

Stand: 06.02.2026 12:46:00

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/21734

"Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Förderung des stationsbasierten Carsharing in Bayern"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/21734 vom 17.04.2018
2. Plenarprotokoll Nr. 131 vom 26.04.2018
3. Beschlussempfehlung mit Bericht 17/23053 des WI vom 28.06.2018
4. Beschluss des Plenums 17/23274 vom 10.07.2018
5. Plenarprotokoll Nr. 136 vom 10.07.2018
6. Gesetz- und Verordnungsblatt vom 02.08.2018



Gesetzentwurf

der Staatsregierung

zur Förderung des stationsbasierten Carsharing in Bayern

A) Problem

Neben anderen Forderungen hat der Bundesrat am 7. Juli 2013 eine Entschließung für verbesserte Bedingungen des Angebots von Carsharing in Städten und Gemeinden durch gesetzliche Maßnahmen mit dem Ziel der Schaffung von Regelungen gefasst, um zu einer Vereinfachung und Stärkung der Nutzung von Carsharing zu kommen (BR-Drs. 553/13).

Der Bund hat mit dem am 1. September 2017 in Kraft getretenen Carsharinggesetz (CsgG) bereits Regelungen zu diesem Mobilitätsmodell getroffen, die jedoch im Hinblick auf das stationsbasierte Carsharing auf Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen beschränkt sind. In Bayern ist zum 1. Oktober 2017 die zur Umsetzung durch die Gemeinden erforderliche Ergänzung der Zuständigkeitsverordnung (ZustV) in Kraft getreten. Nun soll durch eine Ergänzung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) um einen Art. 18a auch für Staats-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige Straßen eine Regelung für das stationsbasierte Carsharing getroffen werden.

Die bestehenden Vorschriften in Bundes- und Landesrecht ermöglichen den Gemeinden zwar bereits, Sondernutzungserlaubnisse zu erteilen. Mit dem stationsbasierten Carsharing ist jedoch eine neue Nutzungsmöglichkeit aufgekommen, die eine systematische Konkurrenzsituation von Anbietern um Flächen schafft. Die Begründung des CsgG spricht von einer „Verlagerung von Gewerbeflächen in den Verkehrsraum“. Hinzu kommt das Bedürfnis, auf aktuelle Probleme des wachsenden Individualverkehrs (insb. Umweltauswirkungen und Verknappung von Parkmöglichkeiten) angemessen zu reagieren und neue Verkehrsmodelle zu fördern.

B) Lösung

Ähnlich der Vorschrift des § 5 CsgG soll im Bayerischen Straßen- und Wegerecht eine spezielle Sondernutzungsregelung geschaffen werden, die neben der Klarstellung, dass stationsbasiertes Carsharing auf öffentlichen Straßen Sondernutzung ist, auch eine angemessene Satzungs- und Erlaubnisgrundlage für die Gemeinden bieten soll. So soll es auch ermöglicht werden, Umweltkriterien bei der Zuteilung von Flächen zu berücksichtigen. Damit kann ein Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet werden.

Die Regelung soll dabei auf das zwingend gebotene Maß beschränkt werden und damit den bayerischen Gemeinden maximale Gestaltungsfreiheit lassen.

C) Alternativen

Keine

D) Kosten**1. Verwaltung**

Die neu eingefügte Regelung zur Erteilung von Sondernutzungs-erlaubnissen für stationsbasiertes Carsharing kann zu Mehrauf-wand in der Verwaltung führen. Entscheidet sich eine Gemeinde, Flächen für diese Nutzung bereitzustellen, kann auf drei Ebenen Aufwand entstehen: bei der Auswahl der Flächen, bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen und bei der Überwachung des Vollzugs (hinsichtlich des Erlaubnisinhabers und der Ver-kehrsteilnehmer). Eine konkrete Kostenschätzung ist nicht zuver-lässig möglich.

Die Vorschrift räumt den Gemeinden allerdings lediglich die Mög-lichkeit ein, in diesem Bereich tätig zu werden. Eine Verpflichtung ist damit nicht verbunden. Darüber hinaus kann die Gemeinde für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen Gebühren erheben, um ihre Kosten zu decken.

Das Konnexitätsprinzip gemäß Art. 83 Abs. 3 der Verfassung ist von der Neuregelung über das stationsbasierte Carsharing daher nicht berührt.

2. Wirtschaft

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

3. Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entstehen durch den vorliegenden Gesetzentwurf keine Kosten.

Gesetzentwurf

zur Förderung des stationsbasierten Carsharing in Bayern

§ 1

Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 91-1-I) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2017 (GVBl. S. 375) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Nach der Angabe zu Art. 18 wird folgende Angabe zu Art. 18a eingefügt:

„Art. 18a Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing“.
 - b) Die bisherige Angabe zu Art. 18a wird die Angabe zu Art. 18b.
 - c) In der Angabe zu Art. 68 wird die Angabe „zu Art. 18 ff.“ gestrichen.
2. Nach Art. 18 wird folgender Art. 18a eingefügt

„Art. 18a
Sondernutzung
für stationsbasiertes Carsharing“

(1) ¹Unbeschadet 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. ²Das Auswahlverfahren ist öffentlich bekanntzumachen und kann auch durch ein von der Gemeinde damit beliehenes kommunales Unternehmen erfolgen. ³Die §§ 2, 5 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 Satz 3 und 4, Abs. 6 Satz 5 des Carsharinggesetzes gelten mit der Maßgabe entsprechend, dass sich Verweise auf das Bayerische Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) beziehen. ⁴Art. 18 gilt mit der Maßgabe entsprechend, dass die Sondernutzungserlaubnis nicht auf Widerruf erteilt werden darf.

(2) Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis kann auch davon abhängig gemacht werden, dass der Erlaubnisnehmer umweltbezogene oder solche Kriterien erfüllt, die einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs besonders dienlich sind.“

3. Der bisherige Art. 18a wird Art. 18b und in Abs. 1 Satz 1 wird nach der Angabe „Art. 18“ die Angabe „oder Art. 18a“ eingefügt.
4. In Art. 22a Satz 1 wird nach der Angabe „den Art. 18,“ die Angabe „18a,“ eingefügt.
5. In Art. 32a Abs. 2 Satz 1 wird die Angabe „§ 31“ durch die Angabe „§ 67“ ersetzt.
6. Art. 37 Nr. 2 Buchst. b wird wie folgt gefasst:
 - b) eine durchgehende Länge von mindestens 5 km aufweist und auf einer Länge von mehr als 5 v.H. gesetzlich geschützte Biotope mit einer Fläche von mehr als 1 ha, Natura 2000-Gebiete, Nationalparke oder Naturschutzgebiete durchschneidet.“.
7. In Art. 38 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG)“ durch die Angabe „BayVwVfG“ ersetzt.
8. In Art. 66 Nr. 2 wird nach der Angabe „Art. 18 Abs. 4“ die Angabe „, auch in Verbindung mit Art. 18a Abs. 1 Satz 4,“ eingefügt.
9. In der Überschrift des Art. 68 wird die Angabe „zu Art. 18 ff.“ gestrichen.

§ 2

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Begründung:

I. Allgemeines

Aufgrund der hohen Belastung der Städte durch immer weiter zunehmenden Verkehr und damit verbundene Effekte (u. a. Verknappung von Parkmöglichkeiten, Probleme der Luftreinhaltung) rücken Angebote in den Fokus, die Alternativen zum vorherrschenden motorisierten Individualverkehr bieten. Neben den bestehenden Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) finden sich zunehmend Angebote, die auf geteilter Nutzung von Individualverkehrsmitteln beruhen.

