



HESSISCHER LANDTAG

22. 10. 2020

Plenum

Gesetzentwurf

Fraktion der Freien Demokraten

Gesetz zur Förderung des stationsbasierten Carsharings

A. Problem

Das Hessische Straßengesetz (HStrG) sieht aktuell keine Möglichkeit vor, Flächen auf öffentlichen Straßen zur Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing zur Verfügung zu stellen. Die rechtliche Voraussetzung auf Bundesebene ist mit dem Carsharinggesetz (CsgG) am 01.09.2017 in Kraft getreten.

B. Lösung

Im Hessischen Straßengesetz (HStrG) wird ein zusätzlicher Paragraph eingefügt, der es Kommunen ermöglicht, Flächen auf öffentlichen Straßen befristet im Rahmen eines Auswahlverfahrens an Carsharing-Anbieter zu vergeben, die sie für stationsbasiertes Carsharing nutzen.

C. Befristung

Keine.

D. Alternativen

Beibehaltung der alten Rechtslage ohne die Möglichkeit zur Sondernutzung von Flächen auf öffentlichen Straßen für stationsbasiertes Carsharing.

E. Finanzielle Auswirkungen

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf den Landeshaushalt. Der Aufwand für die Kommunen ist nicht genau bezifferbar, wird aber in jedem Fall aus möglichen Einnahmen durch die Vergabe kompensiert.

G. Besondere Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen

Keine.

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

**Gesetz
zur Förderung des stationsbasierten Carsharings**

Vom

Artikel 1

Das Hessische Straßengesetz (HStrG) in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

Nach der Angabe zu § 16 wird folgende Angabe zu § 16a eingefügt:

„§ 16a Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing“

2. Nach § 16 wird folgender § 16a eingefügt:

„§ 16a Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing

Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung kann die Gemeinde Flächen auf öffentlichen Straßen für stationsbasiertes Carsharing bestimmen und im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung stellen. Das Auswahlverfahren ist öffentlich bekanntzumachen und kann auch durch ein von der Gemeinde damit beliehenes kommunales Unternehmen erfolgen. Die §§ 2, 5 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 Satz 3 und 4, Abs. 6 Satz 5 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), geändert durch Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) gelten mit der Maßgabe entsprechend, dass sich Verweise auf das Hessische Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) beziehen. §16 gilt mit der Maßgabe entsprechend, dass die Sondernutzungserlaubnis nicht auf Widerruf erteilt werden darf.“

3. In § 17 Abs. 1 Satz 1 wird nach der Angabe „nach § 16“ die Angabe „oder die Erteilung nach § 16a“ eingefügt.

Artikel 2

Das Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung:**A. Allgemein**

In Städten, in denen stationsbasiertes Carsharing rechtlich ermöglicht wurde, ist eine sehr deutliche Verkehrsentlastung zu beobachten. Stationsbasiertes Carsharing kann hier eines von vielen innovativen Mobilitätsangeboten sein, die zu Verbesserung der Verkehrssituation in den Innenstädten führen. Die rechtlichen Voraussetzungen dafür kann der Landtag mit diesem Gesetz schaffen.

Andere Bundesländer wie Bayern oder Rheinland-Pfalz haben entsprechende landesrechtliche Regelungen zum Gesetz gemacht. Nach der rechtlichen Schaffung der Möglichkeit von stationsbasiertem Carsharing auf öffentlichen Straßen haben bereits zahlreiche Städte, darunter München, Nürnberg, Tübingen und Mainz, von der neuen Möglichkeit Gebrauch gemacht und stationsbasiertes Carsharing etabliert.

Der hessische Gesetzgeber hat bislang keine entsprechende Regelung auf den Weg gebracht. Da besonders in einigen bayerischen Städten ein Zuwachs an stationsbasiertem Carsharing zu beobachten ist, können die dortigen gesetzlichen Regelungen mit Anpassungen an hessisches Recht übernommen werden.

