BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 21/914 S**
Stadtbürgerschaft 06.10.2026
21. Wahlperiode

Mitteilung des Senats vom 6. Oktober 2026

Sondernutzungskonzept für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach § 18 Bremisches Landesstraßengesetz für stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge durch das Ordnungsamt Bremen als nach § 47 Absatz 2 Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG) für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach § 18 BremLStrG zuständige Ortspolizeibehörde

Der Senat überreicht der Stadtbürgerschaft den Entwurf eines Sondernutzungskonzeptes für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach § 18 Bremisches Landesstraßengesetz für Fahrzeugverleihsysteme im Hinblick auf stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge (auch free-floating Carsharing genannt) durch das Ordnungsamt Bremen als nach § 47 Absatz 2 Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG) für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach § 18 BremLStrG zuständige Ortspolizeibehörde mit der Bitte um Beschlussfassung.

Gemäß § 18 Absatz 1 Satz 1 des BremLStrG bedarf der Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) der Erlaubnis. Fahrzeugverleihsysteme, bei denen stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge (sogenanntes free-floating Carsharing) dauerhaft im Straßenraum aufgestellt werden, stellen einen Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus und somit eine erlaubnispflichtige Sondernutzung dar. In diesem Fall dient das Anbieten der kommerziellen Nutzung des öffentlichen Straßenraums für das Geschäftsmodell. Das dauerhafte Abstellen dieser Fahrzeuge zum Zwecke der Anmietung ist mithin als erlaubnispflichtige Sondernutzung zu behandeln. Gemäß § 18 Absatz 4 Satz 1 BremLStrG entscheidet die Ortspolizeibehörde (Ordnungsamt Bremen) über die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis nach pflichtgemäßem Ermessen.

Bisher wird lediglich das stationsbasierte Carsharing durch das Bremische Landes-Carshariinggesetz (BremLCsgG) geregelt. Die Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch weitere Formen von Fahrzeugverleihsystemen im Hinblick auf stationsunabhängige Carsharing-

Fahrzeuge wird bisher nicht reglementiert. Dies erfolgt mittels des gegenständlichen Sondernutzungskonzeptes.

Die städtische Deputation für Inneres hat dem Sondernutzungskonzept am 10. September 2026 zugestimmt. Die städtische Deputation für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung hat das Sondernutzungskonzept am 10. September 2026 zur Kenntnis genommen.

Sondernutzungskonzept für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach § 18 Bremisches Landesstraßengesetz für stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge durch das Ordnungsamt Bremen als nach § 47 Absatz 2 Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG) für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach § 18 BremLStrG zuständige Ortspolizeibehörde

I. Hintergrund

Carsharing ist weit mehr als ein modernes Mobilitätsangebot – es ist ein wirksames Instrument zur Entlastung unserer Städte. Es reduziert den individuellen Autobesitz, schafft Platz im öffentlichen Raum und trägt gleichzeitig zur Verringerung von Emissionen und Umweltbelastungen bei. Damit unterstützt Carsharing die übergeordneten Ziele einer nachhaltigen, sicheren und zukunftsfähigen und sozialgerechten Verkehrspolitik.

Das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharings (Carsharinggesetz - CsgG)[1] des Bundes regelt die allgemeine Definition von Carsharing in Deutschland. Es gibt mehrere Formen des Carsharings, darunter:

- das **stationsbasierte Carsharing** (Fahrzeuge werden auf einem fest zugewiesenen Parkplatz abgestellt; Abholung und Rückgabe erfolgen am selben Standort, sogenannte „round-trip“ Fahrten; Reservierungen im Voraus sind möglich),
- das **stationsunabhängige Carsharing** (auch free-floating Carsharing genannt; Fahrzeuge werden ohne festen Stellplatz innerhalb eines Bediengebiets frei geparkt; Reservierung im Voraus sind nicht möglich; für spontane, sogenannte „one-way“ Fahrten),
- und das **kombinierte Carsharing** (stationsbasiertes und stationsunabhängiges Carsharing aus der Hand eines Anbieters; verbindet die Vorteile beider o.g. Formen des Carsharings).

Alle Formen des Carsharings dienen als Ergänzung zum Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr und können in Kombination damit eine attraktive Alternative zum Besitz eines eigenen Autos darstellen. Diverse Studien zeigen vor allem, dass insbesondere das stationsbasierte und das kombinierte Carsharing zu einer merklichen Reduzierung des Autobesitzes und der Autonutzung bei den Nutzenden führen und somit zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs und der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in Städten beitragen[2].

Das Bremische Landes-Carsharinggesetz (BremLCsgG) regelt die Sondernutzung öffentlicher Straßen in der Straßenbaulast der Gemeinden zum Zwecke des stationsbasierten Carsharings mit dem Ziel der Verringerung des Parkraumbedarfs sowie der Verringerung der klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs. In dem Gesetz sind jedoch nicht alle Formen des Carsharings rechtlich normiert. Nicht geregelt ist z.B. das stationsunabhängige Carsharing (auch free-floating Carsharing genannt). Um auch für diese Form des Carsharings einen rechtlichen Rahmen zu schaffen, wurde das vorliegende Sondernutzungskonzept entwickelt.

---

[1] Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG): https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/BJNR223000017.html

[2] „Verkehrsentlastung durch Carsharing“, Bundesverband Carsharing e.V. (https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/umweltbilanz/verkehrsentlastung-durch-carsharing)

II. Anforderungen des § 18 Bremisches Landesstraßengesetz

Gemäß § 18 Absatz 1 Satz 1 des BremLStrG bedarf der Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) der Erlaubnis. Eine Erlaubnis soll nach Satz 2 nicht erteilt werden, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden. Gemäß § 18 Absatz 4 Satz 6 BremLStrG ist die Erlaubnis zu versagen, wenn die Sondernutzung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder straßen- oder städtebauliche oder andere öffentliche Belange beeinträchtigten würde oder ihