

Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Förderung des stationsbasierten Carsharing in Bayern

A) Problem

Neben anderen Forderungen hat der Bundesrat am 7. Juli 2013 eine EntschlieÙung 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 Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) bereits Regelungen zu diesem Mobilitätsmodell getroffen, die jedoch im Hinblick auf das stationsbasierte Carsharing auf Ortsdurchfahrten von BundesstraÙen 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 StraÙen- und Wegegesetzes (BayStrWG) um einen Artikel 18a auch für Staats-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige StraÙen 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 StraÙen- und Wegerecht eine spezielle Sondernutzungsregelung geschaffen werden, die neben der Klarstellung, dass stationsbasiertes Carsharing auf öffentlichen StraÙen 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 und sonstige Folgewirkungen

1. Verwaltung

Die neu eingefügte Regelung zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für stationsbasiertes Carsharing kann zu Mehraufwand 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 Verkehrsteilnehmer). Eine konkrete Kostenschätzung ist nicht zuverlässig möglich.

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

Das Konnexitätsprinzip gemäß Art. 83 Abs. 3 der Bayerischen 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.

Gesetz
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 Straßennutzern sind daher nicht auszuschließen. Die Vorschriften zur Sondernutzung setzen jedoch gerade einen Eingriff in den Gemeingebrauch 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 Gewerbeflächen 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 (BayVGh, Urteil vom 23.07.2009 - 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 anzuordnen, 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 Carsharinggesetz (Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing - CsgG) angenähert. Durch den 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.

Absatz 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 widerrufliche 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 GO 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.

Absatz 2

Nach ständiger Rechtsprechung (vgl. etwa BayVGh, Beschluss vom 05.12.2011 – 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 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. 2b) 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 der Änderung.