkeit der Sondernutzung von öffentlichem Straßenraum. Aufgrund der verfassungsrechtlich verankerten Kompetenzzuweisung in diesem Bereich konnte der Bund die Materie nur für die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen und damit nur für einen überschaubaren Teil des für das stationsbasierte Carsharing relevanten Verkehrsnetzes regeln. Praktische Relevanz kommt hingegen den dem Landesrecht unterstehenden Straßen zu.

Ziele der gezielten Förderung des Carsharing sind die Entlastung von Städten und Gemeinden vom Individualverkehr, der indirekte Umweltschutz durch bewusstere Nutzung von Automobilen und den Einsatz von Elektrokraftfahrzeugen sowie die verstärkte Vernetzung von ÖPNV und MIV-Angeboten wie sie sich schon in einigen deutschen Städten findet. Der Bund hat diese Ziele ebenfalls in § 5 Absatz 4 Satz 2 des Carsharinggesetzes verankert und zum Maßstab für die Eignung von Carsharinganbietern erhoben. Auch seitens der Gemeinden werden Konzepte zur besseren Vernetzung von Angeboten untereinander diskutiert. Im stationsabhängigen Carsharing ist eine Vielzahl kleiner Anbieter tätig, die auch im Rahmen von Vereins- oder Genossenschaftsmodellen Carsharinglösungen bereithalten. Deren Unterstützung kann auch Innovationskraft befördern sowie zum Entstehen neuer Konzepte und Technologien beitragen.

Für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Stellflächen, die für das stationsbasierte Carsharing genutzt werden, bietet sich ein Rückgriff auf die bestehenden straßenrechtlichen Regelungen nicht an, da es sich bei der beabsichtigten Nutzung nicht um einen „Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus“ und damit nicht um eine Sondernutzung im bisherigen Sinne handelt. Der Gebrauch durch Carsharingfahrzeuge hat durchaus verkehrlichen Charakter. Vielmehr entsteht der besondere Charakter der Nutzung für stationsbasiertes Carsharing aus dem Ausschluss der Nutzung anderer Verkehrsteilnehmer (quasi Teileinziehung) und der Verlagerung der Gewerbefläche in den öffentlichen Straßenraum. Zudem bietet das stationsbasierte Carsharing eine neue Nutzungsmöglichkeit, die eine systematische Konkurrenzsituation von Anbietern um Flächen schafft.

Die langfristige Ausweisung von Flächen ausschließlich für Carsharingangebote geht daher mit dem Verlust dieser Flächen für andere Verkehrsteilnehmer einher, sodass sich Konflikte mit anderen Straßennutzern nicht vermeiden lassen. Zwingende Voraussetzung der Vorschriften zur Sondernutzung ist jedoch gerade der Eingriff in den Gemeingebrauch, sodass die Entscheidung über die Ausgestaltung des Verfahrens und die Erteilung von Erlaubnissen durch die Gemeinden eine große Sachnähe ermöglicht und es den Gemeinden überlässt, die anfängliche Auswahl von Flächen zu gestalten.

Mit § 5 des Carsharinggesetzes hat der Bund eine straßenrechtliche Vorschrift geschaffen, nach der Flächen für stationsbasierte Carsharinglösungen ausschließlich im Wege von Sondernutzungserlaubnissen zugeteilt werden können. Der Bund ist jedoch in seiner Kompetenz verfassungsrechtlich auf die Regelung für den Bereich der Bundesfernstraßen, explizit der Bundesstraßen, beziehungsweise ihrer Ortsdurchfahrten beschränkt. Regelungen für alle übrigen Straßen im Sinne von § 3 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG-MV) - Landesstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen - bleiben dem Landesgesetzgeber vorbehalten.

Der in der Praxis häufigste Fall für stationsbasierte Carsharingangebote findet sich im Bereich der im Einfluss des Landes stehenden Straßen, namentlich bei den Gemeindestraßen und den Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen. Damit hat das landesrechtliche Regelungsregime faktisch erhebliche Bedeutung.

