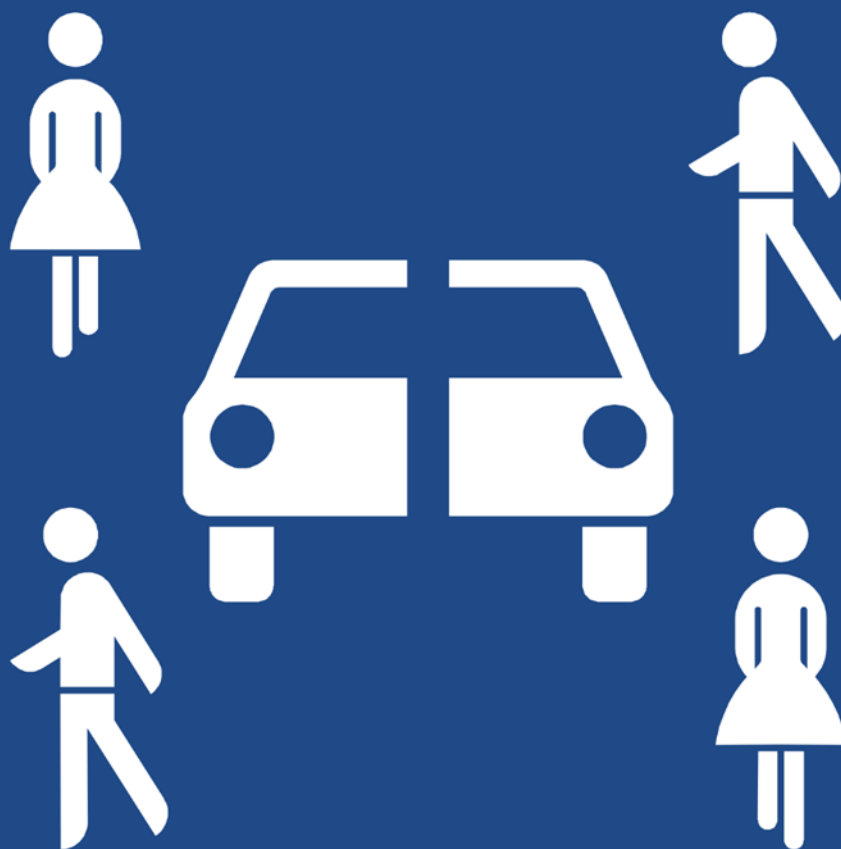


Carsharing in der Gemeinde

Aufbau von Carsharingangeboten



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für
Landesentwicklung und Verkehr

#moderndenken

Carsharing in der Gemeinde

Aufbau von Carsharingangeboten

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung.....	5
2.	Was ist Carsharing?	6
3.	Warum ist Carsharing heute wichtig?	7
4.	Wie kann ein Carsharingangebot vor Ort entstehen?	10
5.	Wie kann die Gemeinde noch unterstützen?	12
6.	Modelle des Carsharing.....	13
7.	Rechtliche Grundlagen.....	14
8.	Praxisbeispiele für die Nutzung von Carsharing	15

Anlage

1	Merkblatt für den Aufbau eines Carsharingangebotes	21
2	Rechtsgrundlagen	23

1. Einführung

Mit diesem kleinen Leitfaden möchte das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr die Gemeinden in Sachsen-Anhalt zu dem Thema Carsharing informieren und Impulse für den Aufbau von Carsharingangeboten geben.

Die Landesregierung sieht im Carsharing ein sinnvolles Instrument für die Verkehrsgestaltung und hat Carsharing deswegen in ihr Klima- und Energiekonzept einbezogen.

Carsharing hat das Potenzial zu einer Verkehrs- und Umweltentlastung in den Städten beitragen zu können. So kann es helfen, die klima- und umweltschädlichen Auswirkungen der Klimagasemissionen des individuellen Straßenverkehrs zu reduzieren und in Verbindung mit modernen Fahrzeugen oder mit alternativen Antriebstechnologien, insbesondere den batterieelektrischen, Hybridelektro- oder Gasfahrzeugen, die Belastung der Luft mit Schadstoffemissionen zu vermeiden.

Andererseits stellt ein Carsharingangebot vor Ort für die Menschen ein weiteres Mobilitätsangebot dar. Dieses Angebot kann die Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Leben besonders in ländlichen Räumen verbessern.

Der vorliegende Leitfaden will erklären, was Carsharing ist und welchen Nutzen Carsharing für eine Gemeinde und ihre Menschen haben kann. Des Weiteren will dieser Leitfaden eine Hilfestellung bieten, wie ein Carsharingangebot vor Ort entwickelt und aufgebaut werden kann. Hierfür werden einige Vorschläge unterbreitet, die auch durch eigene Ideen ergänzt werden können.

Der Leitfaden enthält zudem tiefergehende Informationen zum Carsharing und zu den rechtlichen Grundlagen für die Unterstützung des Carsharing. Besonders hervorzuheben sind die am Ende vorgestellten Praxisbeispiele, wo und in welchem Rahmen bereits jetzt in Sachsen-Anhalt Carsharingangebote vorhanden sind. Diese Beispiele können als Orientierung für den Aufbau eines Carsharingangebotes vor Ort genutzt werden.

2. Was ist Carsharing?

Wer ein Auto nutzen möchte, muss nicht unbedingt ein eigenes Auto besitzen. Das Prinzip des Carsharing existiert bereits seit über 20 Jahren in Deutschland. Zunächst vor allem in Form von Vereinen organisiert, gibt es heutzutage größere Unternehmen, die auf reservierten Abstellflächen¹ Carsharingfahrzeuge bereitstellen. Diese Fahrzeuge können dann von der Mitglied- oder Kundschaft genutzt werden.

Der Begriff „Carsharing“ steht für das Teilen und gemeinschaftliche Nutzen eines oder mehrerer Kraftfahrzeuge. Die organisierte, gemeinschaftliche und wiederkehrende Nutzung eines Fahrzeugs erfolgt auf der Basis einer Rahmenvereinbarung. Sie beinhaltet die Bestimmungen zu Versicherung, Haftung, Schadenfall, Autopflege, Werkstatt, TÜV, Wartung, Reifenwechsel und Betankung.



Sinnbild Carsharing²

Zur Nutzung eines Fahrzeugs registriert sich die interessierte Person zunächst bei dem Carsharinganbietenden. Im Anschluss daran kann ein passendes Fahrzeug in der Regel online gebucht und per Chipkarte oder Smartphone geöffnet werden. Die Nutzungsgebühren berechnen sich aus einem Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife. In den Tarif sind bereits alle Kosten der Nutzung inklusive der Kraftstoffkosten eingeschlossen.

Das Carsharingfahrzeug kann sowohl kurzfristig als auch langfristig im Voraus gebucht werden. Im Gegensatz zu der konventionellen Autovermietung erlaubt Carsharing auch ein kurzzeitiges Anmieten von Fahrzeugen. Die Zeit der Nutzung kann daher sehr kurz für ein oder zwei Stunden oder etwas länger für ein Wochenende sein.

Carsharing wird in Deutschland gewerbsmäßig von unternehmerisch tätigen Personen in verschiedenen Rechtsformen sowie im ehrenamtlichen Engagement als eingetragener Verein angeboten.

¹ Der Begriff „Abstellfläche“ bezeichnet allgemein eine Nutzfläche, die zum Parken von Fahrzeugen dient.

² <https://www.bast.de/SharedDocs/Bilder/DE/FB-V/verkehrszeichen/Vz2017/Sinnbild-Carsharing.zip.html>

3. Warum ist Carsharing heute wichtig?

Der gesellschaftliche Aspekt der Mobilität spielt heute im überwiegend ländlich geprägten Raum eine wichtige Rolle. Die Menschen wünschen sich ein zuverlässiges, komfortables und erschwingliches Mobilitätsangebot und eine Unterstützung bei der Verkehrsmittelwahl. Carsharing kann ein Baustein dieses Mobilitätsangebotes sein, dass zusammen genommen mit den individuellen und den öffentlichen Angeboten die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen befriedigt. Mobilität ist einer der Haltefaktoren des ländlichen Raumes. Ein gutes Mobilitätsangebot kann die Heimatverbundenheit stärken und das Gemeinwesen vor Ort fördern.

Die Gemeinde kann mit einem Carsharingangebot die Mobilität ihrer Menschen erhöhen. Seit 1990 ist im ländlich geprägten Raum durch die Abwanderung der jüngeren Generation eine Überalterung in der Bevölkerungsstruktur eingetreten. Verbindungen des ÖPNV wurden eingestellt, Betriebe, Schulen und Gaststätten vor Ort geschlossen und Freizeiteinrichtungen aufgegeben. Laut einer Umfrage halten 60 Prozent den ländlichen Raum für abgehängt, was die Mobilität anbetrifft.

Die Mobilitätsdefizite abfedern.

