

Gesetzentwurf

der **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Thema: **Gesetz über die Bevorrechtigung von Carsharing im Freistaat Sachsen
(Sächsisches Carsharinggesetz – SächsCsgG)**

Dresden, den 15. Juni 2018

i.V.



Wolfram Günther, MdL
und Fraktion

Vorblatt

A. Zielstellung

Ziel der Gesetzesinitiative ist es, das stationsbasierte Carsharing im Freistaat Sachsen durch die Einräumung diverser Privilegien im öffentlichen Straßenraum zu fördern.

Das im September 2017 in Kraft getretene Carsharinggesetz auf Bundesebene (CsgG) sieht zwei Arten der Bevorrechtigung von Carsharing im öffentlichen Straßenraum vor:

Stellflächen können zum einen im öffentlichen Straßenraum exklusiv für das Abstellen von Carsharingfahrzeugen bestimmter Carsharinganbieter reserviert werden. Ähnlich wie bei reservierten Stellplätzen für Taxen oder Einsatzfahrzeuge, soll es im öffentlichen Straßenraum auch Parkraum ausschließlich für Carsharingfahrzeuge geben. Da das Bundes-Carsharinggesetz in diesem Zusammenhang aber nur auf Bundesfernstraßen anwendbar ist, sind zusätzlich landeseigene Regelungen für Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen im sächsischen Straßengesetz erforderlich. Durch Regelungen, die inhaltlich weitestgehend im Einklang mit den bundesrechtlichen Regelungen stehen, soll nun Rechtssicherheit sowohl für die sächsischen Kommunen als auch für die Anbieter von stationsbasiertem Carsharing hergestellt werden.

Eine Bevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen ermöglicht das Bundes-Carsharinggesetz zum anderen mit der Ermächtigung für Bundesländer bzw. Kommunen in Parkgebührenordnungen Ermäßigungen oder Befreiungen von Parkgebühren für Carsharingfahrzeuge (auch free-floater) vorzusehen. Hierzu bedarf es in Sachsen zwar keiner weiteren Regelung. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen aber die die Parkgebührenordnungen erlassenden Kommunen auf die Möglichkeit der Bevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen hingewiesen werden.

Die Förderung des Carsharings durch dessen Bevorrechtigung im öffentlichen Straßenraum hat diverse positive Auswirkungen, die die notwendigen Beschränkungen des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs anderer Verkehrsteilnehmer rechtfertigen:

Ein flächendeckendes Angebot an Carsharing-Möglichkeiten ermöglicht es den sächsischen Bürgerinnen und Bürgern einen mitunter sehr wenig genutzten Privat-PKW abzuschaffen. Dadurch wird der Parkraumbedarf verringert und Flächenkonflikte sowohl quantitativ als auch qualitativ reduziert. Insbesondere durch die Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie durch die Vorhaltung elektrisch oder hybrid betriebener Carsharingfahrzeuge können der motorisierte Individualverkehr verringert und die Konzentration von durch den Straßenverkehr verursachten Luftschadstoffen reduziert werden. Schließlich kann die Förderung des Carsharings insbesondere in Ballungsgebieten zur Vermeidung von Fahrverboten beitragen.

B. Wesentlicher Inhalt

Mit dem Gesetz werden die Regelungen des Bundes-Carsharinggesetzes auf das sächsische Straßenrecht übertragen und geschärft. Es wird umfassend auf Regelungen

des CsgG verwiesen, insbesondere zur Definition bedeutsamer Begriffe und zu einzelnen Verfahrensfragen.

Das stationsbasierte Carsharing wird als besondere Form der Sondernutzung öffentlichen Straßenraums in einem eigenen Paragraphen des Sächsischen Straßengesetzes geregelt. In einem zweistufigen Verfahren werden zunächst geeignete öffentliche Flächen als Stellflächen für stationsgebundene Carsharingfahrzeuge bestimmt. Für die Nutzung dieser Flächen durch Carsharing-Anbieter werden im Weiteren Voraussetzungen und Verfahren der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis geregelt. Es ist jedoch schon nach der allgemeinen Regelung zur Sondernutzung öffentlichen Straßenraums in § 18 Absatz 1 Satz 4 SächsStrG möglich, dass die Gemeinden in einer Sondernutzungssatzung die allgemeine Erlaubnisfreiheit dieser Art der Sondernutzung oder andere nähere Regelungen dazu vorsehen. Nach Durchführung eines transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahrens erhält ein geeigneter und zuverlässiger Carsharing-Anbieter die Sondernutzungserlaubnis für einen Zeitraum von maximal acht Jahren. Die Eignungs- und Zuverlässigkeitskriterien stehen im Sinne der bundesweiten Einheitlichkeit im Einklang mit den Regelungen des CsgG auf Bundesebene. Mit der Sondernutzungserlaubnis ist eine Betriebspflicht verbunden, deren Nichterfüllung zum Widerruf der Sondernutzungserlaubnis führen kann. Auf eine gesonderte Regelung der Sondernutzungsgebühren für Carsharing-Stellflächen kann verzichtet werden. Die allgemeine Regelung in § 21 SächsStrG gibt den Gemeinden schon jetzt den Spielraum zur Förderung des Carsharings die hierfür erhobenen Sondernutzungsgebühren zu minimieren.