Um die Möglichkeiten dieser neuen Angebote nutzbar zu machen, gibt es verschiedene Möglichkeiten staatlicher Regelung. Neben straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Bevorzugung von Carsharing-Angeboten etwa bei der Erhebung von Parkgebühren, besteht auch die straßenrechtliche Möglichkeit, exklusive

Flächen für diese Angebote auszuweisen. Mit dem zum 1. September 2017 in Kraft getretenen (Bundes-)Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) werden bereits beide Ansätze verfolgt. Der Bund konnte aber die Materie aufgrund der verfassungsrechtlichen Kompetenzzuweisung nicht vollständig regeln. Die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen bilden nur einen sehr kleinen Teil des für Carsharing-Stationen relevanten Verkehrsnetzes. Praktisch relevant sind daher überwiegend die im Einflussbereich des Landesrechts stehenden Straßen.

Ziele der Förderung von Carsharing sind die Entlastung der Gemeinden vom Individualverkehr, indirekter Umweltschutz und eine verstärkte Vernetzung solcher Angebote mit dem ÖPNV. Explizite Regelungen dazu finden sich auch in § 5 Abs. 4 Satz 2 CsgG. Zudem wird von Seiten der Gemeinden auch die Vernetzung untereinander – etwa mit Fahrradangeboten – thematisiert. Abweichend von der medialen Wahrnehmung großer, bundesweit agierender Unternehmen sind insbesondere im Bereich stationsbasierten Carsharings sehr viele kleine Anbieter tätig. Dazu gehören auch Vereins- oder Genossenschaftsmodelle. Die Unterstützung solcher Modelle kann auch die Entwicklung neuer Konzepte und Technologien fördern.

Werden Flächen exklusiv für Carsharing-Angebote ausgewiesen, so gehen diese zunächst für andere Verkehrsteilnehmer verloren. Konflikte mit anderen Straßenutzern sind daher nicht auszuschließen. Die Vorschriften zur Sondernutzung setzen jedoch gerade einen Eingriff in den Gemeingebräuch voraus. Den Gemeinden die Entscheidung über Ausgestaltung des Verfahrens und Erteilung von Erlaubnissen zu überlassen, ermöglicht dabei größte Sachnähe. So sind die Gemeinden auch frei darin, wie die anfängliche Auswahl von Flächen gestaltet wird.

II. Zwingende Notwendigkeit einer Regelung

Mit § 5 CsgG hat der Bund bereits eine straßenrechtliche Vorschrift geschaffen, nach der Flächen für stationsbasierte Carsharing-Angebote exklusiv im Wege von Sondernutzungserlaubnissen zugeteilt werden können. Der Bund ist jedoch in seiner Kompetenz verfassungsrechtlich auf die Regelung für den Bereich der Bundesfernstraßen (hier: Bundesstraßen) bzw. ihrer Ortsdurchfahrten beschränkt. Regelungen für alle übrigen Straßen im Sinne von Art. 3 BayStrWG (Staats-, Kreis- und Gemeinde- und sonstige Straßen) bleiben dem bayerischen Gesetzgeber vorbehalten.

Der praktisch häufigste Anwendungsfall für stationsbasierte Carsharing-Angebote findet sich genau im Bereich der landesrechtlich zu regelnden Straßen, namentlich bei den Gemeindestraßen und den Ortsdurchfahrten von Staats- und Kreisstraßen. Damit hat das landesrechtliche Regelungsregime faktisch erhebliche Bedeutung.

Mit Art. 18 ff. BayStrWG und der Satzungsermächtigung in Art. 22a BayStrWG besteht in Bayern bereits

ein flexibles System zur Regelung von Sondernutzungen. Auch die Verlagerung von Gewerbegebäuden in den öffentlichen Verkehrsraum ist – etwa im Hinblick auf Altkleidercontainer, Telefonzellen oder Freischankflächen – prinzipiell nicht neu. Das bestehende Sondernutzungsregime umfasst, flankiert durch die Rechtsprechung, bereits Möglichkeiten zu einer weitgehenden Regelung.

Eine explizite Regelung von Sondernutzungserlaubnissen für stationsbasierte Carsharing-Angebote ist jedoch aus mehreren Gründen erforderlich: Zum einen war längere Zeit umstritten, ob ein solches Modell als straßenrechtliche Sondernutzung einzustufen ist. Zum anderen bedarf es eines gesetzgeberischen Tätigwerdens, um den Spielraum für eine Ermessensausübung der Gemeinde bei der Auswahl von Carsharing-Anbietern auf Kriterien zu erweitern, die über einen sog. Straßenbezug hinausgehen. Darüber hinaus wird von Teilen der Rechtsprechung vertreten, dass den bestehenden Sondernutzungsregeln bei gleichartigen Nutzungsinteressen auf derselben Straßenfläche gerade keine Ausgleichs- und Verteilungsfunktion zukommt (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof – BayVGH, Urteil vom 23.7.2009 – 8 B 08.3282). Mit der Schaffung von exklusiven Carsharing-Flächen im öffentlichen Straßenraum wird aktiv eine Konkurrenzlage hergestellt. Die neue Vorschrift soll der Bewältigung dieses Komplexes dienen und das Verfahren grundsätzlich anleiten.

Zwar besteht bereits die Möglichkeit, Carsharing-Stationen außerhalb gewidmeter Straßen zu betreiben, etwa auf privaten Parkflächen. Demgegenüber bietet das Modell einer Sondernutzung die Möglichkeit, straßenverkehrsrechtlich durchsetzbare Beschilderungen zum Ausschluss anderer Verkehrsteilnehmer anzugeben, sofern die einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen vorliegen.

III. Zu den Vorschriften im Einzelnen

Zu § 1 Nr. 1

Es handelt sich um eine Anpassung der Inhaltsübersicht zur Einfügung der neuen Vorschrift und für Folgeanpassungen.

Zu § 1 Nr. 2

Allgemein

Die Regelung zum stationsbasierten Carsharing ist der Vorschrift des § 5 CsgG angenähert. Durch den bayerischen Gemeinden im Straßenrecht eröffneten weiten Spielraum zu eigenständigen Regelungen durch Satzungen kann sich die Vorschrift aber auf Mindestanforderungen und begrenzte Verweisungen beschränken. Die Regelung ist auf Gemeinden ausgerichtet, da hier der Bedarf besteht. Nachdem Ortsdurchfahrten von Kreis- und Staatsstraßen auch erfasst werden, die freien Strecken dieser Straßen für Carsharing jedoch nicht interessant sind, werden staatliche Stellen und Landkreise nicht adressiert. Die

Bundesregelung hat sich dementsprechend auch allein auf die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen beschränkt.

Abs. 1

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

Das Verfahren zur Einrichtung von Carsharing-Stationen ist zweistufig nach der Bestimmung von Flächen und einem Erlaubnisverfahren aufgebaut.

Die Vorschrift greift in Satz 1 sowohl § 5 Abs. 1 als auch Abs. 2 CsgG auf. Die Gemeinde hat vorab Flächen zu bestimmen, die sie für geeignet befindet, um für stationsbasiertes Carsharing nutzbar gemacht zu werden. Es handelt sich dabei um Flächen auf öffentlichen Straßen, über die die örtlich zuständige Gemeinde jeweils alleine oder mit Zustimmung der Straßenbaubehörde disponieren kann (Verweisung in Abs. 1 Satz 4 auf Art. 18 und damit auf Art. 18 Abs. 1 Satz 2). In der Regel wird es sich dabei um Ortsdurchfahrten von Staats- und Kreisstraßen und um Gemeindestraßen handeln.