Die §§ 22 ff. des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern regeln zwar die Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus und umfassen bereits die Möglichkeit der Verlagerung von Gewerbeflächen in den öffentlichen Verkehrsraum, sodass weitgehend Regelungen in Gestalt des bestehenden Sondernutzungsregimes bestehen. Stationsbasiertes Carsharing ist davon jedoch nicht erfasst. Es bedarf daher eines gesetzgeberischen Tätigwerdens, um diese Art der gewerblichen Nutzung von öffentlichem Verkehrsraum zu ermöglichen. Dazu ist den Gemeinden ein Spielraum zu gewähren, der über den der bisher üblichen Sondernutzung nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern hinausgeht, indem auch Kriterien, die keinen direkten Straßenbezug aufweisen, miteinbezogen werden können.

Soweit das Argument vorgebracht wird, dass den bestehenden Sondernutzungsregeln bei gleichartigen Nutzungsinteressen auf derselben Straßenfläche gerade keine Ausgleichs- und Verteilungsfunktion zukommt, wird dem mit der Schaffung von exklusiven Carsharingflächen entgegnet, indem aktiv eine Konkurrenzlage hergestellt wird. Die neue Vorschrift soll der Bewältigung dieser Situation dienen und das Verfahren im Grundsatz anleiten.

Wenngleich die Möglichkeit besteht, Carsharingstationen auch außerhalb gewidmeter Straßen, etwa auf Privatflächen, zu betreiben, bietet das Sondernutzungsmodell die Chance, straßenverkehrsrechtlich durchsetzbare Beschilderungen zum Ausschluss anderer Verkehrsteilnehmer anzuordnen, sofern nur die einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Regelungsvoraussetzungen vorliegen. Der Bundesgesetzgeber hat gemäß § 3 Absatz 3 des Carsharinggesetzes die Kompetenz, Parkvorberechtigungen durch Verordnung zu regeln und möchte mit der aktuellen StVO-Novelle (BR-Drs. 591/19) davon Gebrauch machen.

Nicht von dem Gesetz erfasst sind solche Fälle, in denen Flächen ohne explizite Zuordnung zu einem oder mehreren konkreten Carsharingunternehmen generell für die alleinige Nutzung durch Carsharingfahrzeuge ausgewiesen werden. Hierfür bedarf es auch weiterhin keiner Sondernutzungserlaubnis. Die Ausweisung hat im Wege der Beschilderung auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts zu erfolgen.

Eine landesgesetzliche Regelung erlaubt es, die verkehrs- und umweltpolitischen Vorteile des Carsharing auch in Mecklenburg-Vorpommern voll auszuschöpfen und sicherzustellen, dass auch auf Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen eine Sondernutzung des öffentlichen Straßenraumes gewährt werden kann.

Bereits in mehreren Städten in Mecklenburg-Vorpommern werden Carsharingfahrzeuge angeboten, bislang jedoch nur auf privaten Flächen und nicht im öffentlichen Verkehrsraum. Um die Attraktivität des Verkehrsangebots zu erhöhen und den von den Carsharinganbietern geplanten Angebotserweiterungen zu entsprechen, bedarf es der Eröffnung der Möglichkeit, stationsbasiertes Carsharing auch auf öffentlichen Straßen zu betreiben.

Das Konzept des Carsharing gewinnt zudem nicht nur für die jüngere Generation, sondern auch in Quartieren, die für ältere Menschen aufbereitet werden, an zusätzlicher Bedeutung. So kann mit einer barrierefreien Wohnung, kombiniert mit einer guten ÖPNV-Anbindung und einem Carsharingangebot eine Mobilität ermöglicht werden, die losgelöst vom eigenen Auto den Zugriff auf ein Kraftfahrzeug im Bedarfsfall ermöglicht.

Eine landesgesetzliche Regelung eröffnet den Gemeinden die Möglichkeit, das Konzept des Carsharing hinsichtlich der Verfügbarmachung öffentlichen Straßenraumes und der Festsetzung attraktiver Gebühren aktiv zu fördern.