In Sachen Mobilität sind der Gemeinde nicht die Hände gebunden. Sie kennt die Menschen vor Ort und kann sich von deren Mobilitätsbedürfnissen gut ein eigenes Bild machen. Auch ist sie mit den vorhandenen Mobilitätsangeboten vertraut und über die möglichen Mobilitätsdefizite im Bilde. Deswegen kann sie durch örtliches Mobilitätsmanagement aktiv unterstützen, damit ihr Ort den Anschluss hält oder ihn wiederfindet.

Mit Carsharing schafft die Gemeinde ein zusätzliches Mobilitätsangebot, insbesondere

- als Ergänzung oder Verknüpfung zum ÖPNV,
- für wenig oder gelegentlich Fahrende und Menschen ohne eigenen Pkw,
- als Transportmittel für dienstliche Zwecke der Verwaltung,
- als Alternative zum Dienstwagen für Unternehmen vor Ort,
- als Transportmittel für einen ehrenamtlichen Seniorenfahrdienst,
- für ein ehrenamtliches Engagement im Vereinswesen,
- für die Vernetzung mit Nachbarorten und
- zur Stärkung der Stadt-Land-Beziehung.

Das ehrenamtliche Engagement unterstützen.

Durch gemeinnütziges Carsharing zu Gunsten von gemeinwohlorientierten Vereinen stärkt die Gemeinde zudem das soziale Miteinander. Auf dem Lande ist das Vereinswesen die treibende Kraft. Die Gemeinde schafft mit einem Carsharingangebot die Möglichkeit, Fahrzeuge für ehrenamtliche Vereinstätigkeiten zu nutzen. Dadurch können gemeinwohlorientierte Vereine ihre Fahrten zu günstigen Preisen organisieren.

Mit gemeinnützigem Carsharing unterstützt die Gemeinde besonders Fahrdienste von ehrenamtlich Tätigen zum Beispiel im Hilfeverein oder im Jugendclub. Begleitfahrten zum Arzt oder Therapeuten, Fahrten mit oder für erkrankte, behinderte oder in der Mobilität eingeschränkte Personen, Fahrten zur Unterstützung hilfsbedürftiger und besonders älterer Menschen oder Fahrten für den sicheren Transport zur Jugend- oder Kinderfreizeit können ohne die Notwendigkeit eines eigenen Fahrzeugs realisiert werden.

Dem Prinzip der Gemeinwohlökonomie folgen.

Die Gemeinde geht mit dem Aufbau eines Carsharingangebotes nachhaltig in die Zukunft. Durch die Nutzung von Carsharing werden die Treibhausgasemissionen in der Gemeinde reduziert. Indem sie Möglichkeiten für das Carsharing schafft und eigene Fahrzeuge, die gerade nicht benötigt werden, für das Carsharing bereitstellt, leistet die Gemeinde einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz.



Carsharing dient der Gemeinwohlökonomie³

Das Motiv für Carsharing ist die Verringerung der klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs. Durch die Nutzung des Carsharing wird die Anzahl der individuellen Fahrzeuge verringert. Dies kann helfen, innerstädtische Verkehrsprobleme zu beseitigen. Denn weniger Autos sind gleichbedeutend mit weniger Staus und weniger Suchverkehr nach geeignetem Parkraum. Somit entsteht bei Carsharing eine geringere Belastung der Umwelt mit Feinstaub und Treibhausgasemissionen. Auch ein überlegtes, gezieltes und bewusstes Fahren trägt zu einer Verringerung der schädlichen Emissionen bei.

Carsharing mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist zudem eine umweltfreundliche Mobilitätsform. Durch die Nutzung alternativer Kraftfahrzeugantriebstechnologien, insbesondere den batterieelektrischen oder Hybridelektrofahrzeugen, wird die Belastung der Luft mit Treibhausgas- und Schadstoffemissionen reduziert oder gänzlich vermieden.

Weiterhin kann ein Carsharingangebot vor Ort einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten, insbesondere durch den positiven Effekt der Fahrzeugreduktion, sei es durch die Abschaffung

³ aus: [Mobility Center GmbH: Gemeinwohl-Bilanz, November 2019, <https://www.teilauto.net/gemeinwohl/>], aufgerufen am 08.06.2021

eines selten genutzten Zweitwagens oder durch die Nicht-Anschaffung eines weiteren Fahrzeugs. Nicht nur in Großstädten, sondern auch in ländlichen Gebieten könnten sich solche Fälle ergeben, in denen aufgrund des Vorhandenseins von Carsharingfahrzeugen auf die Anschaffung eines weiteren Fahrzeugs verzichtet wird.

In Verbindung mit den Haltestellen und Haltepunkten des ÖPNV hat Carsharing eine ergänzende Wirkung und würde als Teil einer intermodalen Reisekette die Erreichbarkeit ländlich-peripherer Gebiete in Sachsen-Anhalt erhöhen. Auch unabhängig von einer in der Nähe befindlichen ÖPNV-Schnittstelle kann Carsharing eine multimodale Ergänzungsfunktion besitzen, sowohl in städtischen Zentren, wenn für bestimmte Wegezwecke ein Fahrzeug benötigt wird, als auch in ländlichen Gebieten, um Mobilität zu Zeiten herzustellen, an denen kein Angebot des ÖPNV besteht.

Das Positive sehen.

Schließlich erfährt die Gemeinde durch den Aufbau eines Carsharingangebotes vor Ort einen Imagegewinn, weil sie sich damit für die Verringerung von Treibhausgasemissionen, für den Umweltschutz, für die Stärkung des ländlichen Raumes und vor allem für die Verbesserung der Mobilität ihrer Menschen einsetzt.

4. Wie kann ein Carsharingangebot vor Ort entstehen?

Damit ein Carsharingangebot vor Ort entstehen und im besten Fall gehalten werden kann, braucht es eine entsprechende Nachfrage. Carsharing verursacht in der Regel laufende Kosten, die durch die Nutzung gedeckt werden müssen. Daher sollte der Zweck beim Aufbau eines Carsharingangebotes nicht nur darin liegen, einfach neue Mobilitätsmittel anzubieten, sondern diese in der Weise bereitzustellen, dass sie tatsächlich auch genutzt werden. Darüber hinaus sollten Partnerschaften zum Beispiel mit Stadtwerken, Eigenbetrieben oder Wohnungsgenossenschaften eingegangen werden, die eine Fahrzeugnutzung erzeugen. Ziel sollte es also sein, das Carsharingangebot einer regelmäßigen Nutzung zuzuführen und auch Privatnutzenden zur Verfügung zu stellen.

Carsharing kann in Eigenverantwortung durch eine Gemeinde organisiert werden.

Diese Möglichkeit kann von einer Gemeinde wahrgenommen werden, die mit dem damit einhergehenden Aufwand umgehen kann. Wenn sie dieser neuen Mobilitätsform gegenüber aufgeschlossen ist, sollte sie erwägen, ihre Dienstwagen in das Angebot zu integrieren oder ihre Dienstwagen durch die Nutzung von Carsharingfahrzeugen zu ersetzen. Der Dienstsitz wird hierbei zum Standort für das Carsharing. Dieses Prinzip kann Unternehmen in der Gemeinde als Vorbild dienen und entsprechend übertragen werden. Hierdurch kann eine höhere Nutzung des Carsharingangebotes generiert werden, wodurch es wirtschaftlich tragfähiger wird und auch Privatnutzenden dauerhaft zur Verfügung gestellt werden kann.

Die Gemeinde kann sich auch an einen Carsharinganbieter wenden.

Der Carsharinganbieter stellt die Fahrzeuge bereit und stationiert diese in Abstimmung mit der Gemeinde vor Ort. Er kann das Kundenmanagement übernehmen und das technische Hintergrundsystem für das Buchen und Verwalten der Fahrzeuge bereitstellen. Ein professionelles Carsharingangebot kann zu einer besseren Akzeptanz bei den Nutzenden beitragen und die Verwaltung der Gemeinde bei der Umsetzung des Carsharingangebotes entlasten.

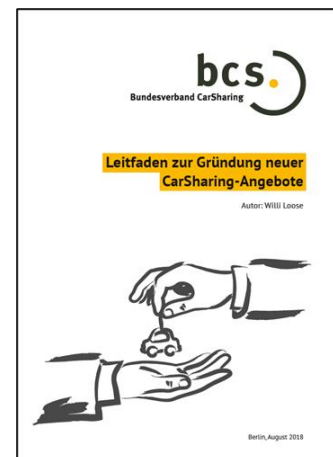
Damit durch einen Carsharinganbieter ein Angebot in der Gemeinde geschaffen werden kann, gibt es zwei Möglichkeiten:

- Die Verwaltung der Gemeinde oder ihre Partnerschaften gehen auf einen Carsharinganbieter zu und vereinbaren die dienstliche Nutzung von Carsharingfahrzeugen. Dadurch kann eine derart hohe Auslastung der Fahrzeuge entstehen, dass es für den Carsharinganbieter wirtschaftlich attraktiv ist, ein entsprechendes Carsharingangebot vor Ort aufzubauen. Außerhalb der Nutzungszeiten durch die Verwaltung der Gemeinde oder ihre Partnerschaften stehen die dann vorhandenen Fahrzeuge Vereinen oder Privatnutzenden zur Verfügung. So entsteht als Mehrwert ein zusätzliches Mobilitätsangebot in der Gemeinde.

