

## **BESCHLUSSEMPFEHLUNG UND BERICHT**

**des Ausschusses für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung (8. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung**  
**- Drucksache 7/5724 -**

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

### **A Problem**

Immer mehr Menschen wohnen in Städten. Die individuelle Mobilität stagniert auf einem hohen Niveau und die beruflich bedingte steigt. Das zunehmende Verkehrsaufkommen, die damit verbundenen Auswirkungen sowie komplexen Folgeprobleme erzwingen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und machen politisches Handeln unumgänglich. Zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes ist auch der Gesetzgeber angehalten, alternative Mobilitätskonzepte fördernde Regelungen zu treffen.

Mit dem im September 2017 in Kraft getretenen Carsharinggesetz hat der Bundesgesetzgeber in diesem Zusammenhang sowohl Möglichkeiten der Park- und Gebührenprivilegierung als auch der Sondernutzung von öffentlichem Straßenraum für Carsharingfahrzeuge geschaffen. Aufgrund der verfassungsrechtlich verankerten Kompetenzzuweisung in diesem Bereich konnte der Bund aber nur die Materie 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.

## **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.

Das Gesetz 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 einer dafür ausgewiesenen 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.

Der Ausschuss hat sich neben einer redaktionellen Änderung in § 4 Absatz 2 Satz 2 dafür ausgesprochen, den verpflichtenden Rechtsrahmen für die Bestimmung von Eignungskriterien im Rahmen des Auswahlverfahrens zu flexibilisieren, um die Handlungsspielräume der Gemeinden nicht einzuschränken. Weiterhin hat der Ausschuss dafür votiert, in § 4 Absatz 2 Satz 3 die Eignungskriterien eines Carsharinganbieters offener zu formulieren, ohne dass dies dem Sinn und Zweck des Gesetzes zuwiderläuft.

Darüber hinaus hat sich der Ausschuss dafür ausgesprochen, das in § 4 Absatz 6 ursprünglich verankerte Losverfahren bei der Auswahl von mehreren geeigneten Carsharinganbietern durch ein offenes Auswahlverfahren, wie beispielsweise das sogenannte Draw-Verfahren, zu ersetzen.

Schlussendlich hat der Ausschuss dafür votiert, in § 7 Absatz 2 das Höchstmaß einer Geldbuße bei einer Ordnungswidrigkeit von fünfzigtausend auf fünftausend Euro zu reduzieren, weil insbesondere § 61 des Straßen- und Wegegesetzes M-V für das Gebrauchen einer öffentlichen Straße ohne Sondernutzungserlaubnis oder dem Zuwiderhandeln gegen diese eine maximale Geldbuße von fünftausend Euro vorsieht. Insofern wäre eine Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro unverhältnismäßig.

Im Ergebnis ist der Ausschuss den wesentlichen Argumenten des Fachressorts für die Notwendigkeit des vorliegenden Carsharinggesetzes sowie den Änderungsanträgen der Fraktionen der SPD und CDU gefolgt. Er empfiehlt mehrheitlich, gegen die Stimmen der Fraktion der AfD, den Gesetzentwurf mit der Maßgabe der in der Beschlussempfehlung aufgeführten Änderungen und im Übrigen unverändert anzunehmen.

### **Mehrheitsentscheidung im Ausschuss**

#### **C Alternativen**

Keine.

#### **D Kosten**

Keine.

## **Beschlussempfehlung**

Der Landtag möge beschließen,

den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 7/5724 mit folgenden Maßgaben und im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden das Wort „müssen“ durch das Wort „sollen“ sowie das Wort „beitragen“ durch das Wort „beiträgt“ ersetzt.

bb) In Satz 3 werden das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Carsharingfahrzeuge“ die Wörter „sowie weitere Eignungskriterien“ eingefügt.

b) In Absatz 6 werden die Wörter „durch Los zu entscheiden“ durch die Wörter „im Auswahlverfahren festzulegen, wie weiter verfahren wird“ ersetzt.

2. In § 7 Absatz 2 wird das Wort „fünfzigtausend“ durch das Wort „fünftausend“ ersetzt.

Schwerin, den 26. Mai 2021

### **Der Energieausschuss**

**Rainer Albrecht**

Vorsitzender und Berichterstatter

## **Bericht des Abgeordneten Rainer Albrecht**

### **I. Allgemeines**

Der Landtag Mecklenburg-Vorpommern hat den Gesetzentwurf der Landesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Förderung des Carsharings in Mecklenburg-Vorpommern (Carsharingförderungs-gesetz - CsgG M-V) auf Drucksache 7/5724 während seiner 110. Sitzung am 27. Januar 2021 in Erster Lesung beraten und federführend an den Energieausschuss und mitberatend an den Innen- und Europaausschuss sowie den Wirtschaftsausschuss überwiesen.

Der Energieausschuss hat den Gesetzentwurf während seiner 95. Sitzung am 24. Februar 2021 erstmalig beraten und sich einstimmig darauf verständigt, eine schriftliche Anhörung durchzuführen. Als Sachverständigeninstitutionen wurden der Landkreistag M-V e. V., der Städte- und Gemeindetag M-V e. V., der Bundesverband CarSharing e. V. (bcs), der Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD Landesverband Nordost), Flinkster, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV Nord), der Landesverband Taxi- und Mietwagengewerbe Mecklenburg-Vorpommern e. V. sowie der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V. (ADAC) benannt.

Während seiner 104. Sitzung am 26. Mai 2021 hat der Energieausschuss mehrheitlich dafür votiert, den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 7/5724 mit der Maßgabe der in der Beschlussempfehlung aufgeführten Änderungen und im Übrigen unverändert anzunehmen.

### **II. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse**

#### **1. Innen- und Europaausschuss**

Der Innen- und Europaausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 106. Sitzung am 25. März 2021 beraten und empfiehlt mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, der CDU und die DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktion der AfD die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfes, soweit die Zuständigkeit des Innen- und Europaausschusses betroffen ist.

#### **2. Wirtschaftsausschuss**

Der Wirtschaftsausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 99. Sitzung am 25. Februar 2021 und abschließend in seiner 105. Sitzung am 22. April 2021 beraten und empfiehlt dem federführenden Energieausschuss mehrheitlich, mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, CDU und DIE LINKE, gegen die Stimmen der Fraktion der AfD, den Gesetzentwurf, soweit seine Zuständigkeit betroffen ist, unverändert anzunehmen.

### III. Wesentliche Ergebnisse der Beratungen des Energieausschusses

Dem Ausschuss gegenüber wurde dargelegt, dass die Mobilitätssicherung in ländlichen Regionen wegen des Bevölkerungsrückgangs, der Überalterung und der Abnahme ortsnaheer Versorgungs- und Gesundheitseinrichtungen immer wichtiger werde, denn in diesen seien die Auswirkungen des demografischen Wandels besonders zu spüren. Und um die soziale und wirtschaftliche Teilhabe für die Menschen zu sichern, sei es erforderlich, die Anbindung ländlicher Räume an Mittel- und Oberzentren zu bewahren.

Vor diesem Hintergrund sei die Nutzung des Autos gerade in ländlichen Regionen von zentraler Bedeutung. Wo der öffentliche Verkehr an seine Grenzen stoße, bleibe das Auto heute oftmals das einzige Fortbewegungsmittel, um mittlere und längere Distanzen zu überbrücken. Die Bevölkerung brauche insofern Mobilitätsalternativen für den ländlichen Raum im Sinne der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Der Gesetzentwurf ziele vor diesem Hintergrund darauf ab, dass Unternehmen, Vereine und Genossenschaften tätig werden, die entsprechende Leihfahrzeuge an festen Standorten im öffentlichen Raum beziehungsweise öffentlichen Verkehrsflächen anböten. Dafür würden privilegierte Parkplätze benötigt, an denen die Nutzer das Fahrzeug abholen und auch wieder abstellten. Zwar könne man Parkflächen im privaten Bereich organisieren, jedoch seien zentral gelegene und gut zugängliche Stellplätze im öffentlichen Straßenraum für das stationsbasierte Carsharing attraktiver.

Voraussetzung dafür sei, dass diese Form der Sondernutzung des öffentlichen Raums rechtlich abgesichert werde. Man wolle mit dem Gesetz Möglichkeiten schaffen, Carsharinganbietern auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen beziehungsweise dort liegende Parkflächen und Randbereiche zur Sondernutzung für einen auf maximal acht Jahre befristeten Zeitraum überlassen. Für Bundesstraßen habe der Bund solche Regelungen bereits geschaffen. Die Landesregelung lehne sich größtenteils an das Bundesgesetz an.

Der Gesetzentwurf regle das Auswahlverfahren für Carsharinganbieter, die Flächenauswahl sowie die Entscheidungsabläufe und -kriterien bei mehreren Wettbewerbern. Verfahrensabweichungen/-erleichterungen seien bei Ortschaften mit weniger als 50 000 Einwohnern möglich, wenn sich vorher durch ein Markterkundungsverfahren abzeichne, dass nur eine Bewerbung erfolgen werde, was gerade bei kleineren Städten naheliegend sei.

Weiterhin sehe das Gesetz vor, wie mit den Sonderflächen umzugehen sei und wie die Beschilderung zu erfolgen habe, sodass die Sondernutzung der Parkflächen für Unbefugte nicht mehr gestattet sei. Darüber hinaus sehe das Landesrecht im Gegensatz zum Bundesgesetz eine Betriebspflicht für Anbieter vor. Die Idee dafür sei, dass Kommunen die Möglichkeit haben, Genehmigungen zu widerrufen, wenn sich zeige, dass Anbieter keine entsprechenden Angebote unterbreiteten. In Bezug auf Ordnungswidrigkeitentatbestände wurde ausgeführt, dass diejenigen, die ihr Kfz auf den Sonderflächen der Carsharinganbieter rechtswidrig abstellten, von der Kommune sanktioniert werden könnten. Anbieter würden sanktioniert, wenn sie ihren Betriebspflichten nicht nachkämen, wobei es sogar zum Entzug der Genehmigung kommen könne.

## 1. Wesentliche Ergebnisse der schriftlichen Anhörung

An der schriftlichen Anhörung hatten sich insgesamt acht Sachverständigeninstitutionen beteiligt, die ihre wesentlichen Kritikpunkte und Anmerkungen zum Gesetzentwurf dargelegt haben. Der Landesverband Taxi- und Mietwagengewerbe Mecklenburg-Vorpommern e. V. hatte auf seine Beteiligung an der schriftlichen Anhörung verzichtet.

Grundsätzlich hatten alle Sachverständigeninstitutionen die mit dem Gesetzentwurf verfolgten Ziele begrüßt und das Bedürfnis der Kommunen respektiert, mit dem Gesetz und den daraus resultierenden Maßnahmen zur Verkehrsentslastung beizutragen. Das Gesetz unterstütze die Gemeinden bei Standortentscheidungen für das standortbasierte Carsharing, was insbesondere in größeren Städten sowie touristischen Hotspots der Fall sei. Allerdings gelinge dies nicht durch das Carsharing allein, sondern nur in Kombination mit einem gut funktionierenden ÖPNV-Angebot. Carsharing solle die vorhandene Mobilität sinnvoll ergänzen und in vorhandene Mobilitätsstrukturen integrieren. In ländlichen Regionen könne Carsharing die Nutzung eines Zweit- beziehungsweise Drittwagens reduzieren.

Auch die Sondernutzung von öffentlichem Parkraum durch Carsharinganbieter wurde begrüßt, allerdings dürfe dies nicht dazu führen, dass noch mehr öffentliche Flächen dafür in Anspruch genommen werden.

Der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. hatte dazu aufgefordert, das Sharing von Verkehrsträgern auch auf Fahrräder, Elektrokleinstfahrzeuge sowie auf Mopeds und Roller auszuweiten, da dadurch insbesondere kleinere Städte von Sharingangeboten besser profitieren könnten.

Alle Sachverständigeninstitutionen hatten konstatiert, dass das stationäre Carsharing flexibler und im Rahmen der Kurzzeitvermietung günstiger als die konventionelle Autovermietung sei. Zudem würden unterschiedliche Ziele verfolgt. Und mit der auf acht Jahre befristeten Betriebs-erlaubnis werde eine wirtschaftlich tragbare Planungssicherheit für Anbieter geschaffen.

Der Bundesverband Carsharing e. V. hatte allerdings kritisiert, dass das Carsharing durch das Gesetz in seiner jetzigen Fassung erschwert werden könne, da das angestrebte Auswahlverfahren den kleineren Kommunen die Anwendung des vereinfachten Verfahrens erschwere. Zudem schränke die vorgeschriebene Betriebspflicht Kommunen und Carsharinganbieter stark ein, Betriebskonzepte zu etablieren und auf die stark unterschiedliche Nachfrage angemessen zu reagieren. Auch die Ordnungswidrigkeitstatbestände behinderten in der Praxis bewährte Prozesse und schafften Rechtsunsicherheiten für Carsharinganbieter.

### Zu den einzelnen Stellungnahmen

Der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V. (LKT) hat mitgeteilt, dass die Landkreise um Hinweise zum Gesetzentwurf gebeten worden seien. Im Ergebnis beträfen die im Gesetzentwurf geregelten Fragen zur Förderung des Carsharings vorrangig diejenigen Kommunen, die im Rahmen der Bewirtschaftung des öffentlichen Raumes Flächen zur Unterstützung oder zur Förderung des Carsharings nutzen könnten. Die Landkreise seien insofern nur in geringfügigem Umfang betroffen. Vor diesem Hintergrund hat der LKT auf eine Stellungnahme zu den konkreten Fragestellungen verzichtet.

Der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. (StGT M-V) hat den Gesetzentwurf grundsätzlich begrüßt, da dieser im Wesentlichen der rechtlichen Einordnung des Carsharings in den öffentlichen Straßenraum diene. Der Gesetzentwurf entspreche den kommunalen Bedürfnissen und bisherigen Erfahrungen, die sich derzeit im Wesentlichen noch auf die Hanse- und Universitätsstadt Rostock beschränkten. Dennoch gehe der StGT M-V davon aus, dass sich Carsharingangebote auch in anderen Gemeinden des Land entwickeln werden. Der Gesetzentwurf ermögliche den Gemeinden, fachgerechte Standortfindungen vorzunehmen und transparente rechtssichere Auswahlverfahren zur Vergabe der Stellplätze durchzuführen. Die Benennung von Eignungskriterien in § 4 Absatz 2 CsgG M-V werde ausdrücklich begrüßt, insbesondere die technologieoffene Formulierung zu CO<sub>2</sub>-sparsamen Antriebsarten. Darüber hinaus würde es der StGT M-V begrüßen, wenn analog zum Bundesgesetz offene Regelungen zum stationsunabhängigen Carsharing getroffen würden (vgl. §§ 1 und 2 CsgG mit §§ 1, 2 und 3 CsgG M-V). Man sollte mögliche Entwicklungen in dem Bereich nicht ausschließen, sondern frühzeitig Wege ebnen und diese Form des Carsharings berücksichtigen. Hinsichtlich einer möglichen Flexibilisierung des Auswahlverfahrens gemäß § 4 Absatz 8 hat der StGT M-V im Interesse einer schnellen Umsetzung für eine maximale Verlängerungsfrist von sechs Monaten plädiert, auch wenn mit Satz 3 eine einmalige Fristverlängerung ermöglicht werde. Dann könne die Gemeinde die Entscheidungsfrist in ihrem Auswahlverfahren selbst festlegen. Nach den bisherigen Rostocker Erfahrungen bedürfe es einer zeitlich aufwendigen Arbeit im Vorfeld der Ausschreibung beziehungsweise eines Interessensbekundungsverfahrens. Die Verwaltungsentscheidung und das Ausstellen der Sondernutzungserlaubnisse benötigen dann weniger Zeitaufwand. Weiter hat der StGT M-V angeregt, zu erwägen, mit dem Gesetz ebenso die Themen „Bike-Sharing“ und „Sharing von Elektrokleinstfahrzeugen, Mopeds und Rollern“ beziehungsweise in einer zeitnahen Novellierung des StrWG M-V aufzugreifen. Bikesharing werde zumindest nach dem Urteil des OVG NRW vom 20. November 2020 (Az: 11 B 1459/20) auch als Sondernutzung und nicht als Gemeingebrauch definiert. Die gleiche Definition wäre dann folgerichtig auch auf E-Roller, Roller und Mopeds (unabhängig von der Antriebsart) im Sharingbetrieb anzuwenden. Von diesen Angeboten seien auch kleinere Städte in Mecklenburg-Vorpommern betroffen. Es wäre also gut, wenn es auch hierzu eine rechtliche Handhabe gäbe. Ansonsten verbleibe nur die - noch nicht abschließend geklärte - Rechtsauffassung, dass es sich um einen Gemeingebrauch handle und folglich die freiwilligen Vereinbarungen mit den Sharinganbietern gelten würden. Hinsichtlich der Bedeutung und des Bedarfs des Carsharings hat der StGT M-V ausgeführt, dass dieses nur in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock größere Bedeutung habe. Unabhängig davon werde aber eine Zunahme von Carsharingangeboten im Land erwartet, da der Trend zum Verzicht auf das eigene Auto anhalte. Im Flächenland Mecklenburg-Vorpommern werde diese Tendenz aber durch das unbefriedigende ÖPNV-Angebot gehemmt. Darüber hinaus werde erwartet, dass Carsharingangebote in touristischen Hotspots zunähmen. Die Vorteile des Carsharings im Vergleich zur konventionellen Autovermietung lägen in der flexibleren Handhabung sowie der Rückgabe an unterschiedlichen Standorten. Die selbständige Nutzung ohne eine aufwendige Fahrzeugübergabe mache das Sharing gegenüber der üblichen Autovermietungspraxis attraktiver. Je höher der Flächendeckungsgrad, desto größer werde die Annahme durch potenzielle Nutzer. Grundsätzlicher Nachteil beim Carsharing seien die vorherige Anmelde- und Registrierungspflicht, zum Beispiel als Vertrag mit einem Abonnement oder zur Einzelnutzung. Die Kosten beim Carsharing für eine kurze Ausleihzeit seien insgesamt geringer, währenddessen eine längere Ausleihe bei einer konventionellen Autovermietung günstiger sei. Spezielle Stellplätze in Städten mit einem geringen Parkraumangebot seien ein weiterer Vorteil. Eine starke Nutzung von Carsharingangeboten könne die Anzahl der Kraftfahrzeuge insgesamt reduzieren.

Hinsichtlich der Nachfrage nach Sharingangeboten wurde ausgeführt, dass der Bedarf nach Leihfahrzeugen nicht durch konventionelle Autovermieter gedeckt werden könne, weil es unterschiedliche Ansätze gebe. Ein konventioneller Autovermieter biete seine Dienstleistungen standortgebunden an und die Fahrzeugübergabepaxis sei weniger attraktiv für Kurzvermietungen. Darüber hinaus würden unterschiedliche Nutzergruppen angesprochen. Autovermieter würden durch Carsharingangebote nicht verdrängt, da die Nachfrage nach längeren Nutzungen bestehen bleibe. Zur Bedienungspflicht von Carsharingangeboten wurde dargelegt, dass das Vorhalten öffentlicher Flächen für einen bestimmten Zweck (Abstellen von Carsharingfahrzeugen) stets mit der Pflicht der Benutzung und des Betriebs einhergehe. Die privilegierten Stellflächen seien von allen Anbietern verbindlich zu nutzen, da das Konzept ansonsten auf wenig Akzeptanz stoßen werde. Darüber hinaus werde ein Carsharinggesetz als grundsätzlich notwendig angesehen, da es sich bei den Angeboten um straßenrechtliche Sondernutzungen handele, die einer gesetzlichen Regelung bedürften. Zudem würde man es begrüßen, wenn ein Carsharinggesetz auch andere Angebote (Bikesharing, Sharing von Elektrokleinstfahrzeugen, Mopeds und Rollern) regele, da auch für diese Bereiche klarstellende Vorgaben fehlten und in der Praxis derzeit eine höhere Betroffenheit bestehe. Das Ziel, Carsharing durch die Bereitstellung spezieller Parkflächen im öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten und damit Alternativen zum motorisierten Individualverkehr mit einem eigenem Fahrzeug zu stärken, werde positiv bewertet, da es um grundsätzliche Ziele der Stadt- und Verkehrsentwicklung (Erhöhung der Aufenthaltsqualität, grüne Wohnquartiere, Bedarf von Pkw-Stellflächen reduzieren, etc.) gehe. Grundsätzlich sei das Carsharing eine gute Ergänzung zum Nahverkehr, insbesondere in Zeiten mit geringer Bedienung des Nahverkehrs. Ein guter Nahverkehr sei zudem Voraussetzung für das Carsharing, um nicht täglich auf ein Pkw angewiesen sein zu müssen. Carsharingfahrzeuge dienten als Ersatz zum Nahverkehr, wenn schwerere Waren/Güter transportiert werden müssten. Bei einem gut ausgebauten Nahverkehrsangebot könne es weniger Carsharingangebote geben. Insofern ergebe sich kein Konkurrenzproblem. Andererseits habe das Carsharing ohne einen gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr kaum eine Chance gegen das eigene Auto. In Bezug auf mögliche Auswirkungen auf das Taxigewerbe wurde ausgeführt, dass Carsharing nur teilweise eine Alternative zur Taxi-Nutzung sei. Taxi-Verkehre blieben für Personen erforderlich, die über keine Fahrerlaubnis verfügten beziehungsweise fahruntauglich seien. Darüber hinaus ermöglichten Taxifahrten im Gegensatz zum Carsharing eine flexible Beförderung „von Tür zur Tür“. Taxi- und Carsharingfahrten hätten unterschiedliche Zwecke (Taxi: zumeist Einwegfahrten; Carsharing: Ausflüge, Einkäufe etc.). Kurzfristig könne durch Carsharingangebote keine spürbare Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs herbeigeführt werden. Langfristig sei jedoch gerade in urbanen Räumen eine Reduzierung zu erwarten. Verschiedene Untersuchungen und Nutzerbefragungen gingen davon aus, dass ein Carsharingfahrzeug zwischen sechs und 16 Privatautos ersetzen könne. Eine mögliche verpflichtende Regelung zur Ausweisung von Parkplätzen für Carsharingangebote werde abgelehnt, weil die Ausweisung von Stellflächen vom konkreten Bedarf abhängig sein sollte und in der Verantwortung der jeweiligen Gemeinde liege. In Bezug auf die gemeindliche Parkraumsituation wurde ausgeführt, dass sich theoretisch der Pkw-Besitz reduzieren und damit die Nachfrage nach Anwohnerstellplätzen sinken könne, jedoch praktisch noch keine Informationen darüber vorlägen. Insofern werde vermutet, dass ein konsequenter Nutzungswechsel vom eigenen Auto zum Fahrzeug aus einem Carsharingpool durch eine intensive und flächendeckende Förderung und Privilegierung von Carsharingangeboten in Städten einen spürbaren Rückgang des Parkraumdrucks bewirken könne. Die wirtschaftlichen Chancen des Carsharings im Land nähmen zu, weil die Akzeptanz mit der Flexibilität der Angebote steige und die Nutzungsmöglichkeiten in den Städten zunähmen.

Die Frage der Wirtschaftlichkeit sei aber von regionalen Begrenzungen abhängig. Eine Privilegierung von Stellplätzen solle nicht auf der Grundlage von bestimmten Einwohnerzahlen festgemacht werden. Und die Möglichkeit zum Verzicht auf ein Auswahlverfahren sollte unabhängig von der Einwohnerzahl bestehen, wenn bei einem Interessenbekundungsverfahren nur ein Anbieter reagiere. Zur befristeten Sondernutzung öffentlicher Flächen von maximal acht Jahren wurde dargelegt, dass damit zum einen Planungssicherheit für die Carsharinganbieter geschaffen werde und zum anderen der Verwaltungsaufwand für die Kommunen gegenüber kurzfristigeren Laufzeiten reduziert werde. In Bezug auf die Regelungen für die Vergabe von Flächen im Auswahlverfahren bei mehreren Bewerbern wurde ausgeführt, dass in § 4 Absatz 2 CsgG M-V Eignungskriterien aufgeführt seien, die die Leistung des Anbieters zur Vernetzung mit dem ÖPNV sowie zur Verringerung des Parkraumbedarfs bewerteten. Grundsätzlich solle das Auswahlverfahren in Anlehnung an übliche Vergabeverfahren erfolgen, wobei es konkreter Festlegungen nicht bedürfe. Hingegen würden die Betriebspflichten gemäß § 5 CsgG M-V für notwendig erachtet. Die Kündigung eines Vertrages sollte dann erfolgen, wenn eine Frist von sechs Monaten abgelaufen sei, ohne dass die Flächen bewirtschaftet worden seien. Der finanzielle Aufwand zur Überprüfung der in § 5 CsgG M-V genannten Betriebspflicht werde als gering eingeschätzt, da die meisten Carsharinganbieter digitale Apps anböten, mit denen man jederzeit die Standorte der Carsharingfahrzeuge georeferenziert erkennen könne. Eine regelmäßige Überlassung von Informationen zur Nutzung von Carsharingangeboten könne mit den Anbietern zusätzlich vereinbart werden. Abschließend hat der Verband dargelegt, dass gute Angebote durch Bahn und ÖPNV eine wichtige Stütze für den Ausbau des Carsharingangebots seien. Denn im Zusammenspiel mit attraktiven öffentlichen Verkehrsangeboten werde der Verzicht auf das eigene Auto in Erwägung gezogen. Nur unter dieser Voraussetzung könne sich ein nennenswerter Nachfragemarkt zum wirtschaftlichen Betrieb eines überregionalen Carsharingangebots in Mecklenburg-Vorpommern entwickeln.

Der Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) hat es grundsätzlich begrüßt, dass die Landesregierung mit dem Carsharingförderungsgesetz eine verbindliche Rechtsgrundlage für die Bereitstellung von stationsbasiertem Carsharing auf öffentlichen Straßen schaffen wolle. Das CsgG M-V werde dem stationsbasierten Carsharing auf einer einheitlichen Rechtsgrundlage mehr Sichtbarkeit durch die Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Straßenraum ermöglichen. In seiner vorgelegten Form enthalte das Gesetz allerdings an mehreren Stellen Regelungen, die eine Carsharingförderung in der Praxis eher erschweren und für Carsharinganbieter zusätzliche wirtschaftliche und rechtliche Risiken schaffen würden. Es werde befürchtet, dass das Gesetz kaum praktische Anwendung finde, sofern es in der aktuellen Fassung beschlossen werde. Der bcs stütze sich bei seiner Einschätzung auf die Erfahrungen aus bereits vorliegenden Carsharinggesetzen anderer Bundesländer und auf die Rückmeldungen seiner Mitglieder und der Kommunen im Rahmen der Umsetzung/Anwendung dieser Gesetze. Mit Blick auf den Gesetzentwurf der Landesregierung würden insbesondere die folgenden Punkte kritisch gesehen:

- Die Ausgestaltung des Auswahlverfahrens in § 4 Absatz 1 CsgG M-V nehme den Kommunen die Möglichkeit, vereinfachte Auswahlverfahren anzuwenden. Diese Erschwerung werde vor allem in kleinen Kommunen dazu führen, dass die Anwendung des Gesetzes unterbleibe. Die abschließende Beschreibung der Auswahlkriterien für Carsharingangebote in § 4 Absatz 2 nehme den Kommunen bei der Bestimmung von eigenen, vor Ort jeweils nötigen Auswahlkriterien zudem wichtigen Handlungsspielraum.

Durch das in § 4 Absatz 6 verbindlich festgeschriebene Los-Verfahren bei Flächenkonkurrenz verlören die Kommunen zusätzlich die Möglichkeit, andere Verfahren anzuwenden, die sachlich angemessener wären. Diese Punkte könnten die praktische Umsetzung der Carsharingförderung in Mecklenburg-Vorpommern behindern.

- Die landesweit vorgeschriebene Betriebspflicht in § 5 Absatz 1 CsgG M-V schränke Kommunen und Carsharinganbieter stark ein, Betriebskonzepte zu etablieren und auf die von Kommune zu Kommune stark unterschiedliche Carsharingnachfrage angemessen zu reagieren. Es sei zu befürchten, dass die Förderung des Carsharings in der Praxis massiv ausgebremst werde.
- Die in § 7 CsgG M-V beschriebenen Ordnungswidrigkeitstatbestände behinderten in der Praxis bewährte Carsharingprozesse und schafften Rechtsunsicherheiten für Carsharinganbieter.

Zur Bedeutung und zum Bedarf des Carsharings im Land hat der bcs ausgeführt, dass es zurzeit insgesamt nur 15 Gemeinden im Land mit Angeboten gebe. Die Fahrzeuge würden durch sechs verschiedene Anbieter bereitgestellt. Der größte Anbieter mit derzeit 40 Fahrzeugen an 29 Standorten operiere in Rostock. Diese Zahlen zeigten, dass die Carsharingversorgung im Land insgesamt noch niedrig sei. Entsprechend gering sei auch die Bedeutung des Carsharings für die Mobilität der Bürger im Land. Dass dies nicht so bleiben müsse, zeigten die Angebote in Rostock, die 2020 zu den am schnellsten wachsenden auf dem Markt in Deutschland gehört hätten. Zum einen habe sich im vergangenen Jahr die Zahl der Carsharingfahrzeuge und -standorte in Rostock deutlich erhöht, zum anderen habe sich parallel zum Angebotsausbau auch die Zahl der Kunden fast verdoppelt. Die Grundvoraussetzung für das Funktionieren von Carsharingangeboten sowie für die Entfaltung der verkehrsentlastenden Wirkung seien ein gutes ÖPNV-Angebot und eine gute Fahrradinfrastruktur beziehungsweise eine Kultur des Fahrradfahrens vor Ort. Die Ortsgröße allein sei hingegen kein entscheidender Faktor für den Erfolg des Carsharings. Aus den Erfahrungen zahlreicher Beispiele - vor allem in Bayern und Baden-Württemberg - wisse man, dass Carsharing auch in kleinen Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern erfolgreich angeboten werden könne. Für Mecklenburg-Vorpommern werde das zukünftige Carsharingpotenzial vor allem in drei Bereichen gesehen:

- Größere Kommunen mit hoch verdichteten Stadtkernen: Hier sei durchaus zu erwarten, dass zentrumsnah wohnende Haushalte auf den Besitz eines privaten Pkw verzichten würden. Die höhere Flächeneffizienz des Carsharings gegenüber dem privaten Pkw könne sich positiv auf die Stadtplanung und Raumordnung auswirken.
- Kleine Kommunen und ländliche Regionen: Wie Erfahrungen aus anderen Bundesländern zeigten, seien professionelle Carsharingangebote auch in kleinen Städten und in ländlichen Regionen möglich, wodurch vor allem Zweit- oder Drittwagen abgeschafft würden. Liege beispielsweise eine gute ÖPNV-Verbindung ins nächste Oberzentrum vor, könnten einige Haushalte auch ganz „autofrei“ werden. Weil Carsharing in solchen Lagen in der Regel aber kein aus sich selbst heraus tragfähiges Geschäftsmodell sei, würden solche Angebote oft von vor Ort tätigen Carsharingvereinen oder Vereinen für Dorfmobilität ehrenamtlich getragen. In einigen Fällen unterstützten auch Kommunen die Carsharingangebote finanziell. Solche Lösungen würden sich für viele Kommunen im Land anbieten. Vorbildfunktion für einen solchen Ansatz könne der Landkreis Ebersberg in Bayern haben, der eine eigene Carsharingstrategie verfolge und die höchste Dichte von Carsharingvereinen in einem Landkreis in Deutschland aufweise.

- Touristisch stark frequentierte Destinationen: Hier könnten gut ausgebaute Carsharingangebote im Zusammenspiel mit einem guten ÖPNV-Angebot und einer guten Fahrradinfrastruktur dafür sorgen, dass mehr auswärtige Besucher mit der Bahn statt mit dem eigenen Pkw anreisen und trotzdem vor Ort auf einen Pkw zugreifen könnten. Carsharing könne so dazu beitragen, die im Sommer stark ansteigende Pkw-Mobilität in vielen Ferienorten zu reduzieren.

Die Vorteile des Carsharings im Vergleich zur konventionellen Autovermietung seien eine flächeneffizientere und weniger zur Dauernutzung animierende Alternative zum privaten Pkw-Besitz. Aus diesem Grund sei Carsharing für die Alltagsnutzung von Pkw optimiert: Die Fahrzeuge seien dezentral und wohnortnah aufgestellt, so dass die Nutzer die Fahrzeuge rund um die Uhr selbstständig buchen, öffnen und nutzen könnten. Es müssten keine einzelnen Mietverträge abgeschlossen werden und es fänden auch keine händischen Schlüsselübergaben statt. Die Carsharingtarife bildeten auch bei Kurzzeitnutzungen von ein bis zwei Stunden die realen Kosten ab. Das Nutzungserlebnis sowie der Preis sollten so dem privaten Pkw möglichst ähnlich sein. Diese Produkteigenschaften könne die klassische Autovermietung nicht vorweisen. Sie sei auf die Vermietung von Fahrzeugen für eine einzelne und längere Nutzungsdauer zugeschnitten und stelle auch keine Alltagsversorgung mit Pkw-Mobilität dar. Weiter wurde ausgeführt, dass die Nachfrage nach Leihfahrzeugen aus den zuvor genannten Gründen nicht durch konventionelle Autovermieter gedeckt werden könne. Große Autovermietungen würden derzeit damit beginnen, parallel zu ihrem klassischen Vermietungsgeschäft auch ins Carsharingsegment einzusteigen. Diese Entwicklung belege, dass auch vonseiten der konventionellen Autovermieter Carsharing als ein neues, von der Autovermietung zu unterscheidendes, Produkt angesehen werde. Die großen Autovermieter beschränkten ihre Konzepte jedoch systembedingt auf große Städte. Für kleinere Autovermieter sei der Einstieg ins Carsharinggeschäft wegen des notwendigen hohen Automatisierungsgrades, der komplexen Software und der Notwendigkeit, viele dezentrale Fahrzeugstandorte zu verwalten, in der Regel nur schwer möglich. In Bezug auf die in § 5 CsgG M-V verankerte Betriebspflicht wurde dargelegt, dass mit stark frequentierten Carsharingstationen großer Anbieter, die defizitären Standorte im Gesamtsystem querfinanziert werden könnten. Für diese Anbieter sei eine Bedienpflicht in der Regel kein Problem. Problematisch werde diese, wenn die Anbieter eher klein und/oder die Carsharingstationen zu bestimmten Zeiten deutlich weniger frequentiert seien. In solchen Fällen könnten Bedienpflichten dazu führen, dass Anbieter Standorte von vornherein nicht nutzen wollten, weil ein zu hohes betriebswirtschaftliches Risiko bestehe. Das sei gerade in kleinen Städten und in ländlichen Regionen oft der Fall. Kommunen in Flächenländern sind oft sehr heterogen strukturiert. Insofern müssten sie bei der Umsetzung der Carsharingförderung auf die jeweilige Lage vor Ort und auf die Leistungsfähigkeit der vor Ort verfügbaren Carsharinganbieter reagieren können. Dieses Problem hätten die meisten Flächenländer, in denen es bereits Carsharinggesetze gebe, erkannt und deswegen keine Bedienpflicht in ihren Landesgesetzen vorgesehen. Mecklenburg-Vorpommern sollte diesem Beispiel folgen und es den einzelnen Kommunen überlassen, ob sie mit der Sondernutzungserlaubnis für das Carsharing eine Bedienpflicht verbinden wollen. Denn die Nachfrage nach Carsharingfahrzeugen sei in den Monaten Oktober bis März deutlich niedriger als in den übrigen Monaten. In der auslastungsschwachen Zeit hätten die Carsharinganbieter deshalb weniger Fahrzeuge in ihren Flotten. In den Kerngebieten großer Städte wirke sich diese Tatsache nicht auf den Fahrzeugbestand an den Carsharingstationen im öffentlichen Raum aus, da die Anbieter die Verkleinerung der Flotte an den Standorten auf privaten Flächen vornähmen.

An der städtischen Peripherie, in kleineren Städten und in ländlichen Regionen könne die sinkende Auslastung aber sehr wohl dazu führen, dass an Stationen mit mehr als einem Fahrzeug Stellplätze im öffentlichen Raum zeitweise unbesetzt blieben, da meist kein paralleles Stellplatznetz im privaten Raum existiere. Eine allgemeine Bedienpflicht in peripheren und ländlichen Lagen erhöhe das Risiko insoweit erheblich, als das kein Carsharinganbieter Stellplätze im öffentlichen Raum mehr besetzen wolle. In touristischen Destinationen verhindere eine generelle Bedienpflicht zudem die Anpassung der Carsharingflotte an starke Nachfrageschwankungen, da die im Sommer benötigte Fahrzeugzahl erheblich von der im Winter abweiche. Insofern sollten Gemeinden mit ihrer Vergabepaxis auf solche Schwankungen individuell reagieren können. Für kleine Carsharinganbieter könne eine generelle Bedienpflicht leicht zu einem existenzbedrohenden Risiko werden. Denn im Falle eines schweren Unfalls könnten große Carsharingorganisationen ein fehlendes Fahrzeug sofort ersetzen. Hingegen seien solche Investitionen für kleine Anbieter, wie zum Beispiel Carsharingvereine, nicht ohne weiteres möglich. Im ländlichen Regionen, wo die kleinen, oft ehrenamtlich arbeitenden, Organisationen häufig als einzige Carsharing anbieten, werde sich unter den Bedingungen des CsgG M-V vermutlich oft kein Anbieter finden, der einen Stellplatz im öffentlichen Raum in Anspruch nehmen wolle. Zur Notwendigkeit des Gesetzentwurfes wurde ausgeführt, dass eine Regelung zur Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing in Mecklenburg-Vorpommern unstrittig gegeben sei. Da sich in Orten unter 500 000 Einwohnern nur stationsbasiertes Carsharing erfolgreich betreiben lasse, sollte sich die Carsharingförderung im Lande auf diesen Angebotstyp fokussieren. Stationsbasierte Carsharingfahrzeuge dürften jedoch ohne Sondernutzungserlaubnis nicht auf öffentlichen Straßen bereitgestellt werden. Der vorgelegte Gesetzentwurf schaffe dafür eine einheitliche Rechtsgrundlage. Eine gute Sichtbarkeit der Fahrzeuge an Stellplätzen im öffentlichen Raum sei insbesondere für neu gegründete Carsharingangebote sehr wichtig, um sich auf dem Markt schneller etablieren zu können. Carsharinganbieter bestätigen immer wieder, dass sich Standorte im öffentlichen Raum weit besser entwickelten als Standorte auf privatem Grund. Bei Letzteren befänden sich die Stellplätze oft auf Hinterhöfen oder in Tiefgaragen und seien für Nichtkunden oftmals schlecht erkennbar. Insofern bestehe gerade dort Handlungsbedarf, wo das Potenzial von Carsharing noch nicht ausgeschöpft sei. Der Gesetzentwurf bilde damit eine wichtige Grundlage, um das Carsharingangebot in Mecklenburg-Vorpommern vergrößern zu können. In Rostock, wo sich zurzeit eines der am schnellsten wachsenden Carsharingangebote Deutschlands befinde, sei eine besonders gute Entwicklung gerade an den bereits von der Stadt im Alleingang geschaffenen Mobilpunkten im öffentlichen Raum zu erkennen. Hinsichtlich des für notwendig erachteten gesetzlichen Änderungsbedarfes wurde ausgeführt, dass der Gesetzentwurf zwar den Anspruch erhebe, das Carsharing zu fördern, jedoch werde er in einigen Punkten voraussichtlich die Ansiedlung und Förderung des Carsharings in Mecklenburg-Vorpommern erschweren. Insofern werde folgender Änderungsbedarf gesehen:

- Umwandlung der verbindlich vorgeschriebenen Verwendung von Auswahlkriterien für Carsharinganbieter in eine „Kann-Bestimmung“
- Ersetzung der abschließenden Beschreibung der Auswahlkriterien für Carsharingangebote in § 4 Absatz 2 CsgG M-V durch eine nichtabschließende Beschreibung
- Ersetzung des in § 4 Absatz 6 CsgG M-V verbindlich festgeschriebenen Los-Verfahrens bei Flächenkonkurrenz durch eine neutrale Verfahrensbeschreibung, die es den Kommunen ermöglicht, auch andere Verfahren anzuwenden

- Streichung der Betriebspflicht in § 5 Absatz 1 CsgG M-V
- Streichung des § 7 CsgG M-V, der Rechtsunsicherheiten schaffe und in der Praxis bewährte Prozesse zur Erhöhung der Kundenfreundlichkeit von Carsharingangeboten untergrabe.

Gerade letzterer Punkt sei wichtig, weil die Einführung des Ordnungswidrigkeitentatbestandes in § 7 Absatz 1, nämlich die „Bereitstellung von stationsbasiertem Carsharing“, mit der heutigen Praxis erheblich kollidiere. Denn die im stationsbasierten Carsharing benötigten zugeordneten Stellplätze würden des Öfteren von Falschparkern widerrechtlich zugeparkt, wenn sich das zugeordnete Carsharingfahrzeug gerade in der Nutzung befinde. Vor allem in stark verdichteten städtischen Lagen und bei hohem Parkdruck sei dieses Ärgernis häufig anzutreffen. Um dies auszuschließen, sei der Einsatz baulicher Sicherungen des Carsharingstellplatzes nicht immer möglich, sofern ihre Handhabung die Sicherheit und Leichtigkeit des übrigen Verkehrs beeinträchtige. In der bisherigen Praxis der Carsharinganbieter würden im Fall eines zugeparkten Carsharingstellplatzes die zurückkehrenden Kunden von der Buchungszentrale des Anbieters gebeten, das Carsharingfahrzeug auf einem Parkplatz für die Allgemeinheit in Nähe des eigentlichen Carsharingstellplatzes abzustellen. Gebe es eine sofortige Anschlussbuchung, werde die nächste Kunde informiert, in anderen Fällen kümmere sich der Anbieter um die Entfernung des Falschparkers und führe das Carsharingfahrzeug danach auf seinen Stellplatz zurück. Doch leider mache der Gesetzentwurf aus diesem erprobten Vorgehen nun eine Ordnungswidrigkeit. Denn wenn die zurückkehrenden Kunden die Buchung des Carsharingfahrzeugs auf einem anderen als dem Carsharingstellplatz beenden, wäre dies kein Parken mehr, sondern eine nach Maßgabe des Gesetzentwurfes ordnungswidrige Bereitstellung des Fahrzeugs durch den Anbieter. Dem Anbieter werde demzufolge nichts anderes übrigbleiben, als die Kunden zu zwingen, die Buchung weiterzuführen, bis der Stellplatz wieder zugänglich ist oder das Fahrzeug zum Betriebssitz des Anbieters zu bringen. Dies wären Nutzungsbedingungen, die das Carsharingangebot in Mecklenburg-Vorpommern unattraktiv machen würden. Aus diesem Grund werde der Ordnungswidrigkeitentatbestand „Bereitstellung von stationsbasiertem Carsharing“ als praxisuntauglich abgelehnt und stattdessen zur ersatzlosen Streichung der entsprechenden Passage in § 7 Absatz 1 CsgG M-V geraten. Auch der Ordnungswidrigkeitentatbestand „Verstoß gegen mit der Sondernutzungserlaubnis erteilte vollziehbare Bedingungen und Auflagen“ in § 7 Absatz 1 CsgG M-V dürfte die Förderung des Carsharings im Land nachhaltig erschweren. In der Praxis entstehe hier nämlich eine erhebliche Rechtsunsicherheit für Anbieter, weil sich viele Streitfälle nur schwer gegeneinander abgrenzen lassen dürften, wann die Vollziehbarkeit bestehender Auflagen für den Anbieter in vollem Umfang gegeben sei und wann nicht. Ein regelmäßig auftretendes Beispiel dafür sei, dass der Lieferzeitpunkt von Elektrofahrzeugen oder der Zeitpunkt der Betriebsfähigkeit von Ladeinfrastrukturen oft nicht exakt planbar sei, die Betriebspflicht des Carsharinganbieters für ein E-Fahrzeug auf einem per Sondernutzung vergebenen Stellplatz aber bereits eingetreten sei. Die Liste solcher Beispiele ließe sich fortsetzen. Wahrscheinlich sei, dass die vorgesehene Regelung in § 7 CsgG M-V nur eine Folge habe: Carsharinganbieter in Mecklenburg-Vorpommern werden keine Stellplätze im öffentlichen Raum mehr nachfragen, sobald die Gemeinden mit der Nutzung Auflagen verbinden würden, die für den Anbieter ein temporäres Umsetzungsrisiko beinhalten könnten. Das gelte insbesondere in Verbindung mit der uneingeschränkten Betriebspflicht, die der Gesetzentwurf ebenfalls einfordere sowie in Verbindung mit dem sehr hohen Bußgeld, das § 7 Absatz 2 CsgG M-V vorsehe. Vor allem kleine Carsharinganbieter dürften nachhaltig davon abgeschreckt werden, Stellplätze im öffentlichen Raum überhaupt zu nutzen. Denn sie seien oft gar nicht in der Lage, die Rechtsfolgen abzuschätzen, die dadurch entstünden.