## **B Zu den Vorschriften im Einzelnen:**

### **Zu § 1**

Diese Norm erläutert den Zweck des Gesetzes. Es wird das Ziel verfolgt, klima- und umweltschädliche Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs durch die straßenrechtliche Förderung von stationsbasierten Carsharingangeboten zu verringern und gleichsam zu einer Entlastung des Parkraumbedarfs beizutragen.

### **Zu § 2**

Diese Regelung definiert die Begriffe „Carsharingfahrzeug“, „Carsharinganbieter“, und „stationsbasiertes Carsharing“. Sie entspricht den Begriffsdefinitionen des § 2 des Carsharinggesetzes des Bundes.

**Zu § 3****Zu Absatz 1**

Die Vorschrift stellt insgesamt klar, dass es sich bei der exklusiven Nutzung von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Carsharingangebote um einen Fall der straßenrechtlichen Sondernutzung handelt. Dem liegt eine Verlagerung von Betriebsflächen des jeweiligen Anbieters in den Straßenraum zugrunde, die dann von den Kunden bzw. Nutzern in Anspruch genommen werden. Unmittelbar begünstigt von der Regelung ist der Carsharinganbieter selbst, nicht der Nutzer des Fahrzeugs.

Das Verfahren zur Einrichtung von Carsharingstationen ist zweistufig (Flächenbestimmung und anschließendes Erlaubnisverfahren) aufgebaut. Die Vorschrift des Absatz 1 greift dabei die Regelungen aus § 5 Absatz 1 des Carsharinggesetzes auf. Die Gemeinde hat vorab Flächen zu bestimmen, die sie für geeignet befindet, um diese für stationsbasiertes Carsharing nutzbar zu machen. Es handelt sich hierbei um Flächen auf öffentlichen Straßen, über die die örtlich zuständige Gemeinde jeweils alleine oder mit Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast disponieren kann. In der Regel wird es sich dabei um Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen sowie um Gemeindestraßen handeln.

**Zu Absatz 2**

Die Flächenauswahl hat die Funktionsfähigkeit der Straßen, die Belange von Menschen mit Behinderung sowie des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für eine bestimmte Fläche in Ausgleich zu bringen. Dabei meint der Begriff der Barrierefreiheit eine bauliche Gestaltung dergestalt, dass sie auch von Menschen mit Behinderung ohne zusätzliche Hilfen genutzt werden kann.

**Zu § 4****Zu Absatz 1**

Diese Vorschrift definiert zunächst in Satz 1 den Begriff der Sondernutzungserlaubnis im Sinne des Carsharingförderungsgesetzes M-V analog zur Regelung des § 5 Absatz 2 Satz 1 des Carsharinggesetzes (des Bundes). Sie stellt klar, dass die Gemeinden für die vorab bestimmten Flächen Sondernutzungserlaubnisse erteilen können. Insoweit handelt es sich um eine Modifikation der straßenrechtlichen Regelung des § 22 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die Vorgabe zur Durchführung eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens weist auf die bereits geltende Rechtslage hin. Eine Abweichung durch Satzung ist in dieser Hinsicht nicht möglich. Die Erlaubnis ist zwingend zu befristen. Aus Gründen der praktischen Handhabung wird ein Zeitraum von maximal acht Jahren analog zu § 5 Absatz 2 Satz 1 des Carsharinggesetzes vorgeschrieben, wobei die Gemeinden auch kürzere Zeiträume vorsehen können.

Satz 2 definiert, wann ein Carsharinganbieter geeignet im Sinne des Satz 1 ist. Die Eignungskriterien werden in Absatz 2 festgelegt.