- Die Gemeinde schreibt die gewünschte Leistung zur Erbringung aus. Die Leistung würde anschließend durch den ausgewählten Carsharinganbietenden umgesetzt, indem Carsharingfahrzeuge an den gewünschten Orten bereitgestellt werden. Da gewöhnlich ein Mindestumsatz vereinbart würde, hätte die Gemeinde diesen auszugleichen, falls er nicht entstünde. Ziel der Gemeinde sollte es daher sein, die Nutzung des Carsharingangebotes zu maximieren, damit ein entsprechender Umsatz erzeugt wird. So können neben den Dienstfahrten der eigenen Verwaltungsangehörigen beispielsweise auch Fahrten durch andere institutionelle Akteure oder in der Gemeinde ansässige Vereine die Auslastung der Fahrzeuge bewirken. Zudem könnte die Gemeinde auch die private Nutzung der Carsharingfahrzeuge zulassen.

In beiden der zuvor genannten Möglichkeiten haben die Orte, an denen die Carsharingfahrzeuge zur Verfügung gestellt werden (Stationen), eine hohe Relevanz. Die Stationen sollten gut wahrnehmbar, zentral gelegen, stark frequentiert und gut erreichbar sein. Um einen Mehrwert für die Mobilität der Menschen vor Ort zu erzeugen, sollte sich mindestens eine Station an einer Schnittstelle des ÖPNV, zum Beispiel dem Bahnhof, befinden.

Carsharinganbietende können zum Aufbau eines Carsharingangebotes beraten. Zudem stellt der Bundesverband CarSharing e. V. auf seinem Internetportal einen kostenfreien und umfassenden „Leitfaden für den Aufbau neuer CarSharing-Angebote“ zur Verfügung⁴.



Welche Möglichkeiten gibt es noch?

Eine weitere Form zur Gestaltung des Carsharing sind Carsharingvereine, die entweder bereits vorhanden sind oder die explizit für das Carsharing gegründet werden. Wenn die Gemeinde ein Carsharingangebot für sinnvoll erachtet, sollte sie einen solchen Verein unterstützen. Wie über einen Verein ein Carsharingangebot ins Leben gerufen werden kann, wird ebenfalls in dem Leitfaden des Bundesverbandes CarSharing e. V. behandelt.

Neben der unmittelbaren Unterstützung eines Carsharingvereins kann die Idee von Carsharing auch in die LEADER-Aktionsgruppen⁵ hineingetragen werden. Diese Gruppen wurden gegründet, um die Entwicklung des ländlichen Raums von innen heraus voran zu treiben. In einer LEADER-Aktionsgruppe sind die Ansprechpersonen vorhanden, die dazu beitragen können, ein Carsharingangebot entstehen zu lassen oder zu etablieren. So könnte beispielsweise eine LEADER-Aktionsgruppe in ihrem Entwicklungskonzept eine Fördermaßnahme für Carsharing vorsehen.

⁴ <https://www.carsharing.de/verband/veroeffentlichungen/leitfaden-zur-gruendung-neuer-carsharing-angebote>, aufgerufen am 08.06.2021

⁵ Übersicht zu den in Sachsen-Anhalt anerkannten lokalen Aktionsgruppen: <https://leader.sachsen-anhalt.de/lokale-aktionsgruppen/uebersichtskarte-informationen-zu-allen-23-lag-des-landes/>

5. Wie kann die Gemeinde noch unterstützen?

Unabhängig von der Initiative zum Aufbau eines Carsharingangebotes kann die Gemeinde Carsharing auch durch indirekte Maßnahmen unterstützen:

- In einem ersten Schritt schafft sie eine Bevorrechtigung für Carsharingfahrzeuge, in dem sie die Parkgebühren auf ihren bewirtschafteten Parkflächen⁶ für diese Fahrzeuge ermäßigt oder streicht. Hierdurch wird ein erster Anreiz für das Abstellen der Fahrzeuge von Carsharinganbietenden geschaffen.
- Eine weitere Unterstützung des Carsharing durch die Gemeinde besteht darin, im öffentlichen Straßenraum Parkflächen mit Beschilderung für das Carsharing auszuweisen. An markanten Punkten im öffentlichen Straßenraum mit Nähe zum ÖPNV, etwa am Bahnhof oder anderen zentralen Haltestellen, bietet sich das Installieren solcher Parkflächen an.
- Die Gemeinde kann darüber hinaus an Gemeindestraßen eigenverantwortlich eine geeignete Abstellfläche für das stationsbasierte Carsharing an einen Carsharing-anbietenden zur Sondernutzung vergeben. Auf diese Weise kann sie Carsharing-anbietende bei der Einrichtung einer Carsharingstation vor Ort in der Gemeinde aktiv unterstützen.
- An Ortsdurchfahrten im Zuge von Kreis- und Landesstraßen kann die Gemeinde geeignete Abstellflächen gemeinsam mit dem zuständigen Baulastträger identifizieren und in Abstimmung mit der Straßenbaubehörde zur Sondernutzung vergeben. Bei der Sondernutzung von Kreis- und Landesstraßen wird jedoch nur eine eingeschränkte Auswahl an Flächen zur Verfügung stehen, da tatsächlich wohl nur die Nebenanlagen in Betracht kommen können.
- Eine zusätzliche Handlungsoption für die Gemeinde ergibt sich aus der Bereitstellung einer eigenen Grundstücksfläche außerhalb des öffentlichen Straßenraums zur Einrichtung einer Carsharingstation. Auch diese sollte möglichst nah an potentiellen Nutzenden liegen, wie zum Beispiel in der Nähe zum ÖPNV, an häufig frequentierten Orten oder in Wohngebieten.
- Die Gemeinde kann weiterhin bei der Bereitstellung einer Abstellfläche außerhalb des öffentlichen Straßenraums vermittelnd auftreten, wie zum Beispiel in Bezug auf eine private Fläche von Wohnungswirtschaft, Stadtwerken, Krankenhäusern oder Einzelhandel. Die Gemeinde kennt die Partnerschaften vor Ort aus der täglichen Arbeit und weiß, ob eine Carsharingstation, zum Beispiel für die Mieterschaft einer Wohnungsbaugesellschaft, vorhandene Mobilitätsdefizite beseitigen kann.

⁶ Der Begriff „Parkfläche“ bezeichnet eine Abstellfläche (vgl. Fußnote 1, Seite 6) im öffentlichen Straßenraum für das Parken von Straßenfahrzeugen.

6. Modelle des Carsharing

Beim Carsharing werden folgende Modelle praktiziert:

- **stationsbasiertes Carsharing** über feste Abstellflächen

Beim stationsbasierten Carsharing wird das Fahrzeug an der Carsharingstation von einer fest reservierten Abstellfläche abgeholt und auch dorthin wieder zum Fahrtende zurückgebracht. Eine Buchung ist kurzfristig oder Monate im Voraus möglich. Die Verfügbarkeit und der Standort des Fahrzeugs zum gewünschten Fahrtzeitpunkt sind somit planbar. Der Zeitpunkt des Endes der Nutzungsdauer muss meistens im Voraus geplant werden.

- **flexibles Carsharing** durch Abstellen an einem beliebigen Ort (free floating)

Beim flexiblen (stationsunabhängigen) Carsharing steht das Fahrzeug dort, wo es von der letzten fahrenden Person abgestellt wurde. Die Fahrzeuge des flexiblen Carsharing müssen in einem ausgewiesenen Bediengebiet – meist einige Stadtteile – ausgeliehen und dort auch wieder abgestellt werden. Das Fahrzeug verfügt über keine reservierte Abstellfläche. Die Ortung des Fahrzeugs erfolgt mittels Handy. Die Buchung ist bis kurz vor Fahrtantritt möglich. In der Regel wird das Fahrzeug dann für die nächsten 15 Minuten reserviert. Danach verfällt die Reservierung. Die Verfügbarkeit des Fahrzeugs ist bis zur tatsächlichen Buchung ungewiss. Da das Fahrzeug innerhalb des Bediengebietes frei auf Abstellflächen im Straßenraum abgestellt werden kann, ist auch der Standort des Fahrzeuges bis zur eigentlichen Buchung unbekannt. Alle Buchungen sind ohne festes Ende.

- eine Kombination aus beiden vorgenannten Modellen

- **privates Carsharing**

Beim privaten Carsharing werden eines oder mehrere Fahrzeuge gemeinschaftlich genutzt, in dem Privatpersonen ihre Autos anderen für eine begrenzte Zeit zur Verfügung stellen. Dieses Konzept wird auch als nachbarschaftliches Autoteilen, privates Autoteilen oder Peer-to-Peer-Carsharing bezeichnet. Das private Carsharing kann als eine Sonderform des klassischen Carsharing angesehen werden, bei denen die Teilnehmenden einen Vertrag über die gemeinsame Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge abschließen. In diesem Fall wird das Autoteilen privat und nicht gewerblich betrieben. Es handelt sich meist um einen kleinen Kreis einander bekannter Privatpersonen.