Die Flächenauswahl hat Konflikte mit der Funktion der Straße, den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und den Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu vermeiden (Verweisung in Abs. 1 Satz 3 auf § 5 Abs. 1 Satz 3 CsgG). Wie die Auswahl konkret gestaltet wird, bleibt den Gemeinden überlassen.

Die Gemeinden können für die vorab bestimmten Flächen Sondernutzungserlaubnisse erteilen. Insoweit handelt es sich um eine Modifikation der bestehenden Vorgaben aus Art. 18 BayStrWG. Die Vorgabe zur Durchführung eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens stellt die bereits geltende Rechtslage klar. Eine Abweichung durch Satzung ist nicht möglich.

Die Erlaubnis ist zwingend zu befristen. Aus Gründen der Praktikabilität wird ein Zeitraum von maximal acht Jahren parallel zu § 5 Abs. 2 Satz 1 CsgG vorgeschrieben. Die Gemeinden können kürzere Zeiträume vorsehen. Die Beschränkung der Verweisung in Abs. 1 Satz 4 stellt sicher, dass eine unbefristete aber widerriefliche Erlaubnis aus Gründen der Rechtssicherheit für Anbieter und Gemeinden nicht in Betracht kommt. Durch eine befristete Nutzungsmöglichkeit wird ein wirksamer Wettbewerb sichergestellt.

Die Sondernutzungserlaubnis kann über die Verweisung in Abs. 1 Satz 3 auf § 5 Abs. 2 Satz 4 CsgG flexibel für einzelne, mehrere oder alle der nach Abs. 2 ausgewählten Flächen erteilt werden. Auf diese Weise können etwa auch Pakete gebildet werden.

Anders als in der Vorschrift des § 5 Abs. 8 CsgG wird u. a. auf eine explizite Regelung von baulichen Vorkehrungen (z. B. Schranken) zur Sicherung der exklusiven Nutzung verzichtet. Eine solche Regelung ist überflüssig, da bauliche Vorkehrungen bereits Bestandteil der hier begründeten Sondernutzungserlaubnis sein können. Das gilt z. B. auch für Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge. Im Rahmen der Satzungsmöglichkeiten über die Ergänzung von Art. 22a kann die Gemeinde selbst Regelungen zu baulichen Veränderungen vorsehen. Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dürfen dadurch jedoch nicht beeinträchtigt werden. Der Verweis in Abs. 1 Satz 4 auch auf Art. 18 Abs. 4 BayStrWG stellt sicher, dass bestehende Vorschriften und allgemein anerkannte Regeln der Technik beachtet werden, wenn tatsächlich Anlagen errichtet und unterhalten werden. Über eine Ergänzung von Art. 66 Nr. 2 BayStrWG wird die Möglichkeit der Ahndung von Verstößen durch Bußgeld sichergestellt.

Die Eröffnung der Abwicklung über eine einheitliche Stelle über die entsprechende Verweisung in Abs. 1 Satz 3 auf § 5 Abs. 6 Satz 5 CsgG dient der Umsetzung der Vorgaben der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG.

Durch die in Abs. 1 Satz 2 festgeschriebene öffentliche Bekanntmachung soll sichergestellt werden, dass auch nicht ortskundige Interessenten die Gelegenheit haben, sich an dem von der Gemeinde durchgeführten Verfahren zu beteiligen. Damit wird ebenfalls den Anforderungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG Rechnung getragen. Über Art. 27a BayVwVfG erfolgt dabei regelmäßig auch eine Veröffentlichung im Internet.

Die Befugnis zur Beleihung kommunaler Unternehmen im Sinne von Art. 86 Nr. 3, 92 Gemeindeordnung in Abs. 1 Satz 2 trägt dem praktischen Bedürfnis Rechnung, dass Gemeinden sich solcher Unternehmen bedienen wollen, um verschiedene Leistungen aus einer Hand anbieten zu können. Dazu gehört z. B. die Kombination mit Leihfahrradsystemen oder die Entwicklung IT-gestützter Verfahren. Die Gemeinden haben dabei sicherzustellen, dass sowohl die Beleihung als auch das durch das beliehene Unternehmen durchgeführte Verfahren allen rechtlichen Anforderungen genügt. Dazu gehört auch die Prüfung einer etwaigen Konkurrenzsituation des kommunalen Unternehmens zu Anbietern aus der freien Wirtschaft.

Die Verweisung in Abs. 1 Satz 3 auf die Begriffsbestimmungen in § 2 CsgG sorgen für eine gleichförmige Rechtsanwendung im Hinblick auf die Eingrenzung der Carsharing-Begriffe.

Abs. 2

Nach ständiger Rechtsprechung (vgl. etwa BayVGH, Beschluss vom 5.12.2011 – Az. 8 ZB 11.1748) können als Grundlage für die Erteilung straßenrechtlicher Sondernutzungserlaubnisse nur Kriterien herangezogen werden, die einen sachlichen Bezug zur Straße

aufweisen. Die Behörde hat sich bei der Ermessensausübung am Zweck der gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage zu orientieren. Neben den Belangen in Art. 18 Abs. 2 BayStrWG kommen z. B. auch baugestalterische oder städtebauliche Belange in Betracht, sofern sie Straßenbezug haben.

Dem Gesetzgeber steht es jedoch offen, diesen Kreis in den Grenzen eigener Kompetenz zu definieren bzw. zu erweitern. Um Anforderungen etwa an die Luftreinhaltung in Städten besser Rechnung tragen zu können, soll es über Abs. 2 den Gemeinden ermöglicht werden, an Kriterien wie den Schadstoffausstoß oder bestimmte Antriebsformen bei den Carsharing-Fahrzeugen anzuknüpfen. Weiter sollen auch Angebote gefördert werden, die dem Zweck der Regelung besonders dienlich sind. Carsharing an sich kann bereits einen Beitrag zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs leisten. Darüber hinaus können die Gemeinden Anforderungen definieren, die diesem Zweck in noch höherem Maße dienen. Dazu kann beispielsweise die besondere Attraktivität bestimmter Angebotsmodelle – etwa im Hinblick auf die Auswahl an Fahrzeugen – beitragen. Auf diese Weise kann der motorisierte Individualverkehr durch den Wettbewerb attraktiver Angebote weiter verringert werden.

Ob die Kriterien als Eignungskriterien wie in § 5 CsgG, als Ausschluss- oder Auswahlkriterien herangezogen werden, bleibt der Regelung durch gemeindliche Satzung überlassen. Maßstab ist dabei immer Abs. 1 Satz 1: Das Auswahlverfahren muss transparent und diskriminierungsfrei erfolgen. Je nach Gestaltung der Auswahl kann die Formulierung von Auflagen in der Erlaubnis geboten sein, um die Einhaltung der gewählten Kriterien auch nach der Erteilung der Erlaubnis zu sichern.

Zu § 1 Nr. 3

Durch die Einfügung und um die Systematik erlaubter und unerlaubter Sondernutzung aufrecht zu erhalten, wird die bisherige Vorschrift zur unerlaubten Sondernutzung (Art. 18a) verschoben und um eine Verweisung auf die neue Vorschrift ergänzt.

Zu § 1 Nr. 4

Den Gemeinden soll ein möglichst weiter Spielraum für die Gestaltung eines angemessenen Erlaubnisverfahrens zur Verfügung stehen. Die Gemeinde kann die im Gesetz vorgezeichneten Regelungsmöglichkeiten durch eigene Rechtsetzung konkretisieren. Das betrifft etwa die Befristung der Erlaubnis, die Gestaltung des Verfahrens oder die Gestaltung der Sondernutzungserlaubnis selbst. Dabei hat sie wie auch bisher im Hinblick auf Art. 18 die durch die gesetzliche Regelung gesetzten Vorgaben zu beachten.

Die Bemessung von Sondernutzungsgebühren kann sich im Allgemeinen neben der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs auch am Maß des wirtschaftlichen Vorteils der Sondernutzung bemessen. Die Gemeinde hat bei der Bemessung der Gebühr sicherzustellen, dass keine unzulässige Beihilfe im Sinne der Art. 107, 108 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) an den Carsharinganbieter gewährt wird. Die Gebühr wird daher mindestens dem wirtschaftlichen Vorteil des Erlaubnisnehmers entsprechen müssen.

Zu § 1 Nr. 5

Die in Art. 32a Abs. 2 Satz 1 enthaltene Verweisung auf das Wasserhaushaltsgesetz ist überholt und wird redaktionell aktualisiert.

Zu § 1 Nr. 6

Die in Art. 37 Nr. 2 Buchst. b enthaltenen Verweisungen auf das Bayerische Naturschutzgesetz sind überholt. Verweisungen auf das Bundesnaturschutzgesetz oder das Bayerische Naturschutzgesetz sind nicht mehr erforderlich, da die verwendeten Begriffe in diesen Gesetzen eindeutig definiert sind.

Zu § 1 Nr. 7

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu § 1 Nr. 8

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Die Bußgeldvorschrift wird auch auf Verstöße erstreckt, die bei entsprechender Anwendung von Art. 18 Abs. 4 BayStrWG erfolgen.

Zu § 1 Nr. 9

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu § 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet

Staatssekretär Josef Zellmeier

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures

Abg. Bernhard Roos

Abg. Sandro Kirchner

Abg. Thorsten Glauber

Abg. Markus Ganserer

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 7 i** auf:

Gesetzentwurf der Staatsregierung

zur Förderung des stationsbasierten Carsharing in Bayern (Drs. 17/21734)

- Erste Lesung -

Den Gesetzentwurf begründet Herr Staatssekretär Zellmeier. Bitte schön, Herr Staatssekretär, Sie haben das Wort. – Ich bitte, die Plätze wieder einzunehmen. Wir fahren in der Tagesordnung fort.

Staatssekretär Josef Zellmeier (Wohnen, Bau und Verkehr): Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Jeder von uns kennt das Problem: Parkplatzsuche im Stadtverkehr. Vor allem in München ist das oft mühselig und eine harte Geduldsprobe. Der ADAC sagt uns: Bis zu 40 % des Verkehrs in den Innenstädten ist auf die Parkplatzsuche zurückzuführen. Das ist eine Belastung für Anwohner und Autofahrer zugleich. Jetzt gibt es manche, die sagen: Genau, und deshalb am besten gleich her mit der blauen Plakette, Einfahrten verbieten und den Individualverkehr zurückdrängen. Ich sage: Nein. Die Staatsregierung will Entlastung schaffen, ohne die Bürger zu bevormunden.

Mit der neuen Carsharing-Vorschrift geben wir den Gemeinden ein Werkzeug an die Hand, um den knappen Parkraum besser zu strukturieren. Wir schreiben nicht vor, den Bürgerinnen und Bürgern nicht, aber auch nicht den Städten und Gemeinden. Eine Lösung soll vor Ort gefunden werden; da weiß man es am besten.

In den letzten Jahren ist das Modell Carsharing immer stärker in das öffentliche Bewusstsein gelangt. Die geteilte Nutzung von Fahrzeugen erfreut sich steigender Beliebtheit. Dabei haben hauptsächlich stationsunabhängige Angebote die Wahrnehmung geprägt. Weniger bekannt ist, dass es das Carsharing in Bayern gerade auch im ländlichen Raum seit Jahrzehnten gibt. Von der einzelnen Pfarrei bis zum kommunalen Carsharing – Angebote mit festen Stationen sind bereits ein bewährtes Modell.

Speziellen Parkraum auf öffentlichen Straßen gab es bisher für diese Fahrzeuge nicht.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Es ist aber naheliegend, liebe Kolleginnen und Kollegen, ein solches Modell mit ortsfesten verlässlichen Stationen auch in den hoch belasteten Straßenraum größerer Gemeinden zu holen. Auf diese Weise wird der knappe Parkraum optimiert und ein weiterer Anreiz für den Verzicht auf einen eigenen Pkw geschaffen.

Im Jahr 2017 hat der Bund mit seinem Carsharinggesetz bereits einen Anlauf unternommen, um Carsharing auf verschiedene Weise zu fördern, zum Beispiel durch Vorteile beim Parken. Mit großem Interesse wird die Einführung entsprechender Verkehrszeichen auch in Bayern erwartet. Für das stationsbasierte Carsharing konnte der Bund nur eine Regelung für Bundesstraßen treffen. Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen sind aber nicht die Regel, sondern eher die Ausnahme und eben nicht die wichtigsten Aufstellorte für solche Stationen. Viel interessanter sind die innerörtlichen Straßen, für die das Landesrecht, das Bayerische Straßen- und Wegegesetz, gilt. Da setzen wir nun an.

Der vorliegende Entwurf zur Ergänzung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes soll diese Lücke schließen. Wir schaffen kein Bürokratiemonster, wir leben den Grundsatz der Subsidiarität in enger Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden. So wollen wir gemeinsam ein kluges Verfahren etablieren. Über die neue Vorschrift können zunächst Flächen im örtlichen Straßenraum bestimmt werden, die eine Gemeinde als geeignet ansieht. In einem zweiten Schritt werden diese Flächen dann in einem transparenten Verfahren einzelnen Anbietern exklusiv für bis zu acht Jahre zur Verfügung gestellt. Die Regelung ermöglicht es dabei, Umweltkriterien bei der Auswahlentscheidung heranzuziehen. Es können also auch umweltfreundliche Angebote bevorzugt werden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das Carsharing ist auf dem Vormarsch und ist im Sinne der Bürgerinnen und Bürger, um Kosten zu sparen, die Umwelt zu schonen und

die Verkehrslage zu entspannen. Ich bitte Sie daher, diesen Gesetzentwurf zu unterstützen.

Allerdings ist das nur ein Schritt von vielen, um die große Herausforderung Verkehr zu bewältigen. Ich möchte deshalb die Gelegenheit nutzen, um den Blick auch auf andere Verkehrsmittel zu lenken. Wir haben die Mobilität von Personen und Gütern unter schwierigen Bedingungen sicherzustellen. Für Bayern rechnen wir bis 2030 im Personenverkehr mit einer Zunahme von 26 %, im Güterverkehr sogar von 41 %. Angeichts dieser Prognosen sind Erhalt und Ausbau der Infrastruktur auch in Zukunft enorm wichtig.

Wir führen keine ideologischen Grabenkämpfe; wir sind für eine angemessene Finanzierung, wir tun das, was zu tun ist. Wir bauen Staatsstraßen aus. 2018 sind dafür 310 Millionen Euro im Haushalt. Das ist ein Wert, wie wir ihn noch nie hatten. Der Verkehr muss fließen. Wir stehen zum Auto.

Das Thema E-Mobilität ist von großer Bedeutung, nicht nur im Autoverkehr, auch auf der Schiene. Die Staatsregierung hat hierzu schon wichtige Hausaufgaben gemacht und im Januar die Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene beschlossen. Im Bund haben wir die Voraussetzungen geschaffen, dass bis 2025 hier ordentliche Fortschritte gemacht werden können.

Im Güterverkehr setzen wir auf ein leistungsfähiges Netz von Güterverkehrszentren. Auch damit steigern wir die Effizienz unserer Verkehrssysteme. Wir sorgen für Umwelt, Klima und ressourcenschonende Abwicklung sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr.

Zu einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft gehört auch, attraktive Alternativen zum Auto zu schaffen. Wie unser Ministerpräsident in der Regierungserklärung am 18. April dargestellt hat, werden wir zusätzlich 100 Millionen Euro in den ÖPNV investieren. Wir wollen zum Beispiel kommunale Verkehrsverbünde stärken, ein bayernweites Ticket

erreichen, smarte Busse und Bürgerbusse sowie landkreisübergreifende Buslinien fördern.

Bayern soll aber auch Radland Nummer eins werden. Unser Ziel ist es, den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 20 % des Verkehrsaufkommens zu steigern und das Fahrrad zu einem selbstverständlichen Verkehrsmittel zu machen. Das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 wurde bereits im vergangenen Jahr veröffentlicht. Wir haben ein bayernweites Radwegeprogramm aufgelegt, und im Zeitraum bis 2019 geben wir dafür insgesamt 200 Millionen Euro aus. Dieses Programm verdient eine Fortsetzung.

Natürlich ist für die Mobilität in Bayern schon viel getan worden, aber wir müssen noch vieles tun und ergänzen.

Wir investieren auch, um die Luft in Bayern noch sauberer zu machen, als sie schon ist. Es handelt sich um ein kraftvolles Gesamtpaket, das insgesamt 404 Millionen Euro für die nächsten fünf Jahre umfasst. Das Sofortprogramm "Saubere Luft 2017-2020" des Bundes werden wir sinnvoll ergänzen. Wir werden die betroffenen Städte in bisher beispiellosem Umfang unterstützen. Wir fördern die Beschaffung neuer und sauberer Busse, Straßenbahn- und U-Bahn-Fahrzeuge für zusätzliche Angebote, einen Gratismonat für MVV-Abo-Kunden und Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrsangebotes und den Ausbau und Neubau von Umsteigeparkplätzen. Radverkehr und Logistik kommen nicht zu kurz. Wir stehen für Anreize anstatt für Verbote. Liebe Kolleginnen und Kollegen, das unterscheidet uns von manch anderen in diesem Hohen Haus, die hier ihre Reden halten. Das war schon im Vorgängerministerium des Innern, für Bau und Verkehr der Fall. Kollege Joachim Herrmann und Gerhard Eck haben dies genauso vorangetrieben wie Ministerin Ilse Aigner und ich es tun werden. Deshalb bitte ich Sie um Unterstützung für unsere Strategie. Sie ist richtig und zukunftsorientiert. Sie wird uns nicht nur bessere Luft, sondern auch eine bessere Mobilität bringen.

(Beifall bei der CSU)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Der nächste Redner ist Herr Kollege Roos.

Bernhard Roos (SPD): Werte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, Hohes Haus! Der Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Förderung des stationsbasierten Carsharing in Bayern ist absolut zustimmungsfähig. Er folgt dem Vorstoß des Bundes, das Teilen zu privilegieren. Dabei geht es nicht um Teilen und Herrschen, sondern um das Teilen zur Bewältigung des Verkehrs. Der überbordende Verkehr soll mit dem kleinen Baustein des Carsharings eingedämmt werden. Menschen sollen sich Autos teilen. An dieser Stelle muss man zwischen dem gewerblichen und dem privaten Carsharing unterscheiden. Das private Carsharing ist von diesem Gesetzentwurf nicht direkt betroffen. In den Kommunen muss es allerdings auch umgesetzt werden. Carsharing-Organisationen, kleine Genossenschaften und Nachbarschaftscooperativen, die versuchen, den Gebrauch des Autos auf ein notwendiges Mindestmaß zu beschränken, sollten privilegiert werden. Dadurch wird Verkehrsraum gespart.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Bund hat das Carsharinggesetz im Jahr 2017 eingeführt. Dieses Gesetz beschränkt sich jedoch auf Bundesstraßen, die durch Kommunen führen. Der jetzige Gesetzesakt zielt darauf ab, für alle anderen Straßen im Land wie Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen eine Regelung für stationsbasiertes Carsharing zu finden. Sondernutzungsregelungen eröffnen den Kommunen neue Möglichkeiten. Sie können sich ihren Aufwand über Gebühren wieder erstatten lassen. Dies kann auch in ein Konzept zur Neugestaltung des städtischen kommunalen Verkehrs eingebettet werden. Damit wird nicht nur dem Carsharing zur Geltung verholfen, es könnten auch viele andere Gesichtspunkte damit verknüpft werden. Man könnte Flächen reservieren und auf Jahre hinaus verlässlich ausschreiben, um sie multifunktional zu nutzen. Herr Kollege Staatssekretär Josef Zellmeier hat darauf verwiesen und versucht, den Bauchladen an verkehrspolitischen Instrumentarien, den wir in Bayern haben, dazustellen. Dieses Konzept könnte man auch mit Fahrradstationen verbinden.

(Tobias Reiß (CSU): Das ist kein Bauchladen, sondern ein Vollsortiment!)

– Der Kollege spricht von einem Vollsortiment. Ich glaube, da könnte noch mehr gehen. Im Prinzip sind wir uns bei der Zielrichtung einig. Das Hohelied auf das Auto, das in Bayern bevorzugt gesungen wird, braucht noch andere und ergänzende Untertöne. Die Gewichtung muss sich umdrehen, damit es zum Teilen kommt. Teilen ist eine wunderbare Tugend. Wir als reiches Bundesland könnten noch deutlich mehr in dieser Richtung tun.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das Fahrrad sowie die Elektromobilität sind angesprochen werden. Man könnte auch Elektro-Ladesäulen einbauen. Hierfür gibt es viele Möglichkeiten.

Da zu diesem Gesetzentwurf kein Konflikt besteht, möchte ich die Zeit nutzen, um ein vielleicht populistisches Statement abzugeben. Die Punkte, die Herr Kollege Josef Zellmeier angesprochen hat, sind vernünftig. Was wir letzte Woche in der Regierungserklärung von Herrn Söder gehört haben, war jedoch abgehoben. So will ich es einmal nennen. Wer meint, mit Flugtaxis Probleme des ÖPNV und des Verkehrs insgesamt lösen zu können, täuscht sich. Dies könnten sich nicht einmal die obersten Zehntausend, sondern höchstens die obersten Zehn leisten. Die Realisierung von Flugtaxis in Bayern wird mindestens so lange dauern wie die Realisierung des Hyperloops: Hyper, hyper – immer höher, immer weiter. Liebe Kolleginnen und Kollegen, Realität ist jedoch das, was wir jetzt tun können. Das ist Carsharing. Insofern stimmen wir dem Gesetzentwurf zu.