In Satz 3 wird ebenfalls in Einklang mit der Regelung auf Bundesebene (§ 5 Absatz 3 Satz 3 des Carsharinggesetzes) die erforderliche Zuverlässigkeit eines Carsharinganbieters definiert. Dies erfolgt durch die Bezugnahme auf Normen der StVZO und des GWB, die eine Unzuverlässigkeit im straßenverkehrs- sowie wettbewerbsrechtlichen Sinne definieren.

Satz 4 bringt zum Ausdruck, dass die Sondernutzungserlaubnis flexibel für einzelne, mehrere oder alle der nach Satz 1 ausgewählten Flächen erteilt werden. Auf diese Weise können auch Pakete gebildet und dem jeweiligen Carsharinganbieter mehrere Sondernutzungsflächen gebündelt zur Verfügung gestellt werden.

### **Zu Absatz 2**

Nach der Rechtsprechung (BVerwG, NJW 1975, 1289; VG Greifswald, 06.04.2017 - 6 A 1245/14) dürfen bei der Entscheidung über eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis nur Gesichtspunkte herangezogen werden, die einen sachlichen Bezug zur Straße aufweisen. Der Landesgesetzgeber kann jedoch den Kreis der Ermessenskriterien erweitern. Die Regelung des Absatzes 2 enthält normative Festlegungen, die den Rahmen für eine detaillierte kommunale Umsetzung geben.

Inhaltlich orientiert sie sich an der Vorschrift des § 5 Absatz 4 Satz 2 des Carsharinggesetzes, ergänzt diese jedoch.

Der Bund hat sich mit dem Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 bewusst für die Förderung der Elektromobilität entschieden. Dieser Fördergedanke findet sich auch im Carsharinggesetz des Bundes wieder. Politisch wurde das Ziel ausgegeben, bis 2020 eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen zu bringen. Wenngleich diese Zielmarke verfehlt wurde, besteht weiterhin ein grundsätzliches Bewusstsein für die Notwendigkeit der Reduzierung der Emissionen des Straßenverkehrs. Gleichwohl ist noch nicht abzusehen, ob Elektrofahrzeuge sich allein langfristig als zukunftsfähig erweisen werden. Der Gesetzesentwurf empfiehlt den Gemeinden daher, auch andere Antriebskonzepte, wie beispielsweise Brennstoffzellen, bei der Festlegung der Eignungskriterien zu berücksichtigen. In Anbetracht der noch nicht flächendeckenden Versorgung mit elektrischen Lademöglichkeiten und der räumlichen Struktur des Flächenlandes Mecklenburg-Vorpommern soll ferner auch Fahrzeugen, die moderne Abgasnormen wie den Standard „Euro 6d TEMP“ erfüllen, und insofern als emissionsarm einzustufen sind, ebenfalls nicht der Einsatz im Wege des Carsharing verwehrt werden.

Es steht den Gemeinden frei, die Kriterien nur für ein konkretes Auswahlverfahren oder allgemein durch Satzung festzulegen. Die Satzungsbefugnis wird der Gemeinde in Satz 4 eingeräumt. Die Familienfreundlichkeit und die Barrierefreiheit der Carsharingfahrzeuge können bei der Auswahl der Carsharinganbieter ebenfalls positiv Berücksichtigung finden. Diese Kriterien sollen zu einem nachhaltigen und alle Bereiche der Gesellschaft einbeziehenden Angebot beitragen. Die Eignungskriterien sind in jedem Fall nach Absatz 4 im Zusammenhang mit der Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren zu veröffentlichen.

**Zu Absatz 3**

Eine Abweichung von den Vorgaben für das Auswahlverfahren durch Satzung ist nicht möglich. Jedoch soll für Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern eine Abweichung von den Vorgaben im Einzelfall möglich sein. Gründe können darin liegen, dass dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist oder in einer kleineren Gemeinde ohnehin nur ein örtlicher Anbieter interessiert ist oder in Betracht kommt. Die Gründe müssen aktenkundig gemacht werden.

**Zu Absatz 4**

Der Verweis auf § 22 Absatz 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern ermöglicht es den Gemeinden, für die Sondernutzungserlaubnis Bedingungen und Auflagen festzusetzen.