Für eine vollständige Streichung des § 7 CsgG M-V spreche zudem, dass die Eingriffsrechte der Kommunen bei Missbrauch einer Sondernutzungserlaubnis oder Nichtbeachtung von Auflagen bereits ausreichend in § 5 des Gesetzentwurfs geregelt seien. Eine Verschärfung dieser Eingriffsrechte durch die Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes schaffe keinen zusätzlichen Nutzen. Weiter hat der Verband die Praxis der Bereitstellung spezieller Parkflächen im öffentlichen Raum begrüßt, um das Carsharing attraktiver zu machen und damit Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Sowohl für eine Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel als auch für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrsbereich sei der hohe Anteil des Pkw-Verkehrs am ruhenden und fließenden Verkehr ein zentrales Hindernis. Carsharing sei unter mehreren Möglichkeiten ein probates Mittel, um dieses Problem zu lösen. Carsharingnutzer schafften gegebenenfalls private Pkw ab und änderten ihr Mobilitätsverhalten in Richtung einer stärkeren Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Dies habe man insbesondere beim stationsbasierten Carsharing in zahlreichen verkehrswissenschaftlichen Studien belegen können, zuletzt im Rahmen des von der Europäischen Kommission geförderten Forschungsprojekts STARS (<http://stars-h2020.eu/>). Carsharing sei der „automobile Baustein“ des Umweltverbunds, neben dem ÖPNV, Fuß- und Radverkehr. Eine hohe Sichtbarkeit und gute Erreichbarkeit von stationsbasierten Carsharingangeboten durch die Bereitstellung und Nutzung des öffentlichen Raums stärke die Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbunds gegenüber dem privaten Pkw. Im Hinblick auf den Wettbewerb auf dem Markt hat der Verband ausgeführt, dass sich der Gesetzentwurf nur auf die Förderung des stationsbasierten Carsharings beziehe. Diese Variante habe bereits bewiesen, dass sie den privaten „Auto-Konsum“ der teilnehmenden Haushalte reduziere und die Nutzung des ÖPNV und Fahrrads fördere. In einer Studie des bcs von 2016 sei deutlich geworden, dass ca. 40 Prozent der Haushalte, die zuvor durch die Wahrnehmung von Carsharingangeboten ihren privaten Pkw abgeschafft hätten, deutlich mehr mit dem ÖPNV führen - obwohl ihnen durch das Carsharingangebot weiterhin ein Auto zur Verfügung gestanden habe. Darüber hinaus ergänze stationsbasiertes Carsharing das Taxi-Gewerbe sinnvoll, weil beide Dienstleistungen verschiedene Nutzungszwecke abdeckten. Das Carsharing ermögliche Fahrten, wie sie auch mit dem privaten Pkw gemacht werden können - insbesondere Einkaufs-, Transport- und Ausflugsfahrten, die am Wohnort begännen und dort auch wieder endeten. Das Taxi stehe im Unterschied dazu für One-Way-Fahrten zur Verfügung. Taxi und stationsbasiertes Carsharing seien zusammen mit Bus und Bahn Teil eines multimodalen Alternativangebots zum privaten Pkw. Nur das „free-floating Carsharing“ konkurriere zum Teil mit Taxi-Angeboten, weil diese Form des Carsharings ebenfalls One-Way-Fahrten ermögliche. „Free-floating Carsharing“ könne jedoch nur in den hoch verdichteten Innenstadtbereichen von Städten mit mehr als 500 000 Einwohnern betrieben werden. In Mecklenburg-Vorpommern seien insofern keine Konkurrenzverhältnisse zwischen Taxi und Carsharing zu erwarten. Carsharing wirke auf zwei Weisen verkehrsentlastend: Zum einen schafften Haushalte, die am Carsharing teilnahmen, private Pkw ab. Zum anderen verändere Carsharing das Mobilitätsverhalten hin zu einer verstärkten Nutzung von Fahrrad, Bus und Bahn. Bei Nutzern des stationsbasierten Carsharings seien beide Effekte besonders stark vorhanden. In innenstadtnahen Wohngebieten deutscher Metropolen ersetze ein stationsbasiertes Carsharingfahrzeug bereits heute bis zu 20 private Pkw. Diese erhebliche verkehrsentlastende Wirkung sei leider auf den Straßen selten konkret sichtbar, weil die durch Carsharing freiwerdenden Flächen sofort durch andere, private Pkw belegt würden. Die Effekte des Carsharings könnten sichtbarer sein, wenn die entlastende Wirkung durch eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Fußgängern, Fahrradfahrern und des ÖPNV begleitet würde. Diese Praxis sei bisher nur in kleinen Modellprojekten umgesetzt worden.

In kleinen Gemeinden bis 20 000 Einwohnern könne die sogenannte Ersetzungsquote (ein Carsharingfahrzeug ersetzt x private Pkw) bei 1 zu 7 liegen, wie eine Studie des bcs von 2016 belegt habe. In diesem Zusammenhang sei zu beobachten, dass in ländlichen Räumen die teilnehmenden Haushalte vor allem Zweit- und Drittwagen abschafften, jedoch selten vollständig „autofrei“ würden. Die genaue Bezifferung möglicher Effekte für Mecklenburg-Vorpommern sei aber nicht möglich, da die Kommunen sehr heterogen seien. Zudem hätten verschiedene Einflussfaktoren, wie beispielsweise die Qualität des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur, eine wichtige Bedeutung. Die Effekte des Carsharings ließen sich daher nur auf der Ebene einzelner Kommunen verlässlich ermitteln. Die Erfahrung zeige, dass viele Kommunen gut beurteilen könnten, ob ein Carsharingangebot vor Ort zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beitragen könne. Entsprechend sollte Mecklenburg-Vorpommern das Carsharing fördern. Damit Carsharingangebote den motorisierten Individualverkehr im Land umfassend verringern könnten, bedürfe es einer möglichst flächendeckenden Bereitstellung von Carsharingfahrzeugen an vielen Standorten. Dies könnten Carsharinganbieter aus eigener Kraft aber nur sukzessive leisten. Damit ein flächendeckender verkehrsentlastender Effekt schnell eintrete, bedürfe es neben dem Carsharingförderungsgesetz einer zusätzlichen finanziellen Förderung, um die flächendeckende Expansion von Carsharingangeboten zu beschleunigen. Eine verpflichtende Regelung zur Ausweisung von Parkplätzen für das Carsharing sollte es aber nicht geben. Denn angesichts der heterogenen Struktur der Kommunen in Flächenländern sollten diese selbst entscheiden können, ob Carsharing als Teil eines Verkehrskonzepts vor Ort sinnvoll sei und in welchem Umfang Carsharing durch Stellplätze im öffentlichen Raum gefördert werden solle. Der Verband bevorzuge diesbezüglich ein Förderprogramm, das gezielt die Einrichtung von Carsharingstellplätzen durch Beratungsangebote für Kommunen unterstütze. Zur Parkplatzsituation in Ballungszentren wurde ausgeführt, dass private Pkw durchschnittlich 23 Stunden am Tag nicht genutzt würden. Dies mache deutlich, warum Carsharing die effizientere Form der Autonutzung sei: Im Ergebnis ließen sich viele Pkw-Nutzungsansprüche mit wenigen Fahrzeugen abbilden, wenn diese geteilt würden. In Ballungsräumen ersetze jedes stationsbasierte Carsharingfahrzeug bis zu 20 private Pkw, die von den am Carsharing teilnehmenden Haushalten abgeschafft worden seien. Durch einen Carsharingstellplatz auf einer öffentlichen Straße würden demnach bis zu 20 andere Parkflächen von privaten Pkw befreit. Carsharing senke somit den Parkdruck und entlaste auch die übrigen Verkehrsteilnehmer, die weiterhin an der Nutzung ihres privaten Pkw festhielten. Zur dünnen Besiedlung und Größe der Städte wurde ausgeführt, dass die aktuelle Carsharingstatistik für Deutschland zeige, dass von insgesamt 855 Orten mit Carsharingangeboten 466 Gemeinden mit weniger als 20 000 Einwohnern seien. Die meisten Orte lägen in Baden-Württemberg und Bayern. Aber auch in Schleswig-Holstein nehme die Zahl kleiner Carsharingkommunen in den letzten Jahren stetig zu. Stationsbasiertes Carsharing sei nicht grundsätzlich an bestimmte Ortsgrößen gebunden. Allerdings sinke mit der Einwohnerzahl einer Gemeinde auch die Chance, dass ein Carsharingangebot ein aus sich selbst heraus tragfähiges Geschäftsmodell werde. In vielen der kleineren Carsharingkommunen in Deutschland werde das Angebot von ehrenamtlichen Vereinen organisiert oder die Vereine übernähmen zumindest das Marketing und den Fahrzeugservice vor Ort auf ehrenamtlicher Basis. Aus Sicht des bcs seien diese ganz oder anteilig ehrenamtlich organisierten Angebote sehr begrüßenswert. Vielfach würden solche Angebote in Zusammenarbeit mit größeren Carsharinganbietern organisiert, sodass sich der technische Standard und das Kundenerlebnis kaum von demjenigen in Großstädten unterscheide. Und privilegierte Stellplätze im öffentlichen Raum verbesserten die Sichtbarkeit des Carsharingangebots und seien daher ein wichtiger Schlüssel für das Gewinnen von Neukunden.

In hoch verdichteten Räumen machten Stellplätze im öffentlichen Raum Carsharingangebote oft erst möglich, weil private Flächen für die Anbieter dort nicht bezahlbar seien. Abweichungen beim Auswahlverfahren in Gemeinden mit weniger als 50 000 Einwohnern würden begrüßt, weil in kleineren Kommunen häufig nur ein Carsharinganbieter am Auswahlverfahren teilnehme. Das Verwaltungsverfahren könne dann aufgrund fehlender Flächenkonkurrenz vereinfacht werden. Kleinere Verwaltungen würden gegebenenfalls von einem aufwendigen kriterienbasierten Auswahlverfahren abgeschreckt, sodass sie die Vergabe von Carsharingstellplätzen im öffentlichen Raum gar nicht erst in Angriff nähmen. Allerdings sollten vereinfachte Verfahren nicht nur für kleine Kommunen, sondern für Kommunen jeder Größe zugelassen werden. Weiter hat der Verband ausgeführt, dass die Städte - unabhängig von ihrer Einwohnerzahl - festgestellt hätten, dass eine Flächenkonkurrenz der Anbieter bei der Vergabe von Carsharingstellplätzen gar nicht bestehe. Vor diesem Hintergrund vergäben sogar Großstädte Carsharingstellplätze derzeit im vereinfachten Interessenbekundungsverfahren. Diese Vorgehensweise sei rechtssicher, denn das vereinfachte Verfahren könne jederzeit durch ein wettbewerbliches Verfahren ersetzt werden, falls es zu einer Flächenkonkurrenz zwischen Anbietern komme oder die Kommune ein komplexeres Verfahren aus anderen Gründen wünsche. Es werde daher empfohlen, vereinfachte Verfahren nicht nur für kleine Kommunen, sondern für Kommunen jeder Größe zuzulassen. Insofern sollte die verpflichtende Verwendung kriterienbasierter Auswahlverfahren in eine „Kann-Bestimmung“ umgewandelt werden. Zur Befristung der Sondernutzung öffentlicher Flächen hat der Verband ausgeführt, dass der maximale Bewilligungszeitraum auf keinen Fall kürzer sein sollte, damit die Carsharinganbieter, insbesondere bei neuen Standorten, ausreichend Zeit hätten, ihr Geschäft zu entwickeln, ohne von einer zu kurzfristigen Neuvergabe der Stellplätze bedroht zu sein. Zur Frage der Regelung für die Vergabe von Flächen im Auswahlverfahren bei mehreren Bewerbern hat der Verband dargelegt, dass die Regelungen in § 4 CsgG M-V den Kommunen an wichtigen Stellen nicht genug Spielräume ließen, ihre Auswahlverfahren auf die Situation vor Ort abzustimmen. Das dürfte dazu führen, dass viele Kommunen keine Carsharingstellplätze im öffentlichen Raum einrichteten, weil das Verfahren aus ihrer Sicht mit zu viel bürokratischem Aufwand verbunden sei. Dieser Gefahr solle durch eine Vereinfachung des Gesetzes vorgebeugt werden. Zur Gestaltung des Auswahlverfahrens durch die Kommunen hat der Verband vorgeschlagen, dass die Kommune erstens die zu vergebenden Flächen für Carsharingstellplätze bestimme, zweitens entscheide, ob sie Zugangskriterien für die Teilnahme am Auswahlverfahren sowie drittens auch die Auswahlkriterien für die Auswahl geeigneter Carsharinganbieter festlegen wolle, viertens das Auswahlverfahren veröffentlichen wolle und fünftens, ob sie das von ihr definierte Auswahlverfahren selbst durchführe. Würden - sechstens - keine Auswahlkriterien verwendet oder erfüllten mehrerer Anbieter die Auswahlkriterien gleichermaßen, dann solle die Kommune in Fällen der Flächenkonkurrenz ein von ihr gewähltes Zufallsverfahren (beispielsweise ein Los- oder Draw-Verfahren) anwenden. Insofern weiche der von der Landesregierung vorgelegte Gesetzentwurf von diesem Ideal-Verfahren in folgenden Punkten ab: Der Gesetzentwurf sehe bei den Zugangs- und Auswahlkriterien keinen Entscheidungsspielraum für die Kommunen vor. Nach Maßgabe des Gesetzentwurfs seien Auswahlkriterien aber immer verpflichtend zu verwenden. Man empfehle daher, die Verwendung von Auswahlkriterien in das Ermessen der Kommunen selbst zu stellen und im Gesetz als „Kann-Bestimmung“ zu formulieren. Mehrere Bundesländer seien bei dieser Regelung bereits von der Vorlage des Bundesgesetzgebers im CsgG abgewichen, weil sie den Kommunen vereinfachte Verfahren ermöglichen wollten. Diesem Beispiel sollte auch Mecklenburg-Vorpommern folgen. Auch lege der von der Landesregierung vorgelegte Gesetzentwurf abschließend fest, welche Zugangs- und Auswahlkriterien zu verwenden seien.

Deshalb werde zu einer Formulierung geraten, die nicht abschließend sei und die Auswahlkriterien stärker ins Ermessen der Kommunen stelle. Dadurch würden weitere Kriterien zulässig, die die Kommunen erfahrungsgemäß häufiger anwenden würden, wie beispielsweise das „Vorhandensein einer App-Buchung für den Endkunden“, was aber nach Maßgabe des vorliegenden Gesetzentwurfs nicht zulässig wäre. In der Begründung zu § 4 Absatz 2 CsgG M-V werde richtigerweise ausgeführt, dass nach geltender Rechtsprechung für straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse allein Kriterien mit einem sachlichen Bezug zur Straße herangezogen werden dürfen. Daher sei eine Erweiterung der Auswahlkriterien durch den Landesgesetzgeber sinnvoll. Die derzeit im Gesetzentwurf § 4 Absatz 2 Satz 2 CsgG M-V verwendete Formulierung gehe über dieses Ziel jedoch weit hinaus, weil sie zwar einige Kriterien vorschreibe, aber alle anderen ausschließe. Der Gesetzentwurf schreibe den Kommunen vor, im Falle der Flächenkonkurrenz gleichrangiger Carsharinganbieter durch das Los zu entscheiden. In der bisherigen praktischen Umsetzung von Carsharinggesetzen in anderen Bundesländern würden aber Los-Verfahren kaum verwendet, weil die Kommunen andere Zufallsverfahren, wie das Draw-Verfahren für sachlich angemessener hielten. Weitere praktische Erfahrungen könnten zudem noch weitere Verfahren hervorbringen. Insofern werde empfohlen, im Gesetzentwurf eine verfahrensneutrale Formulierung zu wählen. Vor diesem Hintergrund hat der Verband empfohlen, die „Kann-Bestimmung“ für Auswahlkriterien in § 4 Absatz 1 CsgG M-V die Sätze 1 und 2 wie folgt zu formulieren: „Die Flächen sind von der Gemeinde im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem zuverlässigen Carsharinganbieter zum Zwecke der Nutzung als Stellfläche für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis kann auch davon abhängig gemacht werden, dass der Erlaubnisnehmer die nach Absatz 2 festgelegten Kriterien erfüllt.“ § 4 Absatz 2 Satz 1 sollte wie folgt geändert werden: „Die Gemeinde kann Eignungskriterien für die Auswahl der Carsharinganbieter festlegen.“ Auch hinsichtlich § 4 Absatz 5 Satz 3 hat der Verband eine Neuformulierung mit folgendem Wortlaut vorgeschlagen: „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 festgelegte Auswahlkriterien, die vorgesehene Dauer und die voraussichtlichen Kosten der Sondernutzung.“ Eine nichtabschließende Beschreibung möglicher Auswahlkriterien könne durch eine Änderung von § 4 Absatz 2 Satz 2 1. Halbsatz CsgG M-V erreicht werden: „Diese können auch dazu geeignet sein, dass die von dem jeweiligen Carsharinganbieter angebotene Leistung am besten zu Folgendem beiträgt.“ Eine verfahrensneutrale Beschreibung, die die Vorschrift des Los-Verfahrens ersetzt, könnte durch folgende Änderung in § 4 Absatz 6 erreicht werden: „In der Bekanntmachung ist anzugeben, wie verfahren wird, wenn mehrere Carsharinganbieter die Anforderungen des Absatzes 1 Satz 1 und 2 in gleicher Weise erfüllen und eine Sondernutzungserlaubnis für dieselbe Stellfläche begehren.“ Zur Betriebspflicht gemäß § 5 CsgG M-V hat der Verband ausgeführt, dass sich die landesweit einheitliche Vorgabe nachteilig und bremsend auf die Carsharingförderung auswirken könne. Für Kommunen könne die verbindliche Betriebspflicht zudem einen zusätzlichen bürokratischen Mehraufwand bedeuten. Denn jede Etablierung von Carsharingstellplätzen im öffentlichen Raum werde durch die vorgeschriebene Betriebspflicht zu einer Konzessionsvergabe. Einfache Interessenbekundungsverfahren seien damit auch in denjenigen Kommunen nicht mehr möglich, in denen sich nur ein Carsharinganbieter um Stellplätze bewerbe. Kommunen könnten eine Betriebspflicht auch ohne landesgesetzliche Regelung einführen, wenn sie dies für notwendig hielten. Sie könnten die Betriebspflicht einfach als Auflage mit einer Sondernutzungserlaubnis verbinden.