(Beifall bei der SPD)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Der nächste Redner ist Herr Kollege Kirchner.

Sandro Kirchner (CSU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Roos, vielen Dank, dass Sie anerkennen, welche Bandbreite an Verkehrsmitteln der Freistaat Bayern im Repertoire hat. Richtig ist auch, dass wir hier in diesem Hohen Haus und in der Öffentlichkeit schon sehr viel über die Her-

ausforderungen und die hohen Belastungen, die mit dem Verkehr gerade in den Ballungszentren einhergehen, diskutiert haben. Der zunehmende Verkehr, oder süffisant gesagt, der immer stärker durch den Stau lahmende Verkehr, stellt eine hohe Belastung dar. Die Parkplatzsituation ist mittlerweile unerträglich. Viel Verkehr entsteht durch die Parkplatzsuche. Aktuell wird auch über die Umwelt- und Feinstaubbelastung diskutiert.

Fernab der Metropolen, bei uns im ländlichen Raum, gibt es auch einen Anspruch auf Mobilität und die Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs. An dieser Stelle gibt es intelligente und zweckmäßige Möglichkeiten für die Zukunft. Staatssekretär Zellmeier hat bereits gesagt, dass Carsharing mit Sicherheit eine Alternative darstellt, um diese Herausforderungen positiv zu begleiten. Das ist ein Modell, das in Bayern immer mehr Akzeptanz findet und immer beliebter wird. Im Jahr 2013 hat es noch eine überschaubare Anzahl von Leihfahrzeugen gegeben. Diese Zahl hat sich bis heute fast verdoppelt. Das gilt auch für die Anzahl der Nutzer. Im Jahr 2013 waren es 13.600 Nutzer, im Jahr 2018 sind es immerhin schon 25.400.

Vorhin wurde richtig gesagt, dass der Bund dieses Thema bereits im Jahr 2013 auf die Agenda gesetzt hat. Am 01.09.2017 wurde das Carsharinggesetz verabschiedet. Die Regelungen für stationsbasiertes Carsharing gelten jedoch nur für Ortsdurchfahrten auf Bundesstraßen, nicht aber – das ist für uns viel wesentlicher – auf Staats-, Kreis- oder Gemeindestraßen. Analog zu diesem Carsharinggesetz für Bundesstraßen beabsichtigt der Freistaat Bayern eine Sondernutzung für die bayerischen Straßen. Damit soll eine angemessene Satzungs- und Erlaubnisgrundlage geschaffen werden. Die Regelungen sollen sich auf das zwingend notwendige Maß reduzieren. Den bayerischen Gemeinden wird die maximale Gestaltungs- und Regelungsfreiheit gewährt.

Wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs ist der neue Artikel 18a des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes, mit dem das stationsbasierte Carsharing einer straßenrechtlichen Sondernutzung gleichgesetzt wird. Die EU-Dienstleistungsrichtlinie wird berück-

sichtigt. Absatz 2, der bisher Sondernutzungserlaubnisse eng gefasst hat, wird insbesondere im Hinblick auf Umweltaspekte erweitert.

Herr Kollege Roos hat vorhin richtig gesagt: Wichtig ist auch, dass man vielleicht Zukunftstechnologien mit einbindet oder auch Umweltaspekte in den Vordergrund stellt. Genau diesen Handlungsspielraum bekommen die Gemeinden, für ihr Carsharing-Modell entsprechende Technologien auszuschreiben bzw. dort auch zu lenken, also genau in diesem Sinn.

Artikel 22a enthält die Ergänzung, etablierte Satzungsregimes von Sondernutzungen auf neue Vorschriften auszuweiten. Genau da ist gedacht, dass Gemeinden die Möglichkeit bekommen, die Gebühren vielleicht so zu staffeln, dass die Lage von Städten und Gemeinden berücksichtigt werden kann und dann auch eine Refinanzierung möglich ist. Wichtig ist aber, dass diese Satzungen zeitlich beschränkt sind, damit die Wettbewerbsfähigkeit gewährleistet ist. Hier wird vorgeschrieben, das auf maximal acht Jahre festzulegen.

Richtig angesprochen worden ist auch, dass es einer Bundesregelung bedarf, was die Beschilderung bzw. die Kennzeichnung der Fahrzeuge betrifft. Ich denke, das regelt der Bund. Dabei bleibt festzuhalten, dass die Verordnungsregelung noch offen, aber schon in der Entstehung ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, Sie wissen, dass dazu eine Verbandsanhörung stattgefunden hat und dass die Verbände das Gesetz eigentlich einhellig als positiv befunden haben. Es gab drei, vier Anmerkungen vonseiten der IHK und vom Bundesverband Carsharing e. V. Aber sie sind eigentlich mit dem Gesetzentwurf von der juristischen Seite abgedeckt. Auch die Einwendungen, die vorhin gebracht worden sind und die Genossenschaftsmodelle etc. betreffen, wurden dort angesprochen. Auch das ist im Gesetzentwurf bereits abgebildet, sodass karitative bzw. genossenschaftliche private Modelle im Gesetzentwurf auch schon enthalten sind.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir, die CSU-Fraktion, stellen fest, dass der Freistaat Bayern an dieser Stelle wieder proaktiv ist und nicht wartet, bis die Themen akut werden, sondern Lösungen vorantreibt. Die Kommunen erhalten mit diesem Gesetz Rechtssicherheit. Sie können selbst entscheiden, welchen Bedarf an Carsharing sie bei sich in den Kommunen und den Regionen haben. Wichtig für die Kommunen ist auch, dass die Neuregelung keine Folgekosten für die Kommunen beinhaltet, weil eine Refinanzierungsmöglichkeit gegeben ist.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, gerade in der Diskussion, die wir hier immer führen, wird damit ganz massiv die Zielsetzung unterstützt, Menschen mit geringstmöglichen Aufwand die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel je nach Bedarf zu ermöglichen: mit dem Leihauto zum Bahnhof, mit dem Zug in die Stadt und dann mit dem Radl zum Zielort, wie es der Kollege Roos süffisant als Bauchladen der Bayerischen Staatsregierung beschrieben hat. Ich denke, es ist ein probates Mittel, um die Herausforderungen unserer Städte, was den Verkehr und die Umweltbelastungen betrifft, zu minimieren. Deswegen wird der Gesetzentwurf von der Fraktion natürlich mit Kusshand unterstützt.

(Beifall bei der CSU)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Nächster Redner ist der Kollege Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Es ist davon gesprochen worden, dass wir über den Gesetzentwurf zu Carsharing in Bayern beraten müssen, und wir tun das heute in Erster Lesung. Wir alle erleben, dass eine jünger werdende Generation eine andere Form von Mobilität wählt. Der Bezug zum eigenen Auto ist ein deutlich anderer, auch die Gewichtung des eigenen Autos. Die Stellplätze in Metropolen führen zur Frage, ob man sich überhaupt ein Fahrzeug anschaffen oder leisten sollte, ebenso

stellt sich das Problem der Luftreinhaltung und der Emissionen. Dies alles führt dazu, dass der Zuspruch zu Carsharing ständig zunimmt.