Hinsichtlich der in § 3 Absatz 4 CsgG vorgesehen Ermächtigung, Carsharingfahrzeuge von der Parkgebührenpflicht zu befreien, wird die bestehende Ermächtigung der Gemeinden zum Erlass von Parkgebührenverordnungen im Sächsischen Straßenverkehrszuständigkeitsgesetz um den Hinweis auf die Möglichkeit zur Ermäßigung von Parkgebühren bzw. die Befreiung hiervon für Carsharingfahrzeuge ergänzt.

C. Alternativen

Der alternative Verzicht auf landeseigene Regelungen zum Carsharing führt zu einer Verfestigung von Rechtsunsicherheiten aufseiten der Carsharing-Anbieter und der Kommunen. Zwar werden in den sächsischen Kommunen auch nach derzeitiger Rechtslage schon Sondernutzungen in Form von Stellplätzen für Carsharingfahrzeuge erlaubt. Jedoch fehlt es an speziellen, auf die Situation des Carsharings abgestimmte Regelungen zum Erlaubnisverfahren und zu den Kriterien nach denen Bewerberinnen und Bewerber für Carsharing-Stellplätze auf Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen zu beurteilen sind. Die Beibehaltung der aktuellen Rechtslage wird nicht hinreichend zu einer Förderung des Carsharings im Freistaat Sachsen beitragen können.

D. Kosten

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 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.

E. Zuständigkeit

Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

**Gesetz über die Bevorrechtigung von Carsharing im Freistaat Sachsen
(Sächsisches Carsharinggesetz – SächsCsgG)**

Vom ...

Der Sächsische Landtag hat am ... das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Sächsischen Straßengesetzes

Das Sächsische Straßengesetz vom 21. Januar 1993 (SächsGVBl. S. 93), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Februar 2016 (SächsGVBl. S. 78) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 18 folgende Angabe eingefügt:

„§ 18a Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing“

2. In § 18 Absatz 1 wird nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

„Eine Erlaubnis soll nicht erteilt werden, wenn Menschen mit Behinderung durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt werden.“

3. Nach § 18 wird folgender § 18a eingefügt:

„§ 18a

Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing

(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung an Straßen kann die Gemeinde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge hierzu geeignete Flächen bestimmen. Ist die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast, darf sie Flächen nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde bestimmen. Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Straße, die Gewährleistung der Barrierefreiheit 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 Gemeinde im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbieter zum Zwecke der Nutzung als Stellfläche für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). Das Auswahlverfahren ist öffentlich bekanntzumachen und kann auch durch ein von der Gemeinde damit beauftragtes Unternehmen erfolgen.

(3) Geeignet ist ein Carsharinganbieter, der die in § 5 Absatz 4 Satz 1 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), in der jeweils geltenden Fassung, festgelegten Anforderungen an die von ihm im Rahmen der Sondernutzung zu erbringende Leistung (Eignungskriterien) erfüllt. § 5 Absatz 4 Satz 2 des Carsharinggesetzes gilt entsprechend. Zudem können das Emissionsverhalten, die Familienfreundlichkeit und die Barrierefreiheit der Carsharingfahrzeuge bei der Auswahl der Carsharinganbieter besonders berücksichtigt werden.

(4) Unzuverlässig ist ein Carsharinganbieter, der bei der Erbringung von Carsharingdienstleistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3723) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, verstoßen hat sowie den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 10 Absatz 9 des Gesetzes vom 30. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3618) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, genannten Fällen.

(5) Erfüllen mehrere Carsharinganbieter die Anforderungen der Absätze 3 und 4 in gleicher Weise und begehren sie eine Sondernutzungserlaubnis für die selbe Stellfläche, ist durch Los zu entscheiden.