7. Rechtliche Grundlagen

Das Teilen und gemeinschaftliche Nutzen von Kraftfahrzeugen fällt in den Bereich des Privatrechts und bestimmt sich allein nach den Rechtsnormen des Vertragsrechts. Lediglich die möglichen Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr für Personen, die ein Carsharingfahrzeug führen, und die Sondernutzungen am öffentlichen Straßenraum sind öffentlich-rechtlich geregelt.

Rechtsgrundlagen hierfür sind das [Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt](#) (StrG LSA) vom 6. Juli 1993 (GVBl. LSA S. 334), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. Juni 2018 (GVBl. LSA S. 187, 188) geändert worden ist, das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing ([Carsharinggesetz – CsgG](#)) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 328 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, und die [Straßenverkehrs-Ordnung](#) (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist und die notwendigen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen zur Ausführung des Carsharinggesetzes umfasst (siehe Anlage 2). Auf der Grundlage der vorgenannten Rechtsquellen sind in Sachsen-Anhalt gegenwärtig folgende Handlungsoptionen gegeben:

- Die Bevorrechtigungen durch [Ermäßigung oder Befreiung von Parkgebühren](#) gegenüber anderen Fahrzeugen auf bewirtschafteten (öffentlichen) Parkflächen.
- Die Bevorrechtigung für das [Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen](#), indem durch die Gemeinde Parkflächen für Carsharingfahrzeuge ausgewiesen oder diese Fahrzeuge vom eingeschränkten Halteverbot ausgenommen werden. Die Kennzeichnung der Parkflächen hat durch ein gesondertes Zusatzzeichen mit dem Carsharingsinnbild für die mit einer besonderen Plakette versehenen Carsharingfahrzeuge zu erfolgen. Bei der Kennzeichnung der Parkflächen ist zu unterscheiden zwischen den allgemeinen Parkflächen für Carsharingfahrzeuge und den reservierten Parkflächen für einen bestimmten Carsharinganbietenden.
- Die [Flächen von Gemeinde-, Kreis- und Landesstraßen](#) können einem Carsharinganbietenden für das stationsbasierte Carsharing im Wege der Sondernutzung zur Verfügung gestellt werden. Die Vergabe von Sondernutzungserlaubnissen richtet sich nach § 18 StrG LSA. Sie kann sich auf Gemeindestraßen und Ortsdurchfahrten im Zuge von Kreis- oder Landesstraßen beziehen und für Carsharinganbietende auf Zeit erteilt werden.

Der Bundesverband CarSharing e. V. stellt auf seinem Internetportal einen Leitfaden zur Umsetzung des Carsharinggesetzes zur Verfügung⁷.

⁷ <https://www.carsharing.de/themen/politik-gesetze/leitfaden-zur-kommunalen-umsetzung-des-carsharinggesetzes>, aufgerufen am 08.06.2021

8. Praxisbeispiele für die Nutzung von Carsharing

Beispiele aus Sachsen-Anhalt veranschaulichen, dass das Carsharing vor Ort und in den Gemeinden erfolgreich organisiert werden kann. Bereits heute treten Gemeinden, Krankenhäuser sowie Pflege-, Bildungs- und Forschungseinrichtungen als **Nutzende** auf. Die Deutsche Bahn AG bietet ihrer Kundschaft an verschiedenen Umsteigepunkten des öffentlichen Personenverkehrs die **Mobilitätsoption** des Carsharing zur Fortsetzung der Reise an. Die Wohnungswirtschaft ermöglicht ihrer Mieterschaft durch Bereitstellung der Abstellflächen für das Carsharingfahrzeug vor Ort einen **Verzicht auf den eigenen Pkw**. Zudem ermöglicht das ehrenamtliche Engagement auf Vereinsebene im ländlichen Raum das Mobilsein und die Etablierung des Carsharing mindestens **im kostendeckenden Betrieb**.

Carsharingangebot der Deutschen Bahn AG



Die Deutsche Bahn AG mit ihrer Tochtergesellschaft DB Connect GmbH bietet über das Flinkster-Netzwerk an ausgewählten Bahnhöfen Mietleistungen für Fahrräder und Autos im Freizeit- und Geschäftsbereich an. In Sachsen-Anhalt sind dies die Standorte Magdeburg, Halle (Saale), Dessau-Roßlau, Lutherstadt Wittenberg und Merseburg. Der Betrieb wird durch den Carsharinganbietenden TeilAuto durchgeführt. Die Abstellflächen stehen im Eigentum der DB Immobilien GmbH und werden zur Miete überlassen. Die Beschilderung der Stationen erfolgt durch den Carsharinganbietenden.⁸

Carsharing im Verkehrsunternehmen



Seit 2015 kooperiert die Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego) mit dem Carsharinganbietenden TeilAuto. Die Kundschaft mit dem Abonnement einer Abo-Monatskarte erhält einen vergünstigten Zugang zum Carsharing. Hierbei entfallen die Zahlung des Startpreises, des Grundpreises sowie der Kautions beim Carsharinganbietenden. Somit verbinden sich die beiden Angebote des ÖPNV und des Carsharing zu einem Gesamtpaket.⁹

Carsharing in der Gemeinde



Die Landeshauptstadt Magdeburg betreibt seit 2008 eine Partnerschaft mit dem Carsharinganbietenden TeilAuto. Sie stellt dem Carsharinganbietenden an drei Standorten in der Julius-Bremer-Straße, in der Hauptwache und in der Georg-Kaiser-Straße Abstellflächen für Carsharingfahrzeuge zur Verfügung. Gleichzeitig wird ein Teil der dienstlichen Fahrten von den Angestellten der Stadtverwaltung mit den vier Carsharingfahrzeugen durchgeführt, die auch der Kundschaft von TeilAuto zur Verfügung stehen.¹⁰

⁸ Logo: Deutschen Bahn AG, www.bahn.de, aufgerufen am 02.03.2021

⁹ Logo: Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH, www.marego-verbund.de, aufgerufen am 28.05.2021

¹⁰ Logo: Landeshauptstadt Magdeburg, www.magdeburg.de, aufgerufen am 26.02.2021



Als weitere Gemeinde in Sachsen-Anhalt wird die Stadt Halle (Saale) das Carsharing nutzen. Sie hat zum 1. Juli 2021

die Bereitstellung von 22 Carsharingfahrzeugen zur dienstlichen Nutzung vergeben. Die Vertragsdauer mit dem Betreibenden läuft über drei Jahre. Die Fahrzeuge sollen den Beschäftigten der Gemeinde und Externen zur Verfügung stehen. Die Stadt Halle (Saale) will dem Betreibenden Abstellflächen zur Verfügung stellen und diesen bei der Kennzeichnung im öffentlichen Straßenraum unterstützen. Geplant ist außerdem, während der Vertragsdauer zehn der 22 Carsharingfahrzeug durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen.¹¹

Carsharing in der Wohnungswirtschaft



Als Vertretende aus der Wohnungswirtschaft in Sachsen-Anhalt hat die MWG-Wohnungsgenossenschaft eG Magdeburg eine Zusammenarbeit mit dem Carsharing anbietenden TeilAuto abgeschlossen. Vor einem MWG-Haus in der Großen Steinernetischstraße in Magdeburg wurde im Jahr 2016 ein Stellplatz für das stationsbasierte Carsharing zur Verfügung gestellt. Weil die Genossenschaft von diesem Konzept überzeugt ist, hat sie im Juli 2017 eine weitere Station innerhalb dieser Kooperation am Neubauprojekt in der Großen Weinhofstraße in Magdeburg eingeweiht und bietet auch dort der Mieterschaft die Möglichkeit, schnell und flexibel auch ohne eigenes Auto mobil zu sein.¹²



In Sachsen-Anhalt arbeiten zudem die FROHE ZUKUNFT Wohnungsgenossenschaft eG in Halle (Saale) und die Wohnungsbaugenossenschaft Wittenberg eG mit dem Carsharing anbietenden TeilAuto zusammen. Unbezahlbar ist dabei die Umweltfreundlichkeit, denn in Innenstadtnähe wird es für Carsharing anbietende immer schwieriger, verfügbare Abstellflächen zu finden. Die Wohnungswirtschaft profitiert von diesen Kooperationen. Sie macht ihrer Mitgliedschaft moderne, umweltbewusste und wohnungsnahe Serviceangebote in puncto Mobilität. Viele nutzen ihren Zweitwagen nur sporadisch und haben nun die Möglichkeit, vollständig darauf zu verzichten und im Bedarfsfall das Fahrzeug von dem Carsharing anbietenden in der Nähe zu nutzen.^{13,14}

¹¹ Logo: Stadt Halle (Saale), www.halle.de, aufgerufen am 26.02.2021

¹² Logo: MWG-Wohnungsgenossenschaft eG Magdeburg, www.mwg-wohnen.de, aufgerufen am 25.02.2021

¹³ Logo: FROHE ZUKUNFT Wohnungsgenossenschaft eG, www.frohe-zukunft.de, aufgerufen am 08.06.2021

¹⁴ Logo: Wohnungsbaugenossenschaft Wittenberg eG, www.wbg.de, aufgerufen am 08.06.2021

Carsharing in Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen



Die Pfeiffersche Stiftungen zu Magdeburg-Cracau und der Carsharinganbieter TeilAuto arbeiten eng zusammen.