Bekannt sind uns allen die eben angesprochenen großen Flotten in den zwölf großen Städten. Die bekanntesten auf dem Markt sind car2go von Daimler oder DriveNow von BMW. Bei Daimler gibt es 886.000 und bei BMW 720.000 Kunden. Das ist der Teil der nicht stationsgebundenen Unternehmen. Dem stehen die gegenüber, über die wir heute diskutieren und die im Gesetz zu regeln sind: Das sind die sogenannten stationsbasierten Unternehmen. Hier ist der größte Anbieter auf dem Markt Flinkster der DB, Stadtmobil oder STATTAUTO München mit 315.000, 63.000 und 13.000 Kunden. Wenn man die Anzahl der als Carsharing-Fahrzeuge zugelassenen Fahrzeuge sieht, ist es so, dass die Zahl von 2010 auf 2017 von 3.000 auf nahezu 20.000 zugenommen hat. Sie spielen natürlich bei 46 Millionen zugelassenen Fahrzeugen eine verschwindend kleine Rolle. Aber diese stationsbasierten Fahrzeuge stehen eben in 597 Städten und nicht in 12 Metropolen; sie stehen in der Fläche, also auch in unseren Gemeinden draußen. Deshalb müssen wir das stationsgebundene Carsharing natürlich regeln; denn im öffentlichen Parkraum entsteht eine Konkurrenzsituation, wenn die Zahl dieser Fahrzeuge zunimmt. Wir müssen da auch gewerberechtliche Fragen regeln.

Herr Staatssekretär Zellmeier hat in seiner kleinen Regierungserklärung zu den Themen der Mobilität

(Volkmar Halbleib (SPD): Hört, hört!)

vieles schon angesprochen.

(Erwin Huber (CSU): Gut hat er es gemacht!)

– Wenn ein Lob von Erwin Huber kommt, muss es etwas wert sein.

(Volkmar Halbleib (SPD): Dann wird es gefährlich!)

– Meistens sogar sehr gefährlich.

Der Bund hat sich mit seinem Carsharinggesetz natürlich nur auf Bundesstraßen bezogen. Deshalb ist es richtig, dass die Staatsregierung nachlegt und im bayerischen Straßen- und Wegerecht eine Regelung für Staatsstraßen, Gemeindestraßen und Kreisstraßen findet. Wir finden das als FREIE WÄHLER-Fraktion grundsätzlich gut. Wir sind der Meinung, am Ende müssen die Kommunen für ihr Gebiet die richtigen und wichtigen Regelungen finden können. Deshalb freuen wir uns auf die Beratungen und werden an ihnen im Wirtschaftsausschuss und im Verkehrsausschuss aktiv teilnehmen und werden sehen, was das Gesetz für uns bringen wird.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Nächster Redner ist der Kollege Ganserer.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, als am 1. Dezember 2016 auf Antrag der SPD eine Ausprache zum Carsharinggesetz des Bundes stattfand, befand es sich in der Verbändeanhörung. Ich habe schon damals im Wirtschaftsausschuss gesagt, dass das Gesetz der Großen Koalition im Bund alles andere als ein großer Wurf ist und dass wir dringend ein eigenes bayerisches Carsharinggesetz brauchen. Der Gesetzentwurf, der heute vorliegt, zeigt, dass ich recht gehabt habe.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Carsharing wächst, und das nicht nur in den großen Städten, sondern auch in kleinen Kommunen auf dem Land. In den letzten Jahren gab es zweistellige Zuwachsraten; viele Zahlen sind schon von meinen Vorrednern genannt worden. Zum 1. Januar dieses Jahres hat die Anzahl der Carsharing-Nutzer bundesweit die Zwei-Millionen-Grenze überschritten. Carsharing wächst, aber nicht wegen, sondern trotz der Verkehrspolitik der CSU im Bund und im Land.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Carsharing ist nämlich kein Ersatz für das eigene Auto, sondern eine Ergänzung mit multifunktionaler Mobilität und funktioniert nur dann gut, wenn der ÖPNV gut ausgebaut wird. Deshalb wird es auch in kleinen Städten und Kommunen nicht reichen, einfach Parkplätze für Carsharing bereitzustellen und zu meinen, dann wird das Angebot sofort angenommen, sondern da muss sich mehr tun.

Es schadet auch nichts, mit einem Carsharinggesetz den Verwaltungsvollzug in Bayern zu vereinheitlichen; dagegen haben wir nichts. Aber Kommunen, die Carsharing wirklich fördern wollten, haben das lange vor dem Bundesgesetz getan und hatten damit Erfolg. Ich nenne als Beispiel die Stadt Bremen und für Bayern die Stadt Nürnberg.

Als einer von wenigen Abgeordneten im Bayerischen Landtag bin ich seit Jahren Carsharing-Kunde. Oder gibt es noch andere, die Carsharing-Kunde sind? – Ich glaube, das sind noch unser Fraktionsvorsitzender, Jürgen Mistol und Herr von Brunn von der SPD. Ah, Herr Huber auch. Das ist ja wunderbar.

Aus Sicht des Kunden ist es relativ egal, wo die Autos stehen, ob wie bisher auf privaten Parkplätzen, in Hinterhöfen oder zukünftig im öffentlichen Raum. Als Kunde habe ich nämlich ganz andere Probleme. Ich habe beispielsweise das Problem, dass die verschiedenen Anbieter immer noch keine einheitliche Buchungsplattform haben. Somit entstehen Insellösungen, die teilweise nicht zu nutzen sind. Ich habe Bedenken, wenn die Verträge auf acht Jahre geschlossen werden. Wenn ein Unternehmen Carsharing-Kunden wirbt, nach acht Jahren der Vertrag ausläuft und das Unternehmen vom Markt verdrängt wird, sollten die Kunden dann zu einem anderen Anbieter wechseln oder kann man sich auf eine einheitliche Buchungsplattform einigen? – Als Negativbeispiel für Bayern verweise ich auf das, was der Landkreis Bamberg aufgebaut hat und Carsharing nennt. Ich muss heute noch per Telefon und während der Geschäftszeiten der Kommune das Auto reservieren. Ich muss dann meinen Schlüssel abholen

und handschriftlich ein Fahrtenbuch führen. Zum Schluss muss ich noch den Schlüssel abgeben. Wer so etwas auflegt, der zeigt, dass er von Carsharing keine Ahnung hat. Noch dazu ist das System im Landkreis Bamberg nicht mit dem Angebot des stationsgebundenen Carsharing-Vereins "meiaudo" in der Stadt Bamberg kompatibel. Dies zeigt, dass wir für das Carsharing noch sehr stark werben müssen. Das muss auch ordentlich geschehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Bereits im Jahr 2012 unterzeichneten der Geschäftsführer des Bundesverbands Carsharing, der damalige Bayerische Ministerpräsident und der Umweltminister eine gemeinsame Erklärung zur Zusammenarbeit. Herr Zellmeier, es ist schön, dass Sie allgemeine Ausführungen zur Verkehrspolitik gemacht haben, aber selbst da fehlte Ihnen der Antrieb. Ich frage Sie: Was hat die CSU in den letzten sechs Jahren für die Förderung von Carsharing gemacht? – "Nichts" wäre übertrieben. Aber "fast gar nichts" ist auch nicht viel besser.

Auf meine Anfrage auf Drucksache 17/4519 hin musste die CSU-Regierung zugeben, dass nur das Staatliche Bauamt Ansbach und in wenigen Ausnahmefällen das Landwirtschaftsministerium Carsharing nutzen. In unserem Antrag "Carsharing in Bayern vorantreiben" haben wir die CSU-Regierung aufgefordert, mit Carsharing-Unternehmen zu kooperieren, anstelle von Dienstwagen verstärkt Carsharing-Angebote zu nutzen, den Unternehmen an staatlichen Einrichtungen nach Möglichkeit Parkplätze zur Verfügung zu stellen und mit einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit zu werben. Aber die CSU hat diesen Antrag abgelehnt.