(6) Der ausgewählte Carsharinganbieter hat auf der Stellfläche für die Dauer der erteilten Sondernutzungserlaubnis mindestens ein Carsharingfahrzeug zur Nutzung anzubieten (Betriebspflicht). Kommt er dieser Betriebspflicht nicht nach, kann die ihm erteilte Sondernutzungserlaubnis für die konkrete Stellfläche widerrufen werden. Sondernutzungserlaubnisse können auch widerrufen werden, wenn die Eignungskriterien vom Carsharinganbieter nicht mehr erfüllt werden. Das Vorliegen der Eignungskriterien ist der Behörde auf Anforderung nachzuweisen.

(7) § 2 und § 5 Absatz 2 Satz 3 und 4, Absatz 6 Satz 5 und Absatz 8 des Carsharinggesetzes gelten entsprechend.“

Artikel 2

Änderung des Sächsischen Straßenverkehrszuständigkeitsgesetzes

In § 18 Nummer 1 des Sächsischen Straßenverkehrszuständigkeitsgesetzes vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130, 136) werden nach dem Wort „Plätzen“ ein Komma und die Wörter „einschließlich der Bevorrechtigungen im Sinne des § 3 Absatz 4 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230),“ eingefügt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung:

A. Im Allgemeinen

Die verkehrs- und umweltpolitische sowie stadtplanerische Bedeutung von Carsharing ist unumstritten. Carsharing ist ein Bestandteil der modernen Mobilitätswelt. Es macht motorisierten Individualverkehr in Minutenschnelle zugänglich, entkoppelt ihn aber vom teuren und aufwändigen Besitz eines Privat-PKW. Carsharing entlastet die Umwelt, da es ergänzend mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzt wird, und vermindert so den Verbrauch von Ressourcen.

Ein Carsharing-Fahrzeug hat das Potential bis zu 20 Individualpersonenkraftwagen zu ersetzen und öffentlichen Parkraum auf einem Straßenabschnitt bis zu 100 m Länge freizugeben. Die frei werdende Fläche kann dann zum Beispiel für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger deutlich attraktiver gestaltet und die Aufenthaltsqualität im städtischen Bereich und in Wohnquartieren verbessert werden. Außerdem können Emissionen, die zum Klimawandel beitragen, reduziert und die Feinstaubbelastung in den sächsischen Groß- und Mittelstädten verringert werden. Die Verbände des öffentlichen Nahverkehrs kooperieren zunehmend mit vor Ort tätigen Carsharing-Unternehmen. Sie optimieren damit die Anschlussmobilität ihrer Kundinnen und Kunden. Bei den Carsharing-Anbietern handelt es sich zumeist um kleine und mittelständische Initiativen, so dass die Förderung des Carsharings auch der mittelständischen Wirtschaft zugute kommt.

Carsharing ist außerdem dazu geeignet umweltschonende Antriebstechnologien für Kraftfahrzeuge bekannt zu machen und durchzusetzen. Die Carsharing-Unternehmen investieren in neue Kraftfahrzeuge und ermöglichen es den Kundinnen und Kunden, die Vorteile dieser Fortbewegungsmittel zu erleben. Die positiven Erfahrungen werden an das Umfeld weitergegeben und so weitere Märkte generiert.

Aktuell geraten die Anbieter von Carsharing in Sachsen jedoch an ihre Grenzen. Attraktive zentrale Stellflächen werden insbesondere in innenstadtnahen Wohngebieten knapp. Vor allem das Fehlen einer verlässlichen Rechtsgrundlage zur Genehmigung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum hält viele Kommunen, die eigentlich der Dienstleistung Carsharing sehr zugewandt sind, von der Bestimmung geeigneter Flächen und Vergabe entsprechender Erlaubnisse ab.

B. Im Besonderen

Zu Artikel 1 – Änderung des Sächsischen Straßengesetzes

Zu 1.

Die Inhaltsübersicht wird um den neuen Paragraphen § 18a erweitert.

Zu 2.