Eine landesgesetzliche Regelung zu diesem Regelungsbereich bringe aber keinen erkennbaren Nutzen. Zum möglichen finanziellen Verwaltungsaufwand bei der Überprüfung der in § 5 CsgG M-V genannten Betriebspflicht hat der Verband ausgeführt, dass er den Aufwand nicht abschätzen könne. Physisch lasse sich eine Betriebspflicht kaum überwachen, da die Ordnungsbehörden bei Abwesenheit des Fahrzeugs vom Stellplatz nicht überprüfen können, ob das Fahrzeug von einem Kunden gebucht sei oder nicht. Eine Überwachung werde erst dann möglich, wenn Carsharinganbieter Buchungsdaten aus ihren Systemen an kommunale Verwaltungen lieferten. Dazu seien aber technische Vorkehrungen zur Übermittlung der Daten sowie zur Unterbindung des Zugriffs Dritter auf diese sensiblen Geschäftsdaten aufseiten der Verwaltung notwendig. Zudem müsse die Verwaltung entsprechende personelle und technische Kapazitäten für die Auswertung der Daten schaffen. Zur Möglichkeit der Rückgabe der Sondernutzungsrechte durch den Carsharinganbieter hat der Verband ausgeführt, dass dies nicht notwendig sei, denn Carsharinganbieter könnten die erteilte Sondernutzungserlaubnis jederzeit beenden. Das gelte auch im Falle einer verbindlichen Betriebspflicht. Zum finanziellen Aufwand der Kommunen wurde ausgeführt, dass dies schwer abzuschätzen sei. Es werde vermutet, dass die Umsetzungskosten pro Stellplatz in Mecklenburg-Vorpommern im bundesdeutschen Vergleich eher hoch seien, wenn der vorliegende Gesetzentwurf ohne Änderungen verabschiedet werde. Ein Festhalten am kriterienbasierten Auswahlverfahren führe zu einem Mehraufwand in den kommunalen Verwaltungen. Das werde in Niedersachsen bereits sichtbar. In Mecklenburg-Vorpommern werde sich die Situation aber nochmals verschärfen, weil die vorgeschriebene Betriebspflicht zu zusätzlichen Aufgaben führe, die die Verwaltungen zu erfüllen hätten. Im Hinblick auf ergänzende Maßnahmen, um das Carsharing in Mecklenburg-Vorpommern stärker zu etablieren hat der Verband festgestellt, dass der vorgelegte Gesetzentwurf die Bereitstellung von stationsbasiertem Carsharing im öffentlichen Raum grundsätzlich ermöglichen würde und somit eine Grundlage der Carsharingförderung umsetze. Der Gesetzentwurf sollte aus Verbandssicht an einigen Stellen verändert und vereinfacht werden, um seinen Ansprüchen und Zielen voll gerecht zu werden. Darüber hinaus könnten folgende ergänzende Maßnahmen zu einem schnelleren Ausbau des Carsharings in Mecklenburg-Vorpommern führen: ein Förderprogramm für die Etablierung von Carsharingstationen an peripheren Standorten, in kleinen Städten sowie in ländlichen Regionen, zum anderen die Förderung von Beratungsangeboten für Kommunen, die Carsharing in ihre Verkehrskonzepte integrieren und/oder die Gründung von Carsharingangeboten unterstützen wollten.

Der VCD Nordost e. V. hat mitgeteilt, dass er die Initiative und die Nutzung von Carsharingangeboten in Mecklenburg-Vorpommern unterstütze. Wichtig dabei sei, dass durch Angebote auch positive Auswirkungen auf die Nutzung des ÖPNV und Radverkehrs erzielt werden und gleichzeitig der Modal Split des motorisierten Individualverkehrs im Land rückläufig werde.

Das Unternehmen Flinkster (Deutsche Bahn Connect GmbH) hat in seiner Stellungnahme hinsichtlich der Bedeutung des Carsharings für das Land dargelegt, dass das Carsharing kein Ersatz für den ÖPNV oder das eigene Auto (außer in großen Städten) sein könne. Was Carsharing allerdings in Mecklenburg-Vorpommern zu leisten vermöge, sei, eine Alternative zum Zweit- oder Drittwagen abzubilden. Hierbei gelte es, die vorhandene Mobilität durch Carsharing sinnvoll zu ergänzen, beziehungsweise in vorhandene Strukturen zu integrieren. Dabei sei die Struktur der Gebiete, in denen ein solches Carsharingangebot zum Einsatz kommen könnte, von maßgeblicher Bedeutung.

Im Einzelnen hat Flinkster ausgeführt, dass Carsharing in Orten, in denen der ÖPNV gut ausgebaut sei (zum Beispiel in Schwerin und Rostock), das eigene Auto, speziell im Innenstadtbereich, vollständig ersetzen könne, im ländlichen Raum jedoch, in welchem der ÖPNV weniger optimal sei, nur Zweit- oder Drittwagen ersetzen könne. Aber Mecklenburg-Vorpommern sei kein dicht besiedeltes Bundesland, weshalb ein wirtschaftlich tragfähiges Angebot außerhalb von Städten, wie Schwerin oder Rostock, ohne Engagement von Vereinen oder durch die Unterstützung von Stadtwerken oder Kommunen eher unwahrscheinlich aufzubauen sei. Sehr gute Beispiele für Kooperationen fänden sich im süddeutschen Raum (z. B. E-WALD GmbH, Treisach), aber auch in Brandenburg (z. B. BARshare; Barnim). Andere Kooperationsmöglichkeiten bestünden auch im Vorhandensein von Autohäusern, welche ebenfalls als Carsharinganbieter aufträten oder aus ihrer Tätigkeit heraus ein eigenes Angebot schaffen könnten. Beispiele hierfür lieferten Ford-Carsharing oder Sheperssharing in Braunschweig. Die Vorteile des Carsharings im Vergleich zur konventionellen Autovermietung zeichneten sich durch eine kurzfristige und dezentrale Verfügbarkeit von individueller Mobilität aus. Dabei sei der Nutzer nicht an Öffnungszeiten aufgrund der manuellen Schlüsselübergabe gebunden und könne eine der (zahlreichen) Stationen meist gut mit dem ÖPNV oder alternativ erreichen. Weiterhin zeichne sich Carsharing in der Regel durch verschiedene verfügbare Fahrzeugtypen aus, die verlässlich an den Stationen vorgefunden werden. Auch in preislicher Hinsicht sei Carsharing an den Bedürfnissen kurzfristiger Mobilität orientiert. Während ein klassischer Autovermieter meist Preise auf Tages- oder Wochenbasis veranschlage (mit Freikilometern und/oder Pauschalen pro Kilometer), setze das Carsharing auf Stundenbasis an. Der Kunde zahle also nur einen Preis für die gebuchte Zeit zuzüglich einer Verbrauchspauschale pro gefahrenem Kilometer. So könnten in der Regel die Kosten für den Nutzer verbrauchsgerecht veranschlagt werden. Weiterhin entfalle eine Kautionszahlung bei jeder Nutzung (sofern Carsharinganbieter Kautionen erheben würden, seien diese einmalig und nicht bei jeder Einzelnutzung zu entrichten). Zusätzlich sei für einen Carsharingnutzer nur eine einmalige Registrierung notwendig, die so lange aktiv bleibe, bis der Kunde diese wieder kündige. Mittels eines Zugangsmediums (meist App oder Kundenkarte) könne ein Kunde so die kurzfristige, von Öffnungszeiten unabhängige, Nutzung vornehmen. In der Regel sei dafür nur eine Reservierung notwendig, die gegebenenfalls auch nur eine Minute vor Nutzung erfolgen könne. Einige Angebote (auch bei stationsbasiertem Carsharing) seien auch ohne eine Reservierung möglich. Ein weiterer Vorteil von Carsharinganbietern, die Mitglieder eines Netzwerkes wie dem Flinkster-Netzwerk seien, sei, dass den Kunden auch Fahrzeuge anderer Netzwerkpartner zur Verfügung stünden. Damit würden eine größere Flächendeckung sowie die Nutzung mit der vorhandenen Registrierung problemlos möglich. Weiter hat das Unternehmen ausgeführt, dass die Nachfrage nach Leihfahrzeugen nicht allein durch konventionelle Autovermieter gedeckt werden könne, da diese ein anderes Geschäftsmodell pflegten und eine andere Zielgruppe ansprächen. Zusätzlich zeige sich gegenwärtig genau dies darin, dass konventionelle Autovermieter eigene Carsharingangebote aufbauten. So könne selbst ein Autohaus oder lokaler Autovermieter (in Kooperation mit einem Systemgeber und einer Kommune oder einem Stadtwerk) ein solches Angebot aufbauen. Die Bedienungspflicht könne für lokale Anbieter von Vorteil sein, sich aber auch nachteilig auswirken. Von Vorteil sei, wenn die vorgesehenen Flächen gemeinsam mit dem Anbieter nach einem objektiven Kriterienkatalog (und gegebenenfalls auch auf der Basis von Erfahrungen des Anbieters) ausgesucht würden. Eine einseitige Bereitstellung von Flächen, die nicht unter der Berücksichtigung der Kundenklientel oder aber den lokalen Gegebenheiten ausgesucht würden, würden am Ende nicht wirtschaftlich betrieben werden können.

Wenn daraus dennoch eine Bedienpflicht für den Anbieter entstünde, so müsse dieser die Mindereinnahmen an anderer Stelle kompensieren oder aber durch Vereinbarungen mit der ausschreibenden Stelle (Mindestauslastungsrisiko) diese in Rechnung stellen können, was sich dann äußert nachteilig auswirke und das Angebot im Ganzen für alle Seiten unattraktiv werden lasse. Besonders das Risiko von kleineren Anbietern sollte in diesem Zusammenhang nicht unterschätzt werden. Sofern ein Verein mit 20 Fahrzeugen 18 Stationen bedienen sollte, bedeute das, dass es im Falle des Ausfalls von drei Fahrzeugen (z. B. unfallbedingt, technischer Schaden, Reparatur, etc.) dem Anbieter wahrscheinlich nicht mehr möglich wäre, dieser Pflicht nachzukommen. Und die Anschaffung eines weiteren Fahrzeugs in einem solchen Fall wäre nicht nur zeitaufwendig, sondern darüber hinaus ein schwerer wirtschaftlicher Einschnitt, den sich der Anbieter vielleicht gar nicht leisten könne. Bei noch kleineren Anbietern, insbesondere bei Betreibern auf Vereinsbasis, sei eine solche Pflicht zumeist nicht leistbar und stelle ein erhebliches Risiko dar, was unter Umständen sogar dazu führen könnte, dass lokale Anbieter an Ausschreibungen nicht mehr teilnehmen würden, da sie diese Pflichten nicht tragen könnten. Insofern sollte bei einer Bedienpflicht auch in regelmäßigen Abständen eine Analyse stattfinden, bei der die jeweiligen Stellplätze geprüft und gegebenenfalls auch verlegt werden könnten. Zur Notwendigkeit des Gesetzentwurfes insgesamt hat das Unternehmen ausgeführt, dass dieser wichtige Grundlagen für die Etablierung eines stationären Carsharingangebots schaffe, insbesondere in Bezug auf die Sondernutzungserlaubnisse. Allerdings sollte beachtet werden, dass zu rigide Regelungen den Wettbewerb einschränken könnten. Der inhaltliche Fokus auf stationsbasierte Angebote werde für richtig gehalten, da sich stationsunabhängiges Carsharing aufgrund der strukturellen Gegebenheiten in Mecklenburg-Vorpommern so gut wie gar nicht betreiben ließe, außer in Ballungsräumen wie Rostock oder Schwerin. Stationsbasiertes Carsharing benötige eine gute Sichtbarkeit, um eine Etablierung und wirtschaftliche Darstellung des Angebots überhaupt zu ermöglichen. Dafür seien die Regelungen des Gesetzes eine sehr gute Basis. Hinsichtlich des gesetzlichen Änderungsbedarfs hat das Unternehmen ausgeführt, dass es besonders bei den Ausschreibungskriterien zu starre Vorgaben gebe. Den regionalen Ausschreibern sollten mehr Freiheiten bei der Erstellung von Auswahlkriterien und Vergabeverfahren gelassen werden. Auch sollten die Kriterien und Verfahren möglichst frühzeitig und möglichst transparent erkennbar sein, damit potenziellen Anbietern bewusst werde, wie sie ihr Angebot gegebenenfalls verändern müssten. Das führe bei den ausschreibenden Kommunen zudem zu einem geringeren Verwaltungsaufwand und das Angebot könne an den lokalen Gegebenheiten ausgerichtet werden. Darüber hinaus werde die gesetzliche Festlegung einer Betriebspflicht für unpraktikabel gehalten. Es sollte stattdessen ein kooperativer Ansatz mit dem Anbieter vereinbart werden. Als besonders schwierig erachtete das Unternehmen den § 7 CsgG M-V (Ordnungswidrigkeiten). Dort heiße es in Absatz 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.“ Hier stelle sich die Frage, wo die Ordnungswidrigkeit beginne und wo sie ende. Ein Beispiel dafür sei, dass sich eine Carsharingstation mit einem Fahrzeug vor dem Rathaus einer Gemeinde befinde. Das Carsharingfahrzeug werde gerade genutzt und der leere Stellplatz werde ordnungswidrig von einem Fremdarker belegt. Dies werde dem Kundenservice gemeldet und der Carsharingnutzer bekomme die Aufforderung, einen kostenfreien Parkplatz in der Nähe zu nutzen. Der Folgenutzer würde das Fahrzeug dann nicht am gewohnten Platz vorfinden (stelle es aber im Optimalfall nach der Nutzung wieder dort ab).