Zum Start der Kooperation im Jahre 2019 wurden dem Anbietenden auf dem Klinikgelände Stellplätze für das stationsbasierte Carsharing übergeben. Dort stehen ein Kompaktwagen und ein neunsitziger Bus bereit. Die Fahrzeuge werden von der Belegschaft für Dienstfahrten genutzt. Zudem hat auch die Kundschaft von TeilAuto Zugriff auf die Fahrzeuge. Den Pfeifferschen Stiftungen ist es wichtig, in Sachen Mobilität moderne, nachhaltige Wege zu gehen. Carsharing als Ergänzung zum eigenen Fuhrpark bietet ihnen die Möglichkeit, flexibel zu bleiben und Ressourcen sinnvoll einzusetzen. Dienstliche Fahrten finden tagsüber und unter der Woche statt, private Fahrten abends und an den Wochenenden. Deshalb ergänzen sich beide Anwendungsvarianten sehr gut.¹⁵



Das Diakoniewerk Halle kooperiert ebenfalls mit dem Carsharinganbieter TeilAuto. Mit einem Stellplatz für ein Fahrzeug des Carsharinganbietenden in der Tiefgarage des Diakoniewerkes im halleschen Mühlenviertel wird der eigenen Belegschaft, den Angehörigen der im Diakoniewerk wohnenden Menschen sowie der Anwohnerschaft der diakonischen Einrichtung eine weitere Mobilitätsmöglichkeit gegeben. Damit besteht eine Alternative zum eigenen Pkw und wenn eine Fahrt mit dem ÖPNV mal nicht möglich ist.¹⁶



Ebenso ist die BG Klinikum Bergmannstrost Halle gGmbH mit dem Carsharinganbieter TeilAuto eine Partnerschaft eingegangen. Auf dem Gelände des Klinikums wird ein Stellplatz für ein Carsharingfahrzeug des Carsharinganbietenden frei gehalten. Auch hier profitieren das Klinikpersonal und die Menschen, die ihre Angehörigen in der medizinischen Einrichtung besuchen oder dem Klinikum anwohnen.¹⁷

Carsharing an Universitäten und Hochschulen



Die Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg hat seit 2011 eine Kooperationsvereinbarung mit dem Carsharinganbieter TeilAuto abgeschlossen.

Die Universität verwaltet und nutzt Liegenschaften des Landes Sachsen-Anhalt. Sie hat vier Stellplätze auf ihrem Campus an TeilAuto vermietet, zwei Plätze sind an der Walter-Rathenau-Straße und zwei Plätze an der Zschokkestraße gelegen. Das Angebot wird von Studierenden und Beschäftigten der Universität sowie der Kundschaft von TeilAuto in Anspruch genommen.¹⁸

¹⁵ Logo: Pfeiffersche Stiftungen zu Magdeburg-Cracau, www.pfeiffersche-stiftungen.de, aufgerufen 25.02.2021

¹⁶ Logo: Diakoniewerk Halle, <https://www.diakoniewerk-halle.de>, aufgerufen am 11.06.2021

¹⁷ Logo: BG Kliniken, <https://www.bg-kliniken.de/klinikum-bergmannstrost-halle>, aufgerufen am 11.06.2021

¹⁸ Logo: Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg, www.ovgu.de, aufgerufen am 02.03.2021



Ebenso besteht zwischen der Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle und dem Carsharing anbietenden TeilAuto eine Kooperation. Der Carsharing anbietende stellt das Fahrzeug und die Hochschule die notwendige Abstellfläche.¹⁹

Carsharing in Forschungseinrichtungen



Die Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH und der Carsharing anbietende TeilAuto arbeiten seit 2011 an den Standorten in Magdeburg und Halle (Saale) zusammen. Das Helmholtz-Zentrum nutzt in Sachsen-Anhalt vier Fahrzeuge für dienstliche Fahrten, nach Dienstende stehen die Fahrzeuge auch der Kundschaft von TeilAuto zur Verfügung. Die Abstellflächen befinden sich im Eigentum des Helmholtz-Zentrum und werden TeilAuto zur Miete überlassen. Die Beschilderung erfolgt durch den Carsharing anbietenden.²⁰

Carsharing im ehrenamtlichen Engagement

Der gemeinnützige Verein „Autoteilen in Halberstadt e. V.“ wurde 1996 mit Sitz in Halberstadt gegründet. Er hat sich als Ziel gesetzt, kostengünstig mobil zu bleiben und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Der Verein verfügt über ein Fahrzeug.



Ein weiterer gemeinnütziger Carsharingverein hat sich im Norden von Sachsen-Anhalt in der Hansestadt Salzwedel mit dem Verein „Carsharing im Wendland e. V.“ angesiedelt. Der Verein mit Hauptsitz in Lüchow wurde 2019 gegründet. Sein Ziel ist eine umweltfreundliche Mobilität durch die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen. Aktuell verfügt er über sieben Standorte mit acht Fahrzeugen, davon betreibt er den Standort in der Hansestadt Salzwedel mit einem Pkw. Der Verein erhält von Privaten auf der Grundlage eines Überlassungsvertrages kostenfrei die Fahrzeuge zur weiteren Nutzung übergeben. Für die Bereitstellung der Abstellflächen müssen ebenfalls keine Miet- oder Pachtzinsen entrichtet werden. Die Beschilderung dieser Abstellflächen wird durch den Verein vorgenommen.²¹



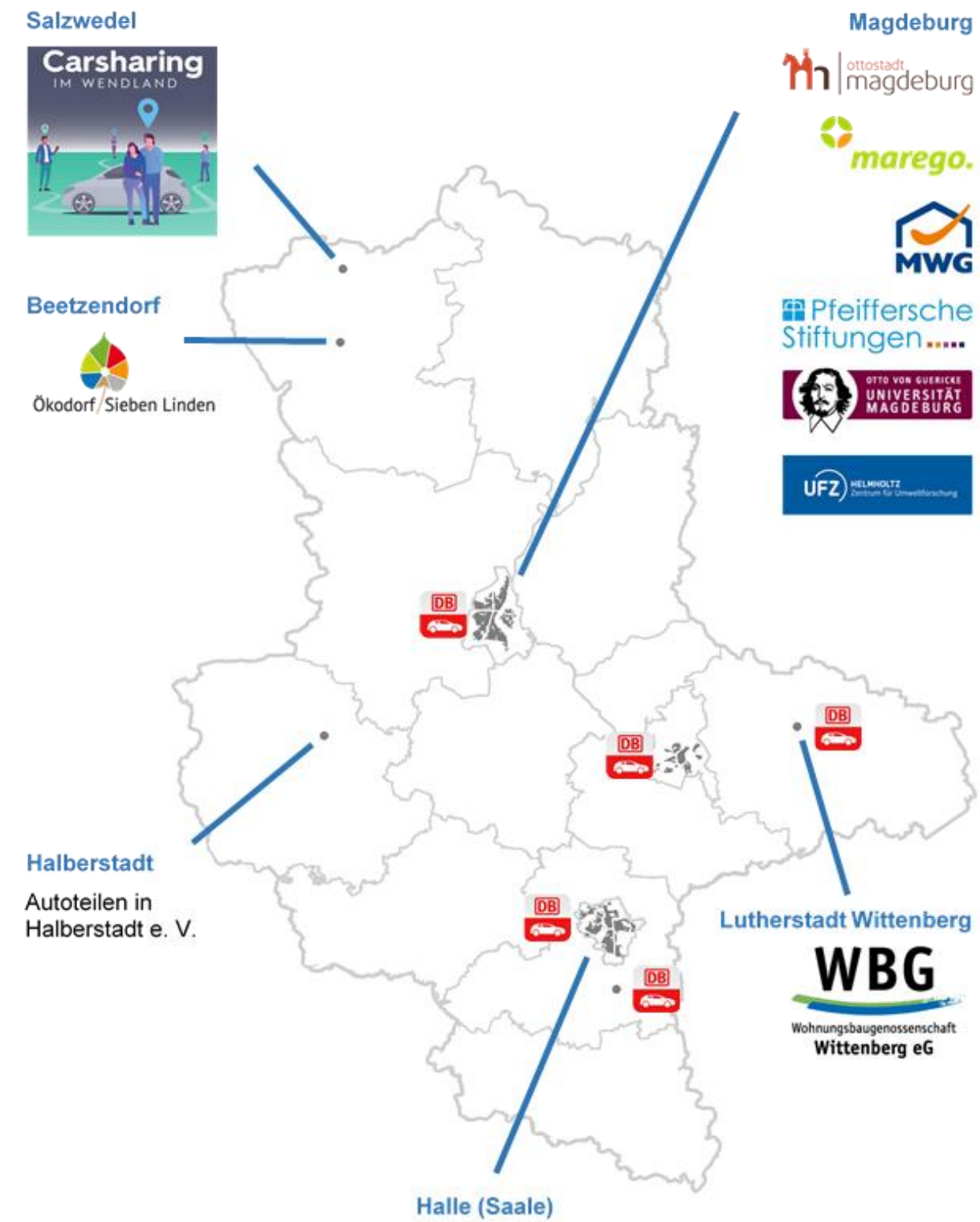
Das Ökodorf Sieben Linden in der Gemeinde Beetzendorf im Altmarkkreis Salzwedel ist ein Beispiel für gemeinschaftlich organisiertes Carsharing. Dort stehen zehn Fahrzeuge als Carsharingangebot zu Nutzung durch die dort Lebenden zur Verfügung. Ziel ist es, den ökologischen Fußabdruck auch im Bereich der Mobilität so weit wie möglich zu reduzieren.²²

¹⁹ Logo: Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle, www.burg-halle.de, aufgerufen am 08.06.2021

²⁰ Logo: Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH, www.ufz.de, aufgerufen am 02.03.2021

²¹ Logo: Carsharing im Wendland e. V., www.carsharingimwendland.de, aufgerufen am 03.03.2021

²² Logo: Ökodorf Sieben Linden, www.siebenlinden.org, aufgerufen am 28.05.2021



„Carsharinglandkarte“ Sachsen-Anhalt

Hinweis:

Die Zusammenstellung der Praxisbeispiele erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Der Herausgeber nimmt Informationen zu fehlenden Inhalten gern entgegen.

Merkblatt für den Aufbau eines Carsharingangebotes

1. Einholen weiterer Informationen, zum Beispiel in dem Internetportal des Bundesverbandes CarSharing e. V. und durch Sichtung des dort verfügbaren „Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote“²³.
2. Prüfen der Möglichkeiten zum Umsetzen der Bevorrechtigungen nach dem Carsharinggesetz, der Sondernutzung nach dem Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt und der Bereitstellung eigener oder sonstiger privater Flächen als Abstellflächen für Carsharingfahrzeuge.
3. Informieren über mögliche finanzielle Förderung des eigenen Carsharingangebotes.
4. Akquirieren von Nutzenden, die die Carsharingfahrzeuge regelmäßig für dienstliche Zwecke an einem zentralen Punkt nutzen, durch das Ansprechen von
 - a. Firmen,
 - b. Ämtern und Behörden;
 - c. Anstalten des öffentlichen Rechts und
 - d. Vereinen.
5. Ansprechen von Carsharinganbietenden, um weitere Informationen oder eine Beratung zu erhalten, mit dem Ziel des Abschlusses einer Kooperationsvereinbarung zum Betrieb einer oder mehrerer Carsharingstationen vor Ort durch einen Carsharing-anbietenden.

oder

Öffentliches Ausschreiben der gewünschten Dienstleistung und Beauftragung eines Carsharinganbietenden, wobei vorab die Rahmenbedingungen festzulegen sind

 - a. an welchen Orten es Carsharing geben soll und
 - b. welche Fahrzeugtypen und Antriebsarten zur Nutzung an den verschiedenen Stationen bereitgestellt werden sollen.
6. Planen von Öffentlichkeitsarbeit, um die Nutzung des Carsharingangebotes schon vorab sicherzustellen.

²³ <https://www.carsharing.de/verband/veroeffentlichungen/leitfaden-zur-gruendung-neuer-carsharing-angebote>

Rechtsgrundlagen

Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 328 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

§ 1

Anwendungsbereich

Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Carsharing ermöglicht, um die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsunabhängiger oder stationsbasierter Angebotsmodelle zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist

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

§ 3

Bevorrechtigungen

- (1) Wer ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 1 führt, kann nach Maßgabe der folgenden Vorschriften Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr erhalten, soweit dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.
- (2) Bevorrechtigungen sind möglich

1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
2. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.
- (3) In Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes können
 1. die Bevorrechtigungen näher bestimmt werden,
 2. die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme festgelegt werden,
 3. die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, insbesondere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, für stationsunabhängiges und stationsbasiertes Carsharing bestimmt werden und
 4. die Einzelheiten zur Regelung des Verkehrs zu Gunsten von Fahrzeugen eines oder mehrerer bestimmter Carsharinganbieter, die ein stationsbasiertes Angebot zur Verfügung stellen, festgelegt werden, soweit der jeweilige Carsharinganbieter im Rahmen der wegrechtlichen Vorschriften zur Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums berechtigt ist.

Rechtsverordnungen mit Regelungen im Sinne des Satzes 1 erlässt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. § 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf eine Rechtsverordnung mit Regelungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.

- (4) In Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes können als Bevorrechtigungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen werden.

§ 4

Kennzeichnung

- (1) Bevorrechtigungen nach § 3 dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung als Carsharingfahrzeug versehen sind.
- (2) In einer Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 3 des Straßenverkehrsgesetzes können das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und

Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gemeinsam

1. die Art und Weise der Kennzeichnung im Sinne des Absatzes 1,
2. die für das Erteilen der Kennzeichnung erforderlichen Angaben und
3. das Verfahren für das Erteilen der Kennzeichnung

näher bestimmen. Das Verfahren kann auch über eine einheitliche Stelle nach § 71a des Verwaltungsverfahrensgesetzes abgewickelt werden. § 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf Rechtsverordnungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.

(3) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach Absatz 1 in Verbindung mit Rechtsverordnungen nach Absatz 2 werden Gebühren und Auslagen erhoben. § 6a Absatz 2 bis 5 und 8 des Straßenverkehrsgesetzes gilt entsprechend.

§ 5

Sondernutzung öffentlichen Straßenraums

(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung an Bundesfernstraßen kann die nach Landesrecht zuständige Behörde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge dazu geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße bestimmen. Ist die nach Landesrecht zuständige Behörde nicht der Straßenbaubehörde, darf sie die Flächen nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde bestimmen. Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Bundesstraße und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind.

(2) Die Flächen sind von der nach Landesrecht zuständigen Behörde im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. Das Verfahren nach Satz 1 kann für einzelne Flächen getrennt durchgeführt werden.

(3) In dem Auswahlverfahren nach Maßgabe der Absätze 5 bis 7 wird die Sondernutzung der nach Absatz 1 ausgewählten Flächen einem geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbieter erlaubt. Geeignet ist ein Carsharinganbieter, der die nach Absatz 4 festgelegten Anforderungen an die von ihnen im Rahmen

der Sondernutzung zu erbringende Leistung (Eignungskriterien) erfüllt. Unzuverlässig ist ein Carsharinganbieter, der bei der Erbringung von Carsharingdienstleistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verstoßen hat sowie in den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen. Erfüllen mehrere Carsharinganbieter die Anforderungen des Satzes 1, ist durch Los zu entscheiden.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit werden ermächtigt, gemeinsam durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Eignungskriterien festzulegen und an den aktuellen Stand der Technik anzupassen. Die Eignungskriterien sind mit dem Ziel festzulegen, dass sie geeignet sind, durch die von dem jeweiligen Carsharinganbieter angebotene Leistung

1. zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, und
2. zu einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes,

am besten beizutragen. Bis zum erstmaligen Inkrafttreten einer Rechtsverordnung nach Satz 1 bestimmen sich die Eignungskriterien nach der Anlage.

(5) Die Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren muss allen interessierten Unternehmen kostenfrei und ohne Registrierung zugänglich sein. Sie ist auf der Internetseite www.bund.de und nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Union im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie die Eignungskriterien. Sie muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten. Fristen sind angemessen zu setzen. Das Auswahlverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.

(6) Die Frist für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Absatz 2 beträgt drei Monate. Die Frist beginnt mit Ablauf der Einreichungsfrist. Sie kann einmal verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und rechtzeitig allen teilnehmenden Anbietern mitzuteilen. Das Verfahren kann auch

über eine einheitliche Stelle nach § 71a des Verwaltungsverfahrensgesetzes abgewickelt werden.

(7) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat jeden nicht berücksichtigten Bewerber unverzüglich in dem jeweils ablehnenden Bescheid über die Gründe für seine Nichtberücksichtigung sowie über den Namen des ausgewählten Bewerbers zu unterrichten. Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat bei ihren Entscheidungen das Benehmen mit dem für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständigen Aufgabenträger im Sinne des § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes herzustellen.

(8) Eine nach den vorstehenden Absätzen erteilte Sondernutzungserlaubnis kann auch die Befugnis verleihen, dass der Sondernutzungsberechtigte geeignete bauliche Vorrichtungen für das Sperren der Fläche für Nichtbevorrechtigte anbringen kann. Der Sondernutzungsberechtigte hat sich bei dem Anbringen geeigneter Fachunternehmen zu bedienen.

(9) § 8 Absatz 1 Satz 1 und 6 und Absatz 2, 2a, 3, 7a und 8 des Bundesfernstraßengesetzes gilt entsprechend.

§ 6

Berichterstattung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit evaluieren gemeinsam bis zum 1. Juli 2021 dieses Gesetz.

§ 7

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. September 2017 in Kraft.