§ 18 SächsStrG enthält die allgemeinen Regelungen zur Sondernutzung von öffentlichem Straßenraum. Auch die Nutzung von Flächen im öffentlichen Straßenraum als Stellflächen für stationsbasiertes Carsharing stellen eine Sondernutzung dar, die im anzufügenden § 18a näher geregelt wird. Der neue Satz 4 stellt für die Erteilung jeglicher Sondernutzungserlaubnisse klar, dass im Entscheidungsprozess die Belange behinderter Menschen bei der Ausübung des Gemeingebrauchs nicht unberücksichtigt bleiben dürfen. Es soll mit der Regelung zwar kein vorrangiger, absoluter Versagungsgrund für eine Sondernutzungserlaubnis geschaffen werden. Jedoch bezweckt die Norm das Bewusstsein für die Belange von Menschen mit Behinderung im öffentlichen Verkehrsraum weiter zu schärfen. Es sollen alle widerstreitenden Interessen im Einzelfall möglichst optimal zur Geltung gebracht werden. So soll zwar umwelt- und ressourcenschonendes Carsharing in Sachsen gefördert werden, jedoch nur soweit es Menschen mit Behinderung – so wie jede Sondernutzung – nicht beeinträchtigt.

Zu 3.

Mit Nummer 3 wird ein neuer § 18a in das Sächsische Straßengesetz eingefügt, der nähere Regelungen zum stationsbasierten Carsharing als eine besondere Form der Sondernutzung öffentlichen Straßenraums enthält. Die Reservierung von Stellflächen für Carsharingfahrzeuge unter Ausschluss aller anderen Verkehrsteilnehmer führt für diese zum Ausschluss des Gemeingebrauchs an der Straße. Deswegen sind immer allgemeinen sondernutzungsrechtlichen Regelungen des § 18 SächsStrG anzuwenden, soweit nicht § 18a Spezialregelungen für die Sondernutzung durch Carsharing enthält.

Insbesondere sind besondere Regelungen zum Carsharing in kommunalen Sondernutzungssatzungen möglich. Zur Förderung des Carsharings kann z. B. gemäß § 18 Abs. 1 Satz 4 SächsStrG von der Erlaubnispflicht abgesehen oder eine Reduzierung der Gebühren für die Sondernutzung festgelegt werden.

Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt mit der Bestimmung geeigneter Flächen für Carsharingstellplätze den ersten Schritt zur Förderung stationsbasierten Carsharings auf öffentlichen Straßen. Als Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahren (vgl. § 44 Absatz 2 und 4 SächsStrG) können die Gemeinden geeignete Flächen nach Maßgabe des Satz 3 auswählen und bestimmen. Ist für eine konkrete, meist außerorts liegende Fläche nicht die Gemeinde Träger der Straßenbaulast, muss sie die Zustimmung der zuständigen

Straßenbaubehörde (§ 47 SächsStrG) einholen (vgl. § 5 Absatz 1 Bundes-Carsharinggesetz). Die Funktionsfähigkeit der Straßen, die Belange von Menschen mit Behinderung sowie des öffentlichen Personennahverkehrs und die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind jeweils für eine bestimmte Fläche in Ausgleich zu bringen. Dabei meint der Begriff Barrierefreiheit eine bauliche Gestaltung der Flächen dergestalt, dass sie auch von Menschen mit Behinderung ohne zusätzliche Hilfen genutzt werden können.

Zu Absatz 2

In einem zweiten Schritt vergibt die Gemeinde (soweit zuständig) eine konkrete nach Absatz 1 bestimmte Stellfläche eine Sondernutzungserlaubnis an einen Carsharinganbieter, der die im folgenden definierten Auswahlkriterien erfüllt. Dies gilt soweit die Gemeinde nicht in einer Sondernutzungssatzung die Erlaubnisfreiheit für die Nutzung von Flächen als Carsharing-Stellplätze vorgesehen hat. In Einklang mit § 18 Absatz 2 Satz 1 SächsStrG ist eine Sondernutzungserlaubnis für Carsharing-Stellflächen auf höchstens acht Jahre zu befristen. In regelmäßigen zeitlichen Abständen sollen auch neue Anbieter eine Chance auf die Privilegierung ihrer Fahrzeuge haben. Die Vergabe der Sondernutzungserlaubnis erfolgt in einem diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren, das öffentlich bekannt zu machen ist. Die Gemeinde kann sich zur Durchführung des Auswahlverfahrens eines privaten Unternehmens bedienen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 definiert, wann ein Carsharinganbieter geeignet im Sinne des Absatz 2 ist. Im Interesse einer bundesweiten Einheitlichkeit wird auf die Regelungen des Bundes-Carsharinggesetzes verwiesen. § 5 Absatz 4 Satz 1 CsgG ermächtigt die zuständigen Bundesministerien zur Festlegung und Gewichtung von Eignungskriterien und benennt die Ziele der Bevorrechtigung des Carsharings. Solange eine solche Bundesverordnung nicht existiert, gelten die in der Anlage zum CsgG aufgezählten Kriterien. Darüber hinaus ist eine positive Berücksichtigung der in Absatz 3 Satz 3 aufgeführten Kriterien im Rahmen der Beurteilung der Geeignetheit eines Carsharinganbieters möglich.