Nummehr stelle sich die Frage: Handelt es sich bei der Abholung durch den Nachnutzer bereits um eine unbefugte Bereitstellung? Falls ja, wie sollte in solchen Fällen verfahren werden, um dem Nutzer kein Negativerlebnis zu verschaffen, das in Erinnerung verbleibe? Falls nein, dann sollte auch definiert werden, wo eine Ordnungswidrigkeit beginne und wo sie ende. Nach der Interpretation des aktuellen Gesetzesentwurfs wäre dies eine Ordnungswidrigkeit, die an der gelebten Praxis komplett vorbeiging. Auch werde der zweite Teilsatz von § 7 Absatz 1 CsgG M-V „den mit der Sondernutzungserlaubnis erteilten vollziehbaren Bedingungen und Auflagen zuwiderhandelt“ sehr kritisch gesehen. Auch hier sei die gelebte Praxis eine andere; z. B., wenn ein Anbieter einer Bedienpflicht nicht nachkommen könne, dann könne dies ein Risiko darstellen, welches ein Anbieter nicht bereit sei einzugehen und damit unter Umständen auch die Nachfrage nach öffentlichen Stellplätzen generell vermindern. Hinsichtlich der Funktion des Carsharings als Alternative zum Individualverkehr hat das Unternehmen dargelegt, dass das Carsharing grundsätzlich eine gute Ergänzung zum Nahverkehr und nicht als Konkurrenz anzusehen sei. Dies sei besonders dann der Fall, wenn die den Nahverkehr betreibende Gesellschaft, die das Carsharing ausschreibende Kommune sowie der Carsharinganbieter gemeinsam an der Umsetzung arbeiteten. Darüber hinaus werde unter anderem stationsbasiertes Carsharing in verschiedenen Studien als ein Mittel der Wahl zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs angeführt. Wichtig sei dabei, dass sich die Preismodelle von ÖPNV und Carsharing sinnvoll ergänzten. So könne man beispielsweise das Carsharing dadurch fördern, dass derjenige, der ein ÖPNV-Abo-Ticket besitze, bei dem Carsharinganbieter keinen monatlichen Grundpreis entrichten müsse. Damit eine „Kannibalisierung“ des ÖPNV durch Carsharing nicht statfinde, sollte der ÖPNV nicht teurer sein als eine Stunde Nutzungszeit im Carsharingangebot. Hinsichtlich des möglichen Wettbewerbs mit dem Taxigewerbe wurde dargelegt, dass unterschiedliche Zielgruppen angesprochen und andere Zwecke verfolgt würden. Ein Taxi werde in der Regel zur „Ein-Weg-Mobilität“ genutzt, mit dem man sich zu seinem Ziel fahren lasse. Ein Carsharingfahrzeug hingegen werde wie eine normale Fahrt mit dem eigenen Auto für einen privaten Zweck (inklusive Rückweg) verwendet. Insofern würden Taxi und Zweitwagen auch keine direkte Konkurrenz zueinander darstellen. Diese Situation wäre mit einem Carsharingfahrzeug nicht anders, nur, dass es nicht einer Person/Familie gehöre, sondern einem Anbieter, der es zur Nutzung zur Verfügung stelle. Einzig ein stationsunabhängiges Carsharingsystem (free floating) könne als Konkurrenz zum Taxi, aber auch zum ÖPNV, angesehen werden. Da sich ein solches System aber mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht wirtschaftlich in Mecklenburg-Vorpommern betreiben ließe, sei eine direkte Auswirkung auf die Taxibranche als unwahrscheinlich anzusehen. Grundsätzlich sei mit Carsharingangeboten eine Verringerung der Zweit-/Drittswagen in signifikanter Höhe möglich, sofern das Angebot entsprechend verfügbar und gut gestaltet sei. Bei Erstwagen könne das Carsharing nur unter speziellen Voraussetzungen und meist auch nur in (Groß-)Städten ein Ersatz sein. Darüber hinaus verändere sich bei Nutzern eines Carsharingangebots das Verhalten bei der Nutzung von Mobilitätsangeboten generell hin zum ÖPNV und Fahrrad. Wichtig für eine signifikante Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sei, dass alternative Angebote auch sichtbar seien; und das im doppelten Sinne. Sie sollten von den Trägern - und damit auch von den Ausschreibern - aktiv beworben werden und durch vorbildhafte Selbstnutzung (z. B. durch kommunale Mitarbeiter) als Ankerkunden physisch sichtbar beziehungsweise im Straßenraum auffällig sein. Dies werde zumeist durch eine markante Positionierung der Standorte erreicht, z. B. durch eine Station mit zwei Autos direkt vor einem Rathaus, an einem belebten Platz, oder etwas Ähnlichem. Damit sei aber im ersten Schritt nur eine Reduktion auf lokaler Ebene möglich.

Wenn auf eine Reduktion in der Fläche abgezielt werde, könne dies in der Regel nicht durch einen einzelnen Anbieter erreicht werden, sondern bedürfe der Kooperation verschiedener Anbieter in angrenzenden Regionen sowie einer finanziellen Unterstützung. Nur so könne eine flächenmäßige Expansion gelingen. Es dürfe aber keineswegs unerwähnt bleiben, dass eine solche Reduktion nur so lange währe, wie das Carsharingangebot bestehe. Sobald, aus welchen Gründen auch immer, das Angebot nicht mehr erhalten, sondern abgeschafft werde, werde der Reduktionseffekt wieder schnell verschwinden. Im Weiteren hat sich das Unternehmen auch für eine verpflichtende Regelung zur Ausweisung von Parkplätzen für das Carsharing auf der kommunalen Ebene ausgesprochen. Hintergrund sei, dass jede Kommune sehr individuell strukturiert sei und daher selbst entscheiden sollte, ob, wo und wie Carsharing sinnvoll wirken könne. Zu den Auswirkungen des Carsharings auf den öffentlichen Parkraum wurde ausgeführt, dass das Ausmaß von möglichen Problemen davon abhängig sei, wie das Carsharingangebot angenommen werde. Zu Beginn werde es eher zu Schwierigkeiten führen, da es in einem bereits stark frequentierten Parkareal nun noch weniger Stellplätze gebe. Wenn sich dieses Angebot aber etabliert habe und entsprechend angenommen würde, könne es zu einer starken Verbesserung der Parkraumsituation führen, weil Zweitwagen abgeschafft und stattdessen Carsharingangebote genutzt würden. Laut einer Studie des bcs würde dies bedeuten, dass bis zu 20 private Pkw durch ein Carsharingfahrzeug ersetzt werden könnten. Aber dies sei der optimale Endstand. Bis dieser erreicht werde, werde es ein Nebeneinander von privaten Pkw und Carsharingfahrzeugen geben. Diese Situation könne besonders am Anfang zu Spannungen führen, die jedoch Schritt für Schritt abgebaut würden, sobald erste Pkw-Besitzer ihr Auto zugunsten eines Carsharingfahrzeugs abgeschafft hätten. Hinsichtlich der Besiedlungsstruktur des Landes hat das Unternehmen ausgeführt, dass ein wirtschaftlicher Betrieb der Carsharingunternehmen möglich sei, wenn die den Betrieb ausschreibende Kommune auch einen Teil des Risikos trage. Kein Carsharinganbieter werde es sich auf Dauer leisten können, Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, die nicht genutzt werden. Hier sei daher ein enges Zusammenspiel notwendig. Beispielsweise könnten feste Auslastungszahlungen vereinbart werden, zum Beispiel in der Form, dass eine Kommune die Kosten für die Auslastung eines Fahrzeugs bis zu 30 Prozent übernehme. Alle Einnahmen, die über die 30-Prozent-Auslastung hinausgingen, würden zu gleichen Teilen zwischen Anbieter und Kommune aufgeteilt. Sei ein Fahrzeug nur zu 20 Prozent ausgelastet, kompensiere die Kommune die zur Kostendeckung fehlenden 10 Prozent. Wenn sich eine Kommune auch für die Akzeptanz des Angebots vor Ort unterstützend einbringe, z. B. durch Kampagnen, stelle sich ein wirtschaftlicher Betrieb in der Regel frühzeitiger ein. Auch die regionalen Gegebenheiten hätten dabei eine wichtige Bedeutung, z. B. im Bereich Wartung/Pflege der Fahrzeuge, Disposition, Kundenbetreuung, etc. Einiges davon, z. B. die Kundenbetreuung, könne dabei sicherlich vom Carsharinganbieter wahrgenommen werden, andere Aufgaben könnten vor Ort durch regionale Partner oder städtische Betriebe kostengünstiger erfüllt werden, wie beispielsweise die Reinigung der Fahrzeuge. Auch sei für einen wirtschaftlichen Betrieb die Art des Anbieters relevant. Besonders in kleineren Städten und Gemeinden könnten Angebote auf Vereinsbasis häufig ein wirtschaftlich attraktiveres Angebot ermöglichen, als dies Unternehmen anbieten könnten. Die ehrenamtliche Arbeit sei dabei ein ausschlaggebender Faktor. Allerdings dürfe auch nicht unerwähnt bleiben, dass in solchen Vereinsstrukturen die klassischen Probleme eines Vereins ebenso aufträten, was unter Umständen ein Risiko darstellen könne, wie z. B. das notwendige, dauerhafte ehrenamtliche Engagement zu finden oder bei einem Generationenwechsel Nachfolger für verschiedene Vereinspositionen zu finden. Zur Wirtschaftlichkeit von privilegierten Stellplätzen in mittleren Gemeinden wurde ausgeführt, dass gut sichtbare und erreichbare Stellplätze dazu beitragen könnten, die Sichtbarkeit des Angebots verbessern. Dies könne allerdings nur ein Faktor sein.

Akzeptanz, und damit eine wirtschaftliche Tragfähigkeit, benötige auch Marketingmaßnahmen und beispielhafte Nutzung durch die Betreiber/Ausschreibenden. Hinsichtlich möglicher Abweichungen von Gemeinden bei Ausschreibungsverfahren wurde ausgeführt, dass die gewählte Grenze von 50 000 Einwohnern für Mecklenburg-Vorpommern sinnvoll sei, da sie die Vielzahl der Städte/Gemeinden im Lande abdecke. Je einfacher die Verfahren - speziell bei kleinen Kommunen - gehalten werden können, desto besser. Erfahrungsgemäß seien außerhalb der großen Ballungsräume Teilnehmer an Ausschreibungen eher lokale Interessenten (Vereine, Autohäuser, Autovermieter, etc.), sodass die Zahl möglicher Bewerber eher gering sein dürfte. Gegebenenfalls gebe es auch nur einzelne Bewerber. Daher wäre ein vereinfachtes Verfahren sicher sinnvoll; gegebenenfalls sogar in Orten mit mehr als 50 000 Einwohnern. Zur Befristung der Sondernutzung auf acht Jahre wurde ausgeführt, dass eine geringere Dauer zumeist nicht sinnvoll sei, da die Etablierung - und damit der wirtschaftliche Betrieb - eines Carsharingangebots in der Regel zwei bis drei Jahre dauern könne. Die Regelungen und Transparenz des Auswahlverfahrens bei mehreren Bewerbern gemäß § 4 Absatz 5 hat das Unternehmen positiv bewertet. Auch die geringen Hürden der Regelungen insgesamt würden begrüßt. Weiterhin hat das Unternehmen in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass eine Anpassung auf regionale und lokale Gegebenheiten zwingend zu beachten sei, um Handlungsspielräume für die Kommunen zu schaffen. Im Auswahlverfahren selbst sollten notwendige Kriterien zur Teilnahme beziehungsweise Vergabe sowie die zu bewirtschafteten Flächen (gegebenenfalls inklusive der vorgesehenen Fahrzeugklassen) kommuniziert werden. So könnten Anbieter bereits im Vorfeld erkennen, ob die zur Verfügung stehenden Flächen für das Unternehmen attraktiv seien. Nach der Ausschreibung unter den festgelegten Kriterien sollten „Bietergespräche“ der Kommune mit geeigneten Bewerbern erfolgen. Ein Anbieter sollte neben seinem preislichen Angebot auch auf Erfahrungen aus seinem bisherigen Geschäft eingehen und gegebenenfalls Optimierungsvorschläge für die Ausschreibungsinhalte in Form von Stationsvorgaben oder Fahrzeugangeboten unterbreiten. Auch sollten die Vergabekriterien nicht abschließend, sondern nur als Leitlinien gefasst sein, die die ausschreibende Kommunen auf ihre jeweiligen Gegebenheiten anpassen könnten. Weiterhin könne ein Auswahlverfahren auch mehrteilig ablaufen: Ein Teil für den Software-/Plattformgeber, ein Teil für einen Fahrzeuggeber (sofern es keine kommunalen Fahrzeuge seien), ein Teil für den Fahrzeugbetrieb (Wartung, Reinigung, etc.) wobei Letzteres auch Teil des Fahrzeuggeberangebots sein könne. Ein Anbieter könne sowohl alle Teile abdecken, oder sich auch auf nur einen Teil bewerben. Weiterhin sollte die Vernetzung des Anbieters ebenfalls ein mit zu bewertender Faktor sein, wie beispielsweise dessen Gesamtkundenanzahl oder die Möglichkeit zur Quernutzung mit anderen Organisationen etc. Es solle daher nicht nur auf die finanziellen Aspekte geachtet werden, sondern eher darauf, was die ausschreibende Kommune für ihr Geld bekomme, wo der Mehrwert für die Bürger am höchsten sei und das Ziel einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs am Ehesten erreicht werde. Die Überprüfung der Betriebspflicht gemäß § 5 CsgG M-V hat das Unternehmen für unrealistisch gehalten. Diese wäre nur dann möglich, wenn der Anbieter/Ausschreiber Zugang zum Buchungssystem des Anbieters hätte beziehungsweise dieser dem Ausschreiber detaillierte Daten zur Nutzung einzelner Fahrzeuge bis hinunter auf Nutzungsstundenbasis vorlege. Besonders mit Blick auf den Datenschutz wäre eine solche Praxis äußerst bedenklich. Darüber hinaus entstehe ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand. Insofern bestehe keine wirtschaftliche Kosten-Nutzen-Relation. Sofern aber Betreiber und Ausschreiber von Anfang an gemeinsam die Auslastung von Fahrzeugen und Stationen regelmäßig evaluieren und gegebenenfalls Maßnahmen ergreifen, um schlechte Auslastungen zu verbessern, gegebenenfalls durch das Verlegen einer Station, dann erübrige sich eine solche Kontrolle von allein.

Kooperation sollte der ausschlaggebende Begriff sein und nicht die Kontrolle. Sofern sich aber herausstelle, dass die Angebote unwirtschaftlich seien, sollte die Möglichkeit bestehen, dass bereits gewährte Sondernutzungsrechte zurückzugeben, allerdings auf der Basis eines für beide Seiten transparenten Verfahrens. So könnte beispielsweise in regelmäßigen gemeinsamen Beratungen auch die Auslastung oder eine attraktivere Gestaltung von Standorten erörtert werden. Gegebenenfalls könnten Standorte verlegt und sogar geschlossen werden, ohne dass dem Anbieter ein Nachteil entstehe. Zum möglichen kommunalen Kostenaufwand hat das Unternehmen ausgeführt, dass dieser stark vom Angebot abhängig sei, welches die Kommunen etablieren wollten. Um ein wirtschaftliches Angebot zu unterbreiten, sollte eine Kommune zwingend einen Teil des Risikos übernehmen, da Anbieter ansonsten meist keine qualitativ hochwertigen Leistungen anbieten könnten. Es biete sich aber auch an, dass eine Kommune gegebenenfalls im eigenen Eigentum befindliche Kfz in Carsharingfahrzeuge umwandle und auch selbst als Ankerkunde fungiere. So sei eine gewisse Grundauslastung (wenigstens an einigen Standorten) gegeben und die Fahrzeuge der Kommune dienten außerhalb der üblichen Bürozeiten noch einem gemeinsamen Zweck, anstatt nur auf einem Parkplatz zu stehen. Auch gelte es zu bedenken, dass umfangreiche bürokratische Hürden bei Ausschreibungen die Kosten auf Anbieterseite stark beeinflussten beziehungsweise auch auf Verwaltungsseite Kapazitäten binden würden. Insofern seien einfache Verfahren zu bevorzugen. Eine stärkere Etablierung des Carsharings im Land könne durch das Anbieten von Kfz mit alternativen Antrieben möglich sein. Um dies zu erreichen, könnten Kommunen in Kooperationen mit lokalen/regionalen Energieanbietern treten, beziehungsweise die eigenen Stadtwerke hinzuziehen. Es sollte dabei möglichst auf das Angebot reiner Elektromobilität verzichtet werden, da solche Angebote in vielen Fällen an den Bedürfnissen der Nutzer vorbeigingen. Sinnvoll sei stattdessen ein Mischsystem, in welchem Elektrofahrzeuge durchaus auch die Mehrzahl stellen könnten. Konventionelle Fahrzeuge sollten als Ergänzung (z. B. für längere Fahrstrecken oder als Alternative bei Problemen mit einem E-Kfz) in ein Carsharingangebot integriert werden. Auch sei ein generelles Tragen eines Risikoanteils durch die Kommunen unabdingbar, damit überhaupt ein wirtschaftlicher Betrieb, speziell in ländlichen Regionen oder an der städtischen Peripherie, möglich sei. Abschließend hat das Unternehmen ausgeführt, dass das CsgG M-V eine richtige und wichtige Grundlage für stationsbasiertes Carsharing im Land sei. Im Moment regele es aber mehr, als dass es fördere. Daher sei eine Optimierung des Gesetzentwurfes wünschenswert. Aus Unternehmenssicht sei die sinnvollste Art eines Carsharingangebots, vorhandene kommunale Fuhrparks zu einem Carsharingangebot umzubauen. Dies gelinge am einfachsten durch den Einbau eines Bordcomputers. Auch eine Kooperation mit regionalen Fahrzeughändlern werde als äußerst sinnvoll erachtet. Eine Kommune könne auf diesem Wege Angebote viel freier gestalten und sich auch profilieren. Durch die Bereitstellung von Fahrzeugen könne die Bedienpflicht dahingehend gestaltet werden, dass Anbieter verpflichtet würden, die vorhandenen Fahrzeuge optimal einzusetzen und in Kombination mit den vorhandenen Flächen ein optimales Angebot für die Einwohner bereitzustellen. Auch könnten Synergieeffekte mit dem ÖPNV genutzt werden. So könne der Inhaber eines ÖPNV-Abotickets einen vergünstigten Tarif für das Carsharing oder eine bestimmte Anzahl „Freistunden“ erhalten. Weiterhin sollte geprüft werden, ob eine Kommune ein solches Angebot nicht auch durch die Unterstützung lokaler Interessengruppen unterbreiten könne. Dies führe meist zu einer deutlich schnelleren Akzeptanz des Angebotes.