Egal, ob Free-Float der Automobilkonzerne oder kleiner Carsharing-Verein, mit oder ohne Carsharinggesetz – am Ende müssen sich diese Unternehmen wirtschaftlich tragen und Geld verdienen. Wer Carsharing fördern möchte, der sollte es am besten nutzen. Dies gilt auch für die öffentliche Hand, die mit gutem Beispiel vorangehen soll. Ich freue mich auf die weitere Aussprache in den Ausschüssen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Damit ist die Aussprache geschlossen. Ich schlage vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie als federführendem Ausschuss zu überweisen. Besteht damit Einverständnis? – Das ist der Fall. Dann ist das so beschlossen.

Jetzt habe ich einige organisatorische Informationen, die die Fraktionen in Abstimmung untereinander vereinbart haben. Zunächst geht es um die Tagesordnungspunkte 7 m und 7 n. Die Ersten Lesungen zu den Gesetzentwürfen der SPD-Fraktion zur Änderung des Bayerischen Gesetzes über das Erziehungs- und Unterrichtswesen "Allen Schülerinnen und Schülern den Besuch von Erinnerungsorten ermöglichen", Drucksache 17/21764, und zur Änderung des Gedenkstättenstiftungsgesetzes, Drucksache 17/21765, werden von der heutigen Tagesordnung abgesetzt und auf die Sitzung am 6. Juni 2018 verschoben.



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie

Gesetzentwurf der Staatsregierung
Drs. 17/21734

zur Förderung des stationsbasierten Carsharing in Bayern

I. Beschlussempfehlung:

Zustimmung

Berichterstatter: **Sandro Kirchner**
Mitberichterstatter: **Bernhard Roos**

II. Bericht:

1. Der Gesetzentwurf wurde dem Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Verfassung, Recht und Parlamentsfragen hat den Gesetzentwurf endberaten.
2. Der federführende Ausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 83. Sitzung am 17. Mai 2018 beraten und **einstimmig** Zustimmung empfohlen.
3. Der Ausschuss für Verfassung, Recht und Parlamentsfragen hat den Gesetzentwurf in seiner 95. Sitzung am 28. Juni 2018 endberaten und **einstimmig** Zustimmung empfohlen mit der Maßgabe, dass in § 2 als Datum des Inkrafttretens der „1. September 2018“ eingefügt wird.

Erwin Huber
Vorsitzender



Beschluss des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Gesetzentwurf der Staatsregierung

Drs. 17/21734, 17/23053

Gesetz zur Förderung des stationsbasierten Carsharing in Bayern

§ 1

Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 91-1-B) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2017 (GVBl. S. 375) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Nach der Angabe zu Art. 18 wird folgende Angabe zu Art. 18a eingefügt:

„Art. 18a Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing“.
 - b) Die bisherige Angabe zu Art. 18a wird die Angabe zu Art. 18b.
 - c) In der Angabe zu Art. 68 wird die Angabe „zu Art. 18 ff.“ gestrichen.
2. Nach Art. 18 wird folgender Art. 18a eingefügt

„Art. 18a

Sondernutzung
für stationsbasiertes Carsharing

(1) ¹Unbeschadet 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. ²Das Auswahlverfahren ist öffentlich bekanntzumachen und kann auch durch ein von der Gemeinde damit beliehenes kommunales Unternehmen erfolgen. ³Die §§ 2, 5 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 Satz 3 und 4, Abs. 6 Satz 5 des Carsharinggesetzes gelten mit der Maßgabe

entsprechend, dass sich Verweise auf das Bayerische Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) beziehen. ⁴Art. 18 gilt mit der Maßgabe entsprechend, dass die Sondernutzungserlaubnis nicht auf Widerruf erteilt werden darf.

(2) Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis kann auch davon abhängig gemacht werden, dass der Erlaubnisnehmer umweltbezogene oder solche Kriterien erfüllt, die einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs besonders dienlich sind.“

3. Der bisherige Art. 18a wird Art. 18b und in Abs. 1 Satz 1 wird nach der Angabe „Art. 18“ die Angabe „oder Art. 18a“ eingefügt.
4. In Art. 22a Satz 1 wird nach der Angabe „den Art. 18,“ die Angabe „18a,“ eingefügt.
5. In Art. 32a Abs. 2 Satz 1 wird die Angabe „§ 31“ durch die Angabe „§ 67“ ersetzt.
6. Art. 37 Nr. 2 Buchst. b wird wie folgt gefasst:
 - b) eine durchgehende Länge von mindestens 5 km aufweist und auf einer Länge von mehr als 5 v.H. gesetzlich geschützte Biotope mit einer Fläche von mehr als 1 ha, Natura 2000-Gebiete, Nationalparke oder Naturschutzgebiete durchschneidet.“
7. In Art. 38 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG)“ durch die Angabe „BayVwVfG“ ersetzt.
8. In Art. 66 Nr. 2 wird nach der Angabe „Art. 18 Abs. 4“ die Angabe „, auch in Verbindung mit Art. 18a Abs. 1 Satz 4,“ eingefügt.
9. In der Überschrift des Art. 68 wird die Angabe „zu Art. 18 ff.“ gestrichen.

§ 2

Dieses Gesetz tritt am 1. September 2018 in Kraft.

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Peter Meyer

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 6** auf:

Gesetzentwurf der Staatsregierung

zur Förderung des stationsbasierten Carsharing in Bayern (Drs. 17/21734)

- Zweite Lesung -

Auch zu diesem wurde im Ältestenrat vereinbart, auf eine Aussprache zu verzichten und wir kommen damit gleich zur Abstimmung.

Der Abstimmung liegen der Gesetzentwurf der Staatsregierung auf Drucksache 17/21734 und die Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie auf Drucksache 17/23053 zugrunde. Der federführende Ausschuss empfiehlt Zustimmung. Der endberatende Ausschuss stimmt ebenfalls zu. Ergänzend schlägt er vor, in § 2 als Datum des Inkrafttretens den "1. September 2018" einzufügen.

Wer dem Gesetzentwurf mit dieser Ergänzung zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind alle Fraktionen und der Kollege Felbinger (fraktionslos). Gegenstimmen? – Keine. Enthaltungen? – Auch nicht. Dann ist das so beschlossen. Da ein Antrag auf Dritte Lesung nicht gestellt wurde, führen wir gemäß § 56 der Geschäftsordnung sofort die Schlussabstimmung durch. Ich schlage vor, sie in einfacher Form durchzuführen. – Ich sehe keinen Widerspruch. Wer dem Gesetzentwurf seine Zustimmung geben will, den bitte ich, sich vom Platz zu erheben. – Das sind wieder alle Kolleginnen und Kollegen der Fraktionen und Kollege Felbinger (fraktionslos). Das Gesetz ist damit angenommen. Es hat den Titel: "Gesetz zur Förderung des stationsbasierten Carsharing in Bayern".

Gesetz- und Verordnungsblatt vom 02.08.2018

Da dieses Dokument größer als 1 MB ist, wird es aus technischen Gründen nicht in die Vorgangsmappe eingefügt.

Download dieses Dokuments [hier](#)