Zu Absatz 4

In Absatz 4 wird ebenfalls in Einklang mit der Regelung auf Bundesebene (§ 5 Absatz 3 Satz 3 CsgG) die nach Absatz 2 erforderliche Zuverlässigkeit eines Carsharinganbieters definiert. Dies erfolgt durch Abgrenzung zu Tatbeständen, die eine Unzuverlässigkeit im straßenverkehrs- sowie wettbewerbsrechtlichen Sinn definieren.

Zu Absatz 5

Sollte es vorkommen, dass für eine bestimmte Carsharing-Stellfläche zwei oder mehr sich um eine Sondernutzungserlaubnis bewerbende Anbieter in gleichem Maße geeignet und zuverlässig sind, ordnet Absatz 5 die Durchführung eines Losverfahrens an.

Zu Absatz 6

Eine nach Absatz 2 erteilte Sondernutzungserlaubnis enthält eine Betriebspflicht des Erlaubnisnehmers. Stellt die Gemeinde fest, dass der Carsharinganbieter die Stellfläche nicht (mehr) für die Bereitstellung von Carsharingfahrzeugen nutzt, kann die Sondernutzungserlaubnis für diese Fläche gemäß § 49 VwVfG widerrufen werden. Gleiches gilt beim Wegfall der Eignung oder Zuverlässigkeit des Carsharinganbieters. Ziel der Betriebspflicht und Widerrufsmöglichkeiten ist zu verhindern, dass Stellflächen für Carsharingfahrzeuge über längere Zeit nicht genutzt werden und brach liegen. Statt dessen soll relativ zügig eine Neuvergabe der Sondernutzungserlaubnis an einen anderen Carsharing-Anbieter möglich sein.

Zu Absatz 7

Mit Absatz 7 wird auf einige Regelungen des Carsharinggesetzes verwiesen, die ebenso wie für Bundesfernstraßen auch für Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen gelten sollen. Im Sächsischen Straßengesetz ist im Zusammenhang mit Carsharing von den selben Begrifflichkeiten wie im Bundesgesetz auszugehen (Verweis auf § 2 CsgG). Mit dem Verweis auf § 5 Absatz 2 Satz 3 und 4 CsgG werden nähere Verfahrensregelungen getroffen. Der Verweis auf § 5 Absatz 6 Satz 5 ermöglicht die Verfahrensabwicklung über eine sog. einheitliche Stelle i.S.d. § 1 SächsVwVfZG i.V.m. § 71a VwVfG. Damit wird die EU-Dienstleistungsrichtlinie (2006/123/EG) umgesetzt. Den Bewerbern werden weitere Zugangsmöglichkeiten zum Verfahren und die elektronische Verfahrensabwicklung ermöglicht. Die einheitliche Stelle nimmt Anzeigen, Anträge, Willenserklärungen und Unterlagen entgegen und leitet sie unverzüglich an die zuständigen Behörden weiter. Mit dem Verweis auf § 5 Absatz 8 CsgG wird dem Erlaubnisnehmer die Befugnis erteilt, bauliche Vorrichtungen zum Absperrern der Stellfläche für das Carsharingfahrzeug vorzunehmen.

Zu Artikel 2 – Änderung des Sächsischen Straßenverkehrszuständigkeitsgesetzes

Die Änderung des SächsStVZustG knüpft an die in § 3 Absatz 4 CsgG vorgesehene Bevorrechtigung für Carsharingfahrzeuge durch Ermäßigung oder Befreiung von Parkgebühren an. Gemäß § 6a Absatz 4 Satz 2, Satz 4 StVG i.V.m. § 18 SächsStVZustG sind für den Erlass von Parkgebührenordnungen sächsischen Gemeinden zuständig. Die Erweiterung des § 18 SächsStVZustG hat eine Hinweisfunktion. Die Gemeinden sollen im Rahmen der Parkgebührenfestlegung auf die Möglichkeiten der Förderung des Carsharings durch § 3 Absatz 4 CsgG aufmerksam gemacht werden.

Zu Artikel 3 – Inkrafttreten

Die Norm regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.