Der Landesfachausschusses ÖPNV Mecklenburg-Vorpommern (LFA) hat mitgeteilt, dass er von den Verkehrsverbänden des Landes, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. - Landesgruppe Nord (VDV Nord) und dem Verband Mecklenburg-Vorpommerscher Omnibusunternehmen e. V. (mVo) mit der Erarbeitung einer gemeinsamen Stellungnahme beauftragt worden sei. Zum Gesetzentwurf hat der LFA festgestellt, dass dieser schlüssig und in sich stimmig sei und grundsätzlich befürwortet werde. Die Belange des ÖPNV seien in § 3 Absatz 2 sowie den §§ 5 und 7 angemessen einbezogen und einer Bewertung in der Umsetzung des Gesetzes unterworfen worden. Hinsichtlich der Bedeutung des Carsharings für das Land hat der LFA konstatiert, dass dieses im Land vergleichsweise unterentwickelt sei. Bislang hätten zu wenige Angebote und vor allem die zu geringe räumliche Verfügbarkeit eine potenzielle Marktnachfrage nicht ausreichend entwickeln können. Dennoch werde das Carsharing als notwendige Ergänzung des ÖPNV gesehen. Insofern sei eine gesetzliche Regelung geboten. Änderungsbedarf am Gesetzentwurf hat die LFA darin gesehen, in § 3 Absatz 1 nach Satz 1 einen neuen Satz 2 mit folgendem Wortlaut einzufügen: „Es ist darauf zu achten, dass mit der Ausweisung der Sondernutzungsflächen die Gesamtfläche der Parkierung für Individualverkehrsmittel nicht beziehungsweise nicht signifikant erhöht wird.“ Weiter begrüße die LFA die Bereitstellung von speziellen Parkflächen im öffentlichen Raum, solange die Ausweisung der Sondernutzungsflächen aus dem Pool der vorhandenen Parkflächen vorgenommen werde und nicht zu einer Aufstockung der Parkflächen insgesamt führe. Eine solche Aufstockung würde sich - in Abhängigkeit vom jeweiligen umliegenden Gebiet der betreffenden Flächen einschließlich seiner von hier aus fußläufig erreichbaren Zielen - nachteilig auf den ÖPNV und den Taxiverkehr auswirken, da der individualisierte Verkehr beworben und bevorzugt werde. Erfahrungsgemäß stelle das Carsharing eher eine (notwendige) Ergänzung als eine Konkurrenz zum ÖPNV dar. Carsharingnutzer seien aus wirtschaftlichen Gründen vielfach auch Stammkunden des ÖPNV. Gerade in Mecklenburg-Vorpommern mit seinem nicht flächendeckend ausreichenden ÖPNV-Angebot sei ein Verzicht auf den Besitz eines eigenen Autos (oder eines Zweitwagens) für viele Menschen nur realisierbar, wenn ein funktionales Carsharingangebot mit einem dichten Netz an Verleihstationen zur Verfügung stehe. Die Auswirkungen des Carsharings auf das Taxigewerbe wurden als unbedeutend eingeschätzt, denn Nutzergruppen, Fahrtanlässe und Zugangsbedingungen der Mobilitätsarten unterschieden sich in der Regel signifikant. Zum wirtschaftlichen Betrieb des Carsharings im Land wurde ausgeführt, dass bisherige Carsharing- und Bikesharingangebote eher schleppend angelaufen seien, da in der Bevölkerung bei der Mehrheit der praktizierenden Nutzer des Individualverkehrs nach wie vor der Eigentumsgedanke - nicht nur des Besitzes - des zu nutzenden Fahrzeuges vorherrsche. Das habe etwas mit dem Bedürfnis einer unbedingten Flexibilität und ständigen Verfügbarkeit bei spontanen, nicht detailliert vorgeplanten Fortbewegungsprozessen zu tun. Die Privilegierung von Stellplätzen für das Carsharing werde aber dessen Wirtschaftlichkeit verbessern. Auch die Sondernutzung von öffentlichen Flächen für einen Zeitraum von acht Jahren stelle für Anbieter einen angemessenen Zeitraum dar. Zur Betriebspflicht hat der LFA ausgeführt, dass diese zwar notwendig, allerdings im Gesetz nichts darüber ausgeführt sei, wie diese Betriebspflicht auszugestalten sei. Im praktischen Betrieb werde nicht zu jedem Zeitpunkt ein Carsharingfahrzeug auf der ausgewiesenen Sondernutzungsfläche stehen oder stehen können. Daher wäre zumindest eine ergänzende Formulierung sinnvoll, womit man die Erfüllung der Betriebspflicht in Bezug auf die jeweilige Sondernutzungsfläche nachweisen könne.

Der **ADAC Hansa e. V.** hat mitgeteilt, dass die Mobilitätssicherung in ländlichen Regionen wegen des Bevölkerungsrückgangs, der Überalterung und der Abnahme ortsnaher Versorgungs- und Gesundheitseinrichtungen immer wichtiger werde, denn dort seien die Auswirkungen des demografischen Wandels besonders zu spüren. Um die soziale und wirtschaftliche Teilhabe für die Menschen zu sichern, sei es erforderlich, die Anbindung ländlicher Räume an Mittel- und Oberzentren zu bewahren. Die Mobilität nicht nur aufrechtzuerhalten, sondern darüber hinaus attraktiv zu gestalten, sei dabei die große Herausforderung. Das Auto sei in ländlichen Regionen von zentraler Bedeutung: Wo der öffentliche Verkehr an seine Grenzen stoße, bleibe das Auto heute oftmals das einzige Fortbewegungsmittel, um mittlere und längere Distanzen zurückzulegen. Die Bevölkerung brauche insofern Mobilitätsalternativen für den ländlichen Raum, nicht zuletzt für Jugendliche, mobilitätseingeschränkte sowie ältere Menschen, ganz im Sinne der öffentlichen Daseinsvorsorge. Insofern hat der ADAC die Bestrebungen, Carsharing in die alltägliche Mobilität zu integrieren, befürwortet. Darüber hinaus hat der ADAC das Bestreben zur Schaffung einer rechtssicheren Grundlage begrüßt, die es den Kommunen ermöglichen solle, Carsharingstellplätze rechtssicher auszuweisen. Dies sei unter anderem deswegen erforderlich, weil die Entwicklung der Nutzerzahlen den Rückschluss nahelege, dass sich das Carsharing einer immer größeren Beliebtheit erfreue. Es sei daher aus Sicht des ADAC nachvollziehbar, wenn der Gesetzgeber die vorliegenden Regelungen schaffe und so dazu beitrage, die Akzeptanz des Carsharings weiter zu verbessern. Stationsbasiertes Carsharing sei ein sinnvoller Baustein eines nachhaltigen Stadtverkehrs. In Kombination mit einem leistungsfähigen ÖPNV und einer guten Radinfrastruktur schaffe es die Voraussetzung, auf das eigene Auto verzichten zu können und damit den öffentlichen Parkraum zu entlasten. Zu den Begriffsbestimmungen des Gesetzentwurfes in § 2 hat der ADAC ausgeführt, dass die vorgesehene Definition des Carsharings sinnvoll gewählt sei. Die Ausnahmen von der Privilegierung klassischer Autovermietungsmodelle sowie für das private Carsharing seien nachvollziehbar, insbesondere was bei Letzterem den nicht überprüfbareren Nutzerkreis und damit möglichen Missbrauch betreffe. Zu § 3 CsgG M-V hat der ADAC ausgeführt, dass er es für richtig halte, dass sowohl die generelle Bevorrechtigung für das Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen als auch die Privilegierung hinsichtlich der Gebühren für das Parken möglich sein solle. Bezüglich der geplanten Art der Kennzeichnung von Carsharingfahrzeugen sei zu bedenken, ob durch die geplante Plakette - und dies auch noch mit vorgeschriebener Aufklebestelle - im Zusammenspiel mit der Feinstaubplakette und den Autobahnvignetten, in der Praxis die Sicht des Fahrzeugführers zu stark eingeschränkt werde. Da es sich bei den zu privilegierenden Carsharingfahrzeugen überwiegend um Neuwagen mit einer Erstzulassung auf den Betreiber handeln dürfte, wäre eine Kennzeichnung durch den Kennzeichenzusatz „C“, in Anlehnung an die Regelung bei den Elektrofahrzeugen denkbar. Zur Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums gemäß § 3 CsgG M-V hat der ADAC ausgeführt, dass mit dieser Regelung die zuständigen Landesbehörden für den Bereich von Bundesstraßen innerorts ermächtigt würden, dort Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge auszuweisen. Aus der Sicht des ADAC wäre es insofern sinnvoll, als dass nach dem vorgesehenen Auswahlverfahren für solche Flächen mehrere Carsharinganbieter privilegiert werden, um unnötigen „Leerstand“ zu vermeiden. Zudem sollte der Gefahr vorgebeugt werden, dass im Rahmen der Neuregelung von den stationsbasierten Anbietern bisher angemietete private Stellplätze aufgegeben werden und auf die neuen privilegierten Stellplätze ausgewichen werde. Hierdurch würde unnötig zusätzlicher Parkdruck für den Individualverkehr erzeugt. Allgemein zum Gesetzentwurf hat der ADAC ausgeführt, dass aus seiner Sicht eine detailliertere Evaluation der Auswirkungen des Gesetzes wünschenswert wäre. Insbesondere sollte die Veränderung der Parkraumsituation, vor und nach Einführung der Sonderparkplätze für Carsharing erfasst und untersucht werden.

Nur so könne verhindert werden, dass sich die Parkraumsituation am Ende sogar noch verschärfe, etwa wenn kein Bewohner bereit sei, trotz Carsharing auf das eigene Auto zu verzichten oder wenn das neue Angebot zusätzliche Fahrten mit dem Carsharingfahrzeug anstatt mit ÖPNV oder Fahrrad generiere. Zur Bedeutung des Carsharings für das Land hat der ADAC dargelegt, dass aus verkehrlicher Sicht die Wirkungen des Carsharings, aufgrund der geringen Nutzerzahlen, noch als sehr gering eingeschätzt würden. Dies hänge unter anderem damit zusammen, dass das klassische Carsharing und das Free-Floating-Carsharing gemeinsam, nur einen geringen Anteil am Gesamtbestand der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge ausmachen. Zwar könne Carsharing zu einer Reduzierung der Pkw-Fahrleistung sowie zur Entlastung des Parkdrucks in den Innenstädten seinen Beitrag leisten, doch genauso wäre es möglich, dass gerade mit Blick auf das sogenannte Carsharing 2.0 zunehmend Bequemlichkeitsverkehre - insbesondere auf der Kurzstrecke - produziert werden und so „Kannibalisierungseffekte“ gegenüber dem ÖPNV einträten. Von erheblicher Bedeutung sei aus Sicht des ADAC daher eine detailliertere Evaluation der Auswirkungen des Gesetzes. Die bereits in dem Entwurf vorgesehene Bewertung sei hierzu ein richtiger Schritt, reiche im Ergebnis aber nicht aus und sollte auf etwaige Veränderungen der Parkraumsituationen vor Ort, vor und nach der Einführung der Sonderparkplätze für das Carsharing erweitert werden. Die Vorteile des Carsharings lägen im dezentralen Ansatz, welches im Gegensatz zur klassischen Autovermietung, deren Stationen sich zumeist außerhalb der Städte in der Nähe von Flughäfen oder größeren Bahnhöfen befänden, stehe. Carsharingfahrzeuge seien nicht nur zur Nutzung von Touristen oder Geschäftsleuten vorgesehen, sondern auch für private Nutzer, die möglicherweise einen größeren Einkauf nach Hause transportieren möchten oder einen Ausflug ins Umland planen. Diese Möglichkeit biete eine weitaus flexiblere Nutzung als das Angebot einer konventionellen Autovermietung. Ein weiterer Unterschied sei die Tatsache, dass Carsharing üblicherweise über einen Rahmenvertrag erfolge. Die Nutzungsvereinbarung werde einmal unterschrieben, danach könnten die Fahrzeuge jederzeit genutzt werden. Es sei dann nicht mehr notwendig, für jede Fahrt einen eigenen Vertrag abzuschließen, wie es bei der konventionellen Autovermietung der Fall sei. Diese sei zudem an die Öffnungszeiten des Anbieters gebunden, während Carsharing kurzfristig, etwa auch nachts funktioniere. Der Lebensstil „Nutzen statt Besitzen“ gewinne insbesondere in den Großstädten an Bedeutung. Im Verkehrsbereich genossen deshalb Mobilitätskonzepte, wie Carsharing oder Fahrradverleihsysteme, eine große Wertschätzung. Der ADAC sehe im Carsharing einen sinnvollen Baustein für einen stadtverträglichen Verkehr. Dieser ergänze den ÖPNV und diene - insbesondere beim „Carsharing 2.0“ - als Schaufenster für innovative Produkte der Automobilhersteller (z. B. Elektrofahrzeuge). Um den Parkdruck in den innerstädtischen Quartieren nicht weiter zu erhöhen, sollte aber die Zahl der Carsharingstellplätze beziehungsweise Lizenzen auf ein vernünftiges Maß begrenzt bleiben. Nach einer Studie von civity-Management-Consultants aus dem Jahr 2014 seien die verkehrlichen Wirkungen des flexiblen Carsharings derzeit noch sehr gering. Das liege zum einen an der insgesamt geringen Fahrzeugzahl im Vergleich zum Gesamtbestand, zum anderen an der geringen Auslastung der Carsharingfahrzeuge von etwas mehr als einer Stunde pro Tag. Mit einem Anteil am Berliner Modal Split von 0,1 Prozent sei es daher für die Lösung von Verkehrsproblemen nicht geeignet. Ferner habe die Studie gezeigt, dass mit dem flexiblen Carsharing Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden, die auch gut mit dem ÖPNV oder Fahrrad zu bewältigen seien. So sei in Berlin die Hälfte aller Carsharingfahrten kürzer als 5 km. Zudem habe eine repräsentative Online-Studie des ADAC, bei der Einwohner, Pendler und Besucher die Mobilität in den 15 größten deutschen Städten bewertet hätten, ergeben, dass die Relevanz von Carsharingangeboten noch sehr gering sei. Insgesamt 38 Prozent der Befragten des ADAC Monitor 2017 „Mobil in der Stadt“ hätten angegeben, dass Carsharing für sie keine Relevanz besitze.