Auf eine der Vorschrift des § 5 Absatz 8 des Carsharinggesetzes entsprechende ausdrückliche Regelung, dass die Sondernutzungserlaubnis für stationsbasiertes Carsharing auch die Befugnis zur baulichen Absperrung der Fläche gegen Nichtbevorrechtigte enthalten darf, wird verzichtet, da eine solche Befugnis, ebenso wie andere Vorkehrungen, beispielsweise das Vorhalten von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, auch ohne ausdrückliche Regelung Gegenstand der Sondernutzungserlaubnis sein kann. Durch den Verweis auf §§ 22 Absatz 3 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern wird sichergestellt, dass bei der Errichtung von Anlagen die Sicherheit und Ordnung sowie die allgemeinen Regeln der Technik einzuhalten sind.

Die Verweisung auf § 22 Absatz 6 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern stellt sicher, dass der Erlaubnisnehmer gegen den Träger der Straßenbaulast keinen Ersatzanspruch bei Sperrung, Änderung oder Einziehung der Straße hat.

Der Verweis auf § 25 Absatz 1 bis 3 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern gibt den Gemeinden auch für den Bereich des stationsbasierten Carsharing die Möglichkeit, bei einem Erlaubnisnehmer, der die Straße ohne oder im Widerspruch zu der erteilten Erlaubnis nutzt, die erforderlichen Anordnungen zu treffen. Hierzu zählt in letzter Konsequenz auch die Beseitigung des rechtswidrigen Zustands durch die Behörde, wobei sie Gegenstände von der Straße entfernen und bis zur Erstattung ihrer Aufwendungen zurückhalten, im Ernstfall sogar entsorgen kann.

Die Maßgabe bei der Verweisung schließt lediglich eine Sondernutzungserlaubnis aus, die von vornherein auf Widerruf erteilt wurde. Durch die Befristung wird hingegen ein wirksamer Wettbewerb sichergestellt. Allerdings wird ein Widerruf nach § 5 dieses Gesetzes oder aus anderen Gründen gemäß § 49 des VwVfG M-V nicht ausgeschlossen.

Sollte der Erlaubnisnehmer nachträglich die Voraussetzung der Zuverlässigkeit oder Eignungskriterien nicht mehr erfüllen und wurde die Erlaubnis nach § 5 widerrufen, kann somit ebenfalls eine Nutzung der Straße ohne Erlaubnis im Sinne des § 25 Absatz 1 Satz 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern vorliegen.



**Zu Absatz 5**

Diese Vorschrift regelt die Anforderungen, die an die Bekanntmachung des Auswahlverfahrens zu stellen sind. Durch die Verfahrensweise der öffentlichen Bekanntmachung soll sichergestellt werden, dass auch nicht ortskundige Interessenten die Gelegenheit haben, sich an dem von der Gemeinde durchgeführten Verfahren zu beteiligen. Damit wird auch den Anforderungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG Rechnung getragen. Über § 27a VwVfG M-V erfolgt dabei regelmäßig auch eine Veröffentlichung im Internet.

Die Befugnis zur Beauftragung kommunaler Unternehmen im Sinne von §§ 68 Absatz 4 Satz 1 Nr. 3, 69 der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) trägt dem praktischen Bedürfnis Rechnung, dass Gemeinden sich derartiger Unternehmen bedienen wollen, um mehrere Leistungen aus einer Hand anbieten zu können. Dazu gehört beispielsweise die Kombination mit Leihfahrradsystemen oder die Entwicklung IT-gestützter Verfahren. Die Gemeinden müssen hierbei sicherstellen, dass sowohl die Beleihung als auch das durch das beliebige Unternehmen durchgeführte Verfahren allen rechtlichen Anforderungen genügt. Dazu gehört auch die Prüfung einer etwaigen Konkurrenzsituation des kommunalen Unternehmens zu Anbietern aus der freien Wirtschaft.