(2) Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen befugt, tritt es am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Anlage

(zu § 5 Absatz 4 Satz 3)

Eignungskriterien

Teil 1 Allgemeine Anforderungen an das Angebot und die Fahrzeugflotte

1.1 Carsharinganbieter gewähren im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person mit einer für das entsprechende Kraftfahrzeug gültigen und vorgelegten Fahrerlaubnis diskriminierungsfrei eine Teilnahmeberechtigung. Einschränkungen hinsichtlich der Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis, des Mindestalters sowie einer Bonitätsprüfung sind möglich.

1.2 Carsharinganbieter bieten ihren Kunden folgenden Mindestleistungsumfang:

1.2.1 Die Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist an 24 Stunden täglich möglich.

1.2.2 Kurzzeitnutzungen ab einer Stunde sind möglich, der Stundentarif darf 20 Prozent des Tagespreises nicht überschreiten.

1.2.3 Die Berücksichtigung von Freikilometern ist mit Ausnahme der Wege für die Tank- und Batteriebeladung, der Fahrzeugpflege oder für Maßnahmen der Kundenbindung oder der Kundengewinnung nicht zulässig. Die Betriebsmittelkosten je Kilometer müssen über den marktüblichen Energiekosten (Kraftstoff und Strom) liegen.

1.2.4 Die Wartung der Fahrzeuge wird regelmäßig, entsprechend den Herstellerempfehlungen durchgeführt.

1.2.5 Den Kunden sollen Informationen über umweltschonende und lärmarme Fahrweise für die Fahrer und Fahrerinnen zur Verfügung gestellt werden, in dem Carsharinganbieter mittels ihrer Internetseite oder auf anderen geeigneten Informationsmaterialien auf die Möglichkeit von Schulungen zur umweltschonenden Fahrweise (etwa von Fahrschulen oder anderen Anbietern) hinweisen.

1.2.6 Inhabern von Dauer- oder Vergünstigungskarten des Öffentlichen Personenverkehrs (z. B. für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des Öffentlichen Personennahverkehrs) sollen Vergünstigungen gewährt werden, sofern die Anbieter dieser Karten kein eigenes Carsharingangebot betreiben.

1.3 Carsharinganbieter mit Fahrzeugflotten bis zu fünf Fahrzeugen weisen mindestens zehn registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug auf und solche mit einem Angebot von mehr als fünf Fahrzeugen mindestens 15 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug. Als Fahrzeugflotte gilt die Gesamtheit der Fahrzeuge des jeweiligen Anbieters in der jeweiligen Gemeinde. Davon ausgenommen sind solche Anbieter, die mit einem entsprechenden Angebot erstmalig in der jeweiligen Gemeinde tätig werden wollen.

1.4 Der Carsharinganbieter informiert im Falle der Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge in geeigneter Weise (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, Internet, seine Allgemeinen Geschäftsbedingungen) – soweit verfügbar – über die Standorte der für das Carsharingfahrzeug geeigneten Ladestationen, die Art der Stromversorgung an diesen Ladestationen und die Herkunft der bezogenen Elektrizität. Dafür benennt er den Anbieter und den Stromtarif.

1.5 Soweit der Schutz geistigen Eigentums sowie von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen nicht entgegenstehen, sollen zum Zwecke der

Förderung der Multimodalität Daten bezüglich des Status von Carsharingfahrzeugen freigegeben werden. Personenbezogene Daten dürfen nicht freigegeben werden.

Teil 2 Nachweise

Der Carsharinganbieter kann die Einhaltung der Anforderungen gemäß den Nummern 1.2.5, 1.2.6 und 1.4 durch die Vorlage der Vertragsbedingungen, Tarife (einschließlich Vergünstigungen für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des öffentlichen Personenverkehrs) und seiner Kundeninformation (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, den Internetauftritt

oder die Allgemeinen Geschäftsbedingungen) über umweltschonende und lärmarme Fahrweise und Angebote für Schulungen nachweisen.

Teil 3 Abweichungsmöglichkeit

Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann, soweit ihr Zuständigkeitsbereich nicht mehr als 50 000 Einwohner umfasst, in ihren Auswahlverfahren von einzelnen Anforderungen abweichen, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist und ein Interessenbekundungsverfahren ergeben hat, dass andernfalls kein Carsharinganbieter einen Antrag stellt. Dies ist näher zu begründen.

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist.

– Auszug –

§ 13

Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit

(5) Wer ein elektrisch betriebenes Fahrzeug im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes oder ein Carsharingfahrzeug im Sinne des Carsharinggesetzes und der entsprechenden Länderregelungen führt, muss **Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit** nicht betätigen, soweit dies durch bevorrechtigende Zusatzzeichen zu Zeichen 290.1, 314, 314.1 oder 315 angeordnet ist. Sind im Geltungsbereich einer Anordnung im Sinne des Satzes 1 Parkuhren oder Parkscheinautomaten aufgestellt, gelten deren Anordnungen. Im Übrigen bleiben die Vorschriften über die Halt- und Parkverbote unberührt.

§ 39

Verkehrszeichen

(11) Zur **Parkbevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen** kann das Sinnbild



Carsharing

als Inhalt eines Zusatzzeichens zu Zeichen 314 oder 315 angeordnet sein. Carsharingfahrzeuge sind Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 und des § 4 Absatz 1 und 2 des Carsharinggesetzes, in denen die Plakette



deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe anzubringen ist.

§ 45

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1h) Zur Parkbevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen ordnet die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen der §§ 2 und 3 des Carsharinggesetzes die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen mit dem Carsharingsinnbild nach § 39 Absatz 11 an. Soll die Parkfläche nur für ein bestimmtes Carsharingunternehmen vorbehalten werden, ist auf einem weiteren Zusatzzeichen unterhalb dieses Zusatzzeichens die Firmenbezeichnung des Carsharingunternehmens namentlich in schwarzer Schrift auf weißem Grund anzuordnen.

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von

1. Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340),
2. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),
3. Sonderwegen außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen



241) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295),



4. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c,
5. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d,
6. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern,
7. Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz,
8. Fahrradzonen nach Absatz 1i.

Satz 3 gilt ferner nicht für Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs nach Absatz 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 zur Beseitigung oder Abmilderung von erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind. Satz 3 gilt zudem nicht zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen nach Absatz 1f.


(10) Absatz 9 gilt nicht, soweit Verkehrszeichen angeordnet werden, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz oder **zur Förderung des Carsharing nach dem Carsharinggesetz** getroffen werden dürfen.


Anlage 2
(zu § 41 Absatz 1)
Vorschriftzeichen


63	<p>Zeichen 286</p>  <p>Eingeschränktes Haltverbot</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, darf nicht länger als drei Minuten auf der Fahrbahn halten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen. 2. Ladegeschäfte müssen ohne Verzögerung durchgeführt werden.
63.6		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Durch das Zusatzzeichen zu Zeichen 286 wird das Parken für Carsharingfahrzeuge (§ 39 Absatz 11) innerhalb</p>

		der gekennzeichneten Flächen erlaubt.
64	<p>Zeichen 290.1</p>  <p>Beginn eines Eingeschränkten Haltverbots für eine Zone</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, darf innerhalb der gekennzeichneten Zone nicht länger als drei Minuten halten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen. 2. Innerhalb der gekennzeichneten Zone gilt das eingeschränkte Haltverbot auf allen öffentlichen Verkehrsflächen, sofern nicht abweichende Regelungen durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen getroffen sind. 3. Durch Zusatzzeichen kann das Parken für Bewohner mit Parkausweis oder mit Parkschein oder Parkscheibe (Bild 318) innerhalb gekennzeichneten Flächen erlaubt sein. 4. Durch Zusatzzeichen kann das Parken mit Parkschein oder Parkscheibe (Bild 318) innerhalb gekennzeichneten Flächen erlaubt sein. Dabei ist der Parkausweis, der Parkschein oder die Parkscheibe gut lesbar auszu-legen oder anzubringen.
64.2		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Durch das Zusatzzeichen zu Zeichen 290.1 wird das Parken für Carsharingfahrzeuge (§ 39 Absatz 11) innerhalb der gekennzeichneten Flächen erlaubt.</p>

Anlage 3
(zu § 42 Absatz 2)
Richtzeichen

7	<p>Zeichen 314</p>  <p>Parken</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. a) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis zugunsten von mit einem Carsharingausweis versehenen Carsharingfahrzeugen beschränkt sein. Eine
---	---	---

		<p>Beschränkung auf Fahrzeuge nur eines Carsharingunternehmens oder auf bestimmte Carsharingunternehmen ist nach Maßgabe des Carsharinggesetzes zulässig. Die Beschränkung erfolgt durch die Angabe der entsprechenden Firmenbezeichnung in schwarzer Schrift auf weißem Grund auf einem weiteren Zusatzzeichen. Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn der Carsharingausweis im Fahrzeug gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.</p> <p>b) Durch Zusatzzeichen können Carsharingfahrzeuge von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein. Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch allein am Automaten angegeben sein.</p>
8	<p>Zeichen 314.1</p>  <p>Beginn einer Parkraumbewirtschaftungszone</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>5. a) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis zugunsten von mit einem Carsharingausweis versehenen Carsharingfahrzeugen beschränkt sein. Eine Beschränkung auf Fahrzeuge nur eines Carsharingunternehmens oder auf bestimmte Carsharingunternehmen ist nach Maßgabe des Carsharinggesetzes zulässig. Die Beschränkung erfolgt durch eine zusätzliche Angabe der entsprechenden Firmenbezeichnung in schwarzer Schrift auf weißem Grund auf einem weiteren Zusatzzeichen. Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn</p>