Derzeit entwickelten sich sehr dynamisch neue Ridesharingsysteme, die zwar nicht mehr dem Carsharing zuzuordnen seien, jedoch eine Kfz-Mobilität erlaubten, ohne ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Zu nennen seien hier Mitfahrten in den Pkw Dritter, die durch entsprechende Apps die Organisation viel einfacher gestalten als bislang (z. B. in den Pendlernetzen). Vor allem geschehe dies inzwischen online, was auch spontane Mitfahrten erlaube. Damit sei gerade für suburbane und stadtnahe ländliche Strukturen eine zusätzliche Verkehrsmittelalternative entstanden, die sich zuerst der jüngeren Generation erschließe. Carsharing stelle für Wenigfahrer bis etwa 10 000 Kilometer pro Jahr, die überwiegend den ÖPNV nutzten und somit das Auto nur gelegentlich benötigten, eine kostengünstige Alternative zum Pkw-Besitz dar. Carsharing sei aber auch für Familien interessant, die aus Kostengründen auf einen Zweit- oder Drittwagen verzichten wollten. Im Zusammenhang mit der Bereitstellung spezieller Parkflächen für das Carsharing sei zu berücksichtigen, dass jede Ausweisung von Sonderparkraum zu Lasten von „gewöhnlichen Parkplätzen“ gehe, insbesondere in solchen Flächen, die ursprünglich dem gesamten Verkehr zur Nutzung gewidmet gewesen seien. Dies widerspreche dem Grundsatz des „Gemeingebrauchs der Straße“ und bedürfe bei der Durchführung im jeweiligen Einzelfall eines besonderen Augenmaßes. Nach Auffassung des ADAC werde nur so Akzeptanz für das Carsharing in der Gesamtbevölkerung zu erzielen sein. So sollte im jeweiligen Einzelfall geprüft werden, in welchen Straßen Carsharingparkplätze im öffentlichen Raum erforderlich seien und wie viele Plätze dafür dem öffentlichen Straßenraum entzogen werden müssen; auch mit dem Ziel, bestehende Parkraumkonzepte, gerade in Gebieten mit hohem Parkdruck, nicht zu konterkarieren. Carsharing als Ergänzung zum Nahverkehr könne einen Beitrag zu einer Reduzierung der Pkw-Fahrleistung und zur Entlastung des Parkdrucks in den Innenstädten leisten. Die bereits in dem Gesetzentwurf vorgesehene Bewertung sei hierzu ein richtiger Schritt, reiche im Ergebnis aber nicht aus und sollte insbesondere auf etwaige Veränderungen der Parkraumsituationen vor Ort, vor und nach der Einführung der Carsharing-Sonderparkplätze, erweitert werden. Hinsichtlich einer möglichen Verringerung des motorisierten Individualverkehrs hat der ADAC ausgeführt, dass bei der Thematik mitbedacht werden solle, dass aus verkehrlicher Sicht die Wirkungen von Carsharing, aufgrund der geringen Nutzerzahlen, noch sehr gering seien. Nach Angaben des bsc e. V. habe es Anfang 2019 20 200 Carsharingfahrzeuge (+12,5 %) und 2,46 Millionen Fahrberechtigte (+16,6 %) gegeben. Bei den Fahrberechtigten dominiere das Free-Floating-Carsharing (1,81 Mio.), bei den Fahrzeugen entfalle mehr als die Hälfte des Angebots (11 200) auf das stationsbasierte Carsharing. Von den 9 000 Fahrzeugen des Free-Floatings verkehrten 890 in kombinierten Angeboten, d. h. die Fahrzeuge würden sowohl stationsbasiert als auch stationsungebunden eingesetzt, wodurch gegen Aufpreis auch One-Way-Fahrten möglich seien. Beim stationsbasierten Carsharing teilten sich 58 Fahrberechtigte ein Fahrzeug, beim reinen Free-Floating-Carsharing seien es 223 Fahrberechtigte. Des Weiteren hat der ADAC eine verpflichtende Regelung zur Ausweisung von Parkplätzen für das Carsharing als nicht notwendig erachtet. Es wäre eher sinnvoll, dass nach dem vorgesehenen Auswahlverfahren für solche Flächen mehrere Carsharinganbieter privilegiert werden können, um unnötigen „Parkraum-Leerstand“ zu vermeiden. Zudem sollte der Gefahr vorgebeugt werden, dass im Rahmen der Neuregelung von den stationsbasierten Anbietern bisher angemietete private Stellplätze aufgegeben werden und auf die neuen privilegierten Stellplätze ausgewichen werde. Hierdurch würde unnötig zusätzlicher Parkdruck für den Individualverkehr erzeugt. Hinsichtlich der Begrenzung der Sondernutzung von Parkflächen im öffentlichen Raum hat sich der ADAC dafür ausgesprochen, dass auch kürzere Zeiträume möglich sein sollten.

Hinsichtlich sinnvoller zusätzlicher Maßnahmen, um das Carsharing im Land besser zu etablieren, hat der ADAC festgestellt, dass sich die Mobilität im Wandel befinde, getrieben durch veränderte, individuelle Bedürfnisse der Menschen, ebenso wie durch übergeordnete Entwicklungen, wie die Digitalisierung oder die Dekarbonisierung. Die Zukunft gehöre integrierten Mobilitätskonzepten. Vernetzung und Kundenfreundlichkeit seien Kernerfordernisse künftiger Mobilitätsmodelle. Menschen müssten sich emissionsfrei, automatisiert und in einer vernetzten Systemmobilität aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Individualverkehr bewegen können. Für das Hier und Jetzt bedeute diese Maxime eine bessere Vernetzung der Verkehrsoptionen und die Stärkung von Vorteilen der einzelnen Verkehrsmittel. Es bedürfe eines leistungsstarken ÖPNV, attraktiver Bedingungen für Fuß- und Radverkehr und gleichermaßen für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Moderne Mobilitätsangebote könnten die Qualität sowohl städtischer Kerne als auch ländlicher Regionen sichern und verbessern. Carsharing sei daher nur ein Teil eines zu entwickelnden übergeordneten Mobilitätskonzeptes und nicht als „Einzellösung“ zu denken.

## **2. Ergebnisse der Ausschussberatungen**

Zur Kritik der Sachverständigeninstitutionen hatten Vertreter des Fachressorts ausgeführt, dass Ordnungswidrigkeiten und Betriebspflichten voneinander getrennt werden müssten. Kfz-Nutzer, der einen für das Carsharing vorgesehenen Parkplatz unberechtigterweise nutzen, sollten mit einem Ordnungswidrigkeitenverfahren belegt werden können, wie die Ordnungsbehörden dies beim unberechtigten Parken auf Schwerbehindertenparkplätzen vollziehen würden. Insofern würden die Kritik des Bundesverbandes Carsharing sowie des ADAC als irrelevant eingestuft. Temporäre Parkvergehen gemäß § 7 CsgG M-V seien insofern keine Verstöße gegen die Betriebspflichten des Anbieters. Diesbezügliche Verstöße träten dann ein, wenn Anbieter in größeren Städten, trotz ausgewiesener Sonderflächen, keine Carsharingfahrzeuge anböten. Dann könnten Gemeinden Anbietern die Betriebsgenehmigung entziehen. Diese Regelungen seien insbesondere durch die größeren Carsharinganbieter kritisiert worden, um möglicherweise den kleineren Konkurrenten den Marktzugang zu erschweren. Anbieter würden gezwungen, Mietfahrzeuge auch tatsächlich längere Zeit vorzuhalten. Außerdem könne man davon ausgehen, dass die Evaluierungszeiträume mehrere Monate umfassten. Insofern sollte der Gesetzentwurf an dieser Stelle nicht geändert werden. Denn wenn beispielsweise in Rostock 15 Kfz über das Stadtgebiet verteilt geparkt würden und ausgewiesene Parkflächen teilweise nicht besetzt seien, dann entstünden daraus keine Probleme oder Ordnungswidrigkeiten. Zudem habe man die generelle Kritik der größeren Carsharinganbieter bereits im Rahmen der Verbandsanhörung berücksichtigt.

Grundsätzlich lasse das Gesetz auch zu, dass bei mehreren Bewerbern im Zuge eines Ausschreibungsverfahrens, die Vergabe an alle möglich sei. Voraussetzung dafür sei, dass die betroffene Gemeinde dafür mehrere Flächen ausschreibe und zur Verfügung stelle. Auf jede Fläche könne sich dann ein Unternehmen bewerben.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Evaluierung des Gesetzentwurfes wurde dargelegt, dass diese Möglichkeit vom Fachressort befürwortet werde, weil Carsharing-Angebote im Land relativ neu seien und entsprechende Erfahrungen gesammelt werden müssten. Vorstellbar wäre ein Fünfjahreszeitraum nach dem Inkrafttreten des Gesetzes.

Hinsichtlich der Nutzungsmöglichkeiten des Carsharings im Land hoffe man, dass sich dieses auch in ländlichen Regionen und in den touristischen Hotspots des Landes etablieren werde und dass sich zukünftig auch Stadtwerke, Wohnungsgesellschaften oder Genossenschaften an Carsharingunternehmen im Land beteiligten.

### 3. Zu den einzelnen Bestimmungen

Die Fraktionen der SPD und CDU hatten beantragt, den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 7/5724 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird das Wort „müssen“ durch das Wort „sollen“ sowie das Wort „beitragen“ durch das Wort „beiträgt“ ersetzt.

bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Zudem können die Familienfreundlichkeit, die Barrierefreiheit der Carsharingfahrzeuge sowie weitere Eignungskriterien bei der Auswahl der Carsharinganbieter besonders berücksichtigt werden.“

b) In Absatz 6 werden die Wörter „durch Los zu entscheiden“ durch die Wörter „im Auswahlverfahren festzulegen, wie weiter verfahren wird“ ersetzt.

2. In § 7 Absatz 2 wird das Wort „fünfzigtausend“ durch das Wort „fünftausend“ ersetzt.

Zur Begründung der Änderungsanträge haben Vertreter der Fraktionen der SPD und CDU vorgetragen, dass § 4 Absatz 2 des Gesetzentwurfs einen verpflichtenden Rechtsrahmen für die Bestimmung von Eignungskriterien ohne sachlichen Bezug zur Straße festlege. Demnach müssten die von der Gemeinde festzulegenden Eignungskriterien geeignet sein, dass die vom jeweiligen Carsharinganbieter angebotene Leistung am Besten zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, zu einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Luftschadstoffen und zu einer Verringerung des Parkraumbedarfs beitrage.

Dies schränke die Handlungsspielräume der Gemeinden bei der Bestimmung der Eignungskriterien unnötig ein. Gerade vor dem Hintergrund, dass in Flächenländern die Carsharingangebote und die Rahmenbedingungen für die Carsharingförderung von Kommune zu Kommune stark variierten, sollte den Gemeinden mehr Flexibilität bei der Bestimmung der Eignungskriterien eingeräumt werden, ohne dass dies dem Sinn und Zweck des Gesetzes zuwiderlaufe.

Der Ersatz des Wortes „beitragen“ durch das Wort „beiträgt“ diene einer erforderlichen redaktionellen Anpassung in § 4 Absatz 2 Satz 2.

Hinsichtlich der Neufassung von § 4 Absatz 2 Satz 3 wurde dargelegt, dass durch die abschließende Definition der Eignungskriterien, die besonders berücksichtigt werden können, andere, unter Umständen gleich wichtige Kriterien, ausgeschlossen würden. Demnach müsse beispielsweise im Rahmen des Auswahlverfahrens unberücksichtigt bleiben, dass der Carsharinganbieter den Kunden eine Smartphone-App für die Buchung zur Verfügung stelle, da ein solches Kriterium keine Verbindung zu den im Gesetzentwurf zugelassenen Kriterien habe. Auch dies solle für eine unnötige Einschränkung der Handlungsspielräume der Kommunen. Daher soll ausdrücklich aufgenommen werden, dass auch weitere Eignungskriterien im Rahmen des Auswahlverfahrens besonders berücksichtigt werden können.

In § 4 Absatz 6 des Gesetzesentwurfs werde festgelegt, dass bei Konkurrenz mehrerer gleich geeigneter und zuverlässiger Carsharinganbieter um eine Sondernutzungserlaubnis für dieselbe Fläche das Los entscheide. Diese Festlegung schließe andere Verfahren aus, die in vielen Kommunen durchaus beliebt seien, um das Konkurrenzproblem zu lösen. Beispielsweise zu nennen sei hierbei das „Draw-Verfahren“, bei dem die Carsharinganbieter nacheinander aus dem Kontingent der Fläche, um die sie konkurrieren, jeweils eine Fläche ziehen. Um die ganze Bandbreite möglicher Verfahren zulässig zu machen, sei eine verfahrensoffene Formulierung erforderlich.

§ 7 des Gesetzesentwurfs siehe für das unbefugte Bereitstellen von stationsbasiertem Carsharing auf öffentlichen Straßen oder dem Zuwiderhandeln gegen mit der Sondernutzungserlaubnis erteilten vollziehbaren Bedingungen und Auflagen eine Geldbuße von bis zu 50 000 Euro vor.

Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG - MV) vom 13. Januar 1993 (GVOBl. M-V S. 42), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221) geändert worden sei, normiere dagegen in § 61 für das Gebrauchen einer öffentlichen Straße ohne erforderliche Erlaubnis zu Sondernutzungen oder dem Zuwiderhandeln gegen mit der Sondernutzungserlaubnis erteilten Bedingungen und Auflagen nur eine Geldbuße von bis zu 5 000 Euro vor.

Daher sei die Höhe der Geldbuße im Gesetzentwurf im Vergleich zur Regelung im StrWG M-V unverhältnismäßig, da für vergleichbare Tatbestände eine deutlich höhere Bußgeldobergrenze gewählt worden sei, für die sich keine Rechtfertigung ergebe.

Den Anträgen der Fraktionen der SPD und CDU hat der Ausschuss einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, CDU und DIE LINKE bei Enthaltung seitens der Fraktion der AfD zugestimmt.

Die Fraktion DIE LINKE hatte beantragt, den Gesetzentwurf wie folgt zu ändern:

1. Nach § 8 wird folgender § 9 eingeführt:

**„§ 9  
Überprüfung der Anwendung von Bestimmungen dieses Gesetzes**

Nach Ablauf von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes legt die Landesregierung dem Landtag einen Bericht vor, in dem die Erfahrungen bei der Bestimmung von Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge, der Auswahl von Carsharinganbietern, der Einhaltung der Betriebspflicht sowie der Entwicklung von Carsharingangeboten und ihrer Annahme zusammengefasst und bei Bedarf Vorschläge zur Änderung dieses Gesetzes unterbreitet werden.“

2. „Der bisherige § 9 wird § 10.“

Begründet hat die Fraktion DIE LINKE ihren Antrag damit, dass es sich um ein neues Gesetz handle, für welches bislang keine Erfahrungen vorlägen. Eine Evaluation sei daher geboten, um gegebenenfalls Änderungsbedarf ableiten zu können.

Der Ausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, CDU sowie der AfD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE abgelehnt, weil man die Landesregierung nicht per Gesetz einmalig zur Berichterstattung über die Ergebnisse einer Evaluation habe auffordern wollen. Aus Mehrheitsicht wäre dafür ein Entschließungsantrag infrage gekommen. Dieser Intention hat sich die Fraktion DIE LINKE nicht anschließen können.

**Zum Gesetzentwurf insgesamt**

Der Ausschuss hat mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, CDU und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktion der AfD beschlossen, dem Landtag zu empfehlen, den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 7/5724 mit der Maßgabe der in der Beschlussempfehlung aufgeführten Änderungen und im Übrigen unverändert anzunehmen.

Schwerin, den 26. Mai 2021

**Rainer Albrecht**  
Berichtersteller