Die Dokumentationspflicht stellt sicher, dass die Gemeinde ein transparentes und nachprüfbares Auswahlverfahren durchführt. Das Begründungserfordernis trägt einerseits zu einer Selbstkontrolle der Verwaltung, andererseits zu einer Nachvollziehbarkeit der Behördenentscheidung für den Bewerber bei.

Gemäß Satz 4 sind für das Auswahlverfahren ferner angemessene Fristen zu setzen. Dies betrifft insbesondere die Einreichungsfrist zur Abgabe eines Angebots für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis.

Die Einreichungsfrist ist hierbei so zu bemessen, dass die Anbieter die Möglichkeit haben, sich mit einer fundierten Bewerbung an dem Auswahlverfahren zu beteiligen, wobei die Festlegung der konkreten Dauer den Gemeinden überlassen wird.

Die Erteilungsfrist, bis zu deren Ablauf das Genehmigungsverfahren abgeschlossen sein muss, wird hingegen in Absatz 7 geregelt.

**Zu Absatz 6**

Sind mehrere Carsharinganbieter gleich geeignet und zuverlässig, entscheidet das Los. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Gesamtheit der Stellflächen nicht zwingend einem einzigen, sondern auch mehreren Anbietern zur Verfügung gestellt werden kann. Lediglich die Sondernutzungserlaubnis für einzelne Stellplätze darf nur jeweils einem Anbieter erteilt werden. Somit kommt dem Losentscheid letztlich nur dann Bedeutung zu, wenn die zuverlässigen Carsharinganbieter, gemessen an den Eignungskriterien, tatsächlich in gleicher Weise unterschiedslos geeignet sind. Dies kann ausnahmsweise, wird aber nicht grundsätzlich in jedem Auswahlverfahren der Fall sein.

**Zu Absatz 7**

Aus Absatz 1 Satz 1 geht hervor, dass die Dauer der erteilten Sondernutzungserlaubnis acht Jahre nicht überschreiten darf. Sofern eine Fläche nach Ablauf dieses Zeitraumes weiterhin für stationsbasiertes Carsharing zur Verfügung gestellt werden soll, ist entweder eine Verlängerung oder Neuerteilung der Erlaubnis zur Sondernutzung notwendig. Als Grundlage hierfür ist ein erneutes Verfahren nach Absatz 1 Satz 1 durchzuführen.

**Zu Absatz 8**

Die Fristenregelung dient der Umsetzung von Artikel 13 Absatz 3 der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt. Die Erteilungsfrist von sechs Monaten kann bei begründeten Schwierigkeiten einmal für eine begrenzte Dauer verlängert werden, wobei die Verlängerung allen teilnehmenden Anbietern rechtzeitig mitzuteilen und zu begründen ist. Sie sind über die Verlängerung der Erteilungsfrist von der zuständigen Behörde oder der einheitlichen Stelle nach § 71a VwVfG M-V zu unterrichten, beispielsweise im Rahmen einer sachdienlichen Auskunft.

**Zu Absatz 9**

Durch die Möglichkeit der Abwicklung des Auswahlverfahrens über eine einheitliche Stelle werden dem Antragssteller eine weitere Zugangsmöglichkeit zum Verfahren und zugleich eine elektronische Verfahrensabwicklung ermöglicht. Das Verfahren über eine einheitliche Stelle wurde in Umsetzung des Artikels 6 der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG neu eingeführt. Die einheitliche Stelle nimmt Anzeigen, Anträge, Willenserklärungen und Unterlagen entgegen und leitet sie unverzüglich an die zuständigen Behörden weiter.