B. Zu den Regelungen im Einzelnen**Zu Artikel 1:**

Zu Nr. 1: Beinhaltet die Ergänzung des Inhaltsverzeichnisses um den neu eingefügten § 16a.

Zu Nr. 2: Die straßenrechtliche Sondernutzung aus § 16 HStrG wird um den Fall des stationsbasierten Carsharings ergänzt. Die Betriebsstätte des Carsharinganbieters (Station) liegt in diesem Fall auf öffentlichen Straßen. Da die Flächen einem einzelnen Anbieter exklusiv für die betriebliche Nutzung im Rahmen von stationsbasiertem Carsharing zur Verfügung gestellt werden, handelt es sich um eine straßenrechtliche Sondernutzung. Die Angebotsform des stationsbasierten Carsharings beinhaltet unter anderem den Vorteil, dass Probleme bei der Parkplatzsuche entfallen. Kunden beginnen und beenden ihre Leihe an der Station. Unmittelbar Begünstigter ist der Carsharinganbieter, nicht der Nutzer des Fahrzeugs.

Das Verfahren, nach dem Flächen zur Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing bestimmt werden können, wird in Satz 1 geregelt. Es ist demnach zweistufig durchzuführen.

Als erste Stufe ist eine Bestimmung geeigneter Flächen durch die Kommune vorgesehen. Dabei kann es sich um Flächen auf öffentlichen Straßen handeln, über die die jeweilige Gemeinde alleine oder mit Zustimmung der Straßenbaubehörde disponieren kann. Satz 1 bezieht sich auch auf die Regelungen aus § 5 Abs. 1 und 2 des CsgG, wonach die Sondernutzung mit der Funktion der Straße und den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs in Einklang zu bringen sind sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt werden müssen. Beispielsweise kann es sich um Ortsdurchfahrten von Landes- oder Kreisstraßen oder um jegliche Gemeindestraßen handeln. Wie die Auswahl der Flächen konkret gestaltet wird, bleibt den Gemeinden überlassen.

Die zweite Stufe des Verfahrens wird ebenfalls in Satz 1 geregelt. Die Auswahl des Unternehmens muss im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens geschehen. Die Diskriminierungsfreiheit sowie die Transparenz des Verfahrens ergeben sich aus geltender Rechtslage. Eine abweichende Regelung durch Satzung ist ausgeschlossen. Die Flächen sind dem Carsharinganbieter für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen. Die Befristung der Sondernutzungserlaubnis dient dem Wettbewerb und wird aus Gründen der Praktikabilität äquivalent zu § 5 Abs. 2 Satz 1 CsgG auf maximal acht Jahre festgeschrieben. Es ist den Gemeinden möglich, kürzere Zeiträume zu wählen.

Die öffentliche Bekanntmachung des Auswahlverfahrens gemäß Satz 2 ermöglicht es auch denjenigen Unternehmen an dem Verfahren teilzunehmen, die sich mit örtlichen Gegebenheiten nicht auskennen.

Die Verweisung in Satz 3 auf die Begriffsbestimmungen des § 2 CsgG sorgen für eine einheitliche Rechtsanwendung im Hinblick auf die Eingrenzung der Carsharingbegriffe.

Satz 4 regelt, dass § 16 Anwendung finden soll, allerdings soll die Erlaubnis nicht auf Widerruf erteilt werden können. Eine widerruflich erteilte Erlaubnis hätte auf mögliche Anbieter eine abschreckende Wirkung. Daher soll auf die widerrufliche Erteilung verzichtet werden.

Zu Nr. 3: Beinhaltet die Ergänzung des § 17 HStrG, dass für die Erteilung einer Erlaubnis gemäß § 16a die Kommunen auch dann zuständig sind, wenn Land oder Landkreis Träger der Straßenbaulast sind.

Zu Artikel 2: Regelt das Inkrafttreten.

Wiesbaden, 22. Oktober 2020

Der Fraktionsvorsitzende:
René Rock