		<p>der Carsharingausweis gut lesbar im Fahrzeug ausgelegt oder angebracht ist.</p> <p>b) Durch Zusatzzeichen können Carsharingfahrzeuge von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein. Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch allein am Automaten angegeben sein.</p>
10	<p>Zeichen 315</p>  <p>Parken auf Gehwegen</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>4. a) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis zugunsten von mit einem Carsharingausweis versehenen Carsharingfahrzeugen beschränkt sein. Eine Beschränkung auf Fahrzeuge nur eines Carsharingunternehmens oder auf bestimmte Carsharingunternehmen ist nach Maßgabe des Carsharinggesetzes zulässig. Die Beschränkung erfolgt durch eine zusätzliche Angabe der entsprechenden Firmenbezeichnung in schwarzer Schrift auf weißem Grund auf einem weiteren Zusatzzeichen. Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn der Carsharingausweis gut lesbar im Fahrzeug ausgelegt oder angebracht ist.</p> <p>b) Durch Zusatzzeichen können Carsharingfahrzeuge von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein. Sind Parkscheinautomaten aufgestellt, kann die Freistellung auch allein am Automaten angegeben sein.</p>

Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 9 des Gesetzes vom 7. Mai 2021 (BGBl. I S. 850) geändert worden ist.

– Auszug –

§ 6a
Gebühren

(6) Für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen können in Ortsdurchfahrten die Gemeinden, im Übrigen die Träger der Straßenbaulast, Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In diesen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.

Verordnung über Parkgebühren (ParkG VO) vom 4. August 1992 (GVBl. LSA S. 645), die durch Artikel 105 des Gesetzes vom 7. Dezember 2001 (GVBl. LSA S. 540) geändert worden ist.

– Auszug –

§ 1

(1) Die Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen nach § 6a Abs. 6 ... des Straßenverkehrsgesetzes wird auf die Gemeinden übertragen. ...

Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) vom 6. Juli 1993 (GVBl. LSA S. 334), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. Juni 2018 (GVBl. LSA S. 187, 188) geändert worden ist.

– Auszug –

§ 1
Geltungsbereich

Das Gesetz regelt die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Straßen. Für Bundesfernstraßen gilt es nur, soweit dies ausdrücklich bestimmt ist.

§ 2
Öffentliche Straßen

(1) **Öffentliche Straßen** sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

(2) Zu den öffentlichen Straßen gehören

1. der Straßenkörper; das sind insbesondere der Straßengrund, der Straßenunterbau, der Straßenoberbau, die Brücken, Tunnel, Durchlässe,

Dämme, Gräben, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern, Lärmschutzanlagen, Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen, Haltestellenbuchten für den Linienverkehr, Parkstreifen und Parkplätze als eigene Wegeanlage (selbständiger Parkplatz) oder unmittelbar an die Fahrbahn anschließend sowie Rad- und Gehwege, auch wenn sie ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbständige Rad- und Gehwege);

2. der Luftraum über dem Straßenkörper;
3. das Zubehör; das sind die Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen, die Bepflanzung und

Anlagen aller Art, die der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, sowie die Straßenbeleuchtung, soweit sie zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht erforderlich ist;

4. die **Nebenanlagen**; das sind solche Anlagen, die überwiegend den Aufgaben der Straßenbauverwaltung dienen, wie Straßenmeistereien, Gerätehöfe, Lager, Lagerplätze, Ablagerungs- und Entnahmestellen, Hilfsbetriebe und -einrichtungen.

§ 3

Einteilung der öffentlichen Straßen

(1) Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen eingeteilt:

1. **Landesstraßen**; das sind Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind;
2. **Kreisstraßen**; das sind Straßen, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind;
3. **Gemeindestraßen**; das sind Straßen, die überwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder dem nachbarlichen Verkehr zwischen Gemeinden oder dem weiteren Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind;
4. sonstige öffentliche Straßen.

§ 5

Ortsdurchfahrten

(1) Eine **Ortsdurchfahrt** ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindegebietes, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

§ 18

Sondernutzung

(1) Die Benutzung einer Straße über den Gemeingebrauch hinaus ist **Sondernutzung**. Sie bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten der Erlaubnis der Gemeinde. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, darf sie die Erlaubnis nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde erteilen.

(2) Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder Widerruf erteilt werden. Sie kann mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, hat sie eine widerruflich erteilte Erlaubnis zu widerrufen, wenn die Straßenbaubehörde dies aus Gründen des Straßenbaues oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs verlangt.

(3) Der Erlaubnisnehmer hat gegen den Erlaubnisgeber keinen Ersatzanspruch bei Widerruf der Erlaubnis oder bei Sperrung, Änderung oder Einziehung der Straße.

(4) Der Erlaubnisnehmer hat Anlagen so zu errichten und zu unterhalten, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Arbeiten an der Straße bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde. Der Erlaubnisnehmer hat auf Verlangen der für die Erlaubnis zuständigen Behörde

1. die Anlagen zu ändern;
2. den benutzten Straßenteil in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

Die Kosten hierfür trägt der Erlaubnisnehmer. Er hat dem Träger der Straßenbaulast alle Kosten zu ersetzen, die diesem durch die Sondernutzung entstehen. Hierfür kann der Träger der Straßenbaulast angemessene Vorschüsse und Sicherheiten verlangen.

(5) Wechselt der Träger der Straßenbaulast, so bleibt eine nach Absatz 1 erteilte Erlaubnis bestehen.

(6) Sonstige nach öffentlichem Recht erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse oder Bewilligungen werden durch die Sondernutzungserlaubnis nicht ersetzt.

(7) Bei Gefahr, bei höherer Gewalt, zur Hilfeleistung oder auf Grund einer Panne erforderliche Sondernutzungen bedürfen keiner Erlaubnis und sind gebührenfrei, soweit sie die unabweisbar notwendige Dauer nicht überschreiten und den Erfordernissen der Verkehrssicherheit hinreichend Rechnung getragen wird.

§ 42

Träger der Straßenbaulast

(1) Das Land ist **Träger der Straßenbaulast** für die Landesstraßen. Die Landkreise und die kreisfreien Städte sind Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen. Die Gemeinden sind Baulastträger der Gemeindestraßen. Der Träger der Straßenbaulast für sonstige öffentliche Straßen wird in der Widmungsverfügung bestimmt.

(2) Die Gemeinden mit mehr als 50000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landes- und Kreisstraßen. Maßgebend ist die Einwohnerzahl, die das Landesamt für Statistik am 31. Dezember des vorletzten Jahres ermittelt hat.

(3) Werden Gemeindegrenzen geändert oder neue Gemeinden gebildet, ist die im Zeitpunkt der Bildung oder Änderung festgestellte Einwohnerzahl des neuen Gemeindegebietes maßgebend. In diesen Fällen wechselt die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, wenn sie bisher dem Land oder einem Landkreis oblag, spätestens mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach dem Jahr der Gebietsänderung, sonst mit der Gebietsänderung.

(4) Eine Gemeinde mit mehr als 25000 bis zu 50000 Einwohnern kann Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten werden, wenn sie es mit Zustimmung

der Straßenaufsichtsbehörde gegenüber der obersten Straßenbaubehörde erklärt; Absatz 2 Satz 2 und Absatz 3 Satz 1 gelten entsprechend. Die Straßenaufsichtsbehörde hat die Kommunalaufsichtsbehörde zu beteiligen. Die Zustimmung darf nur versagt werden, wenn Tatsachen vorliegen, die die Leistungsfähigkeit der Gemeinde zur Übernahme der Straßenbaulast ausschließen.

(5) Soweit dem Land oder den Landkreisen die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten obliegt, erstreckt sich diese nicht auf Gehwege, Parkplätze und damit in Zusammenhang stehende Entwässerungsanlagen; insoweit ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast. Dies gilt auch in den Fällen des § 5 Abs. 3 sowie in den Fällen des § 5 Abs. 3 a des Bundesfernstraßengesetzes.

§ 49

Verordnungsermächtigungen

(2) Die kommunalen Straßenbaulastträger sind

1. **Straßenbaubehörden** für die in ihrer Baulast stehenden Straßen, Straßenteile und Ortsdurchfahrten;

Die Gemeinde ist Straßenbaubehörde für die sonstigen öffentlichen Straßen (§ 3 Abs. 1 Nr. 4). Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Verordnung die Wahrnehmung von weiteren Aufgaben oder Befugnissen Landkreisen und Gemeinden zu übertragen.

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Turmschanzenstraße 30

39114 Magdeburg

poststelle@mlv.sachsen.anhalt.de

Tel.: +49 391 567 - 01

Fax: +49 391 567 - 7510

8. Juli 2021