**Zu § 5****Zu Absatz 1**

Eine nach § 4 Absatz 1 Satz 1 erteilte Sondernutzungserlaubnis korrespondiert mit der Betriebspflicht des Erlaubnisnehmers. Satz 1 hält insofern eine Legaldefinition sowie Mindestvoraussetzungen bereit. Stellt die Gemeinde fest, dass der Carsharinganbieter die Stellfläche nicht mehr für die Bereitstellung von Carsharingfahrzeugen nutzt, kann die Sondernutzungserlaubnis für diese konkrete Fläche widerrufen werden. Das Ziel der Betriebspflicht sowie die Möglichkeit des Widerrufs, der im pflichtgemäßen Ermessen der Gemeinde steht, ist es, zu verhindern, dass Stellflächen für Carsharingfahrzeuge über längere Zeit nicht genutzt werden. Stattdessen soll relativ zügig eine Neuvergabe der Erlaubnis an einen anderen Carsharinganbieter möglich sein.

**Zu Absatz 2**

Die Erlaubnis kann auch widerrufen werden, wenn der Carsharinganbieter die Eignungskriterien nicht mehr erfüllt oder seine Zuverlässigkeit nicht mehr gegeben ist. Insofern wird eine spezialgesetzliche Regelung geschaffen, die einen Widerruf nach § 49 VwVfG M-V gleichwohl nicht ausschließt.

**Zu § 6**

Diese Vorschrift normiert die Möglichkeit der Erhebung von Sondernutzungsgebühren auch für das Konzept des stationsbasierten Carsharing und orientiert sich insofern an der Regelung des § 28 Absatz 4 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die Erhebung von Sondernutzungsgebühren kann sich hierbei im Allgemeinen neben der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs auch am Maß des wirtschaftlichen Vorteils der Sondernutzung bemessen. Die Gemeinde hat bei der Bemessung der Gebühr sicherzustellen, dass keine unzulässige Beihilfe im Sinne der Artikel 107, 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) an den Carsharinganbieter gewährt wird. Die Gebühr wird daher mindestens dem wirtschaftlichen Vorteil des Erlaubnisnehmers entsprechen müssen.

**Zu § 7**

Durch diese Norm wird in Absatz 1 zunächst der Begriff der Ordnungswidrigkeit im Sinne des Gesetzes formuliert und in Absatz 2 die Möglichkeit der Ahndung von Verstößen durch Bußgeld sichergestellt. Neben der Sanktionierung des unbefugten Gebrauchs einer öffentlichen Straße wird die Bußgeldvorschrift auch auf Verstöße erstreckt, die bei entsprechender Anwendung des § 22 Absatz 3 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern erfolgen. Damit sind auch Verstöße gegen die Pflicht zur Errichtung und zum Unterhalt stationärer Carsharingeinrichtungen (beispielsweise Ladesäulen für Elektrofahrzeuge) umfasst. Absatz 3 normiert die sachliche Zuständigkeit der Gemeinde als sachnahe Ordnungswidrigkeiten-Behörde, selbst wenn diese innerhalb der entsprechenden Ortsdurchfahrt nicht Straßenbaulastträgerin im Sinne des § 13 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist.

**Zu § 8****Zu Absatz 1**

Diese Vorschrift regelt die Zuständigkeit für die Aufgaben nach § 5 des Carsharinggesetzes des Bundes. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Gemeinde mit mehr als 80 000 Einwohnern bzw. nach § 5 Absatz 2a des Bundesfernstraßengesetzes innerhalb der Ortsdurchfahrten auch für Bundesstraßen die Straßenbaulast trägt. Sie ist damit die sachnahe Behörde für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis nach Carsharinggesetz. Von einer Beschränkung auf die Fälle des § 5 Absatz 1 Satz 1 und 2, Absatz 2 Satz 1 und Absatz 7 Satz 1 und 2 des Carsharinggesetzes wurde abgesehen, da auch das Bundesgesetz Änderungen unterworfen sein kann, die in diesen Fällen eine weitergehende Anpassung des Gesetzestextes erforderlich machen würden.

Eine Zuständigkeitsregelung für weitere Normen des Carsharinggesetzes ist hingegen nicht notwendig, da sich der Passus „die nach Landesrecht zuständige Behörde“ nur in § 5 des Carsharinggesetzes findet.

**Zu § 9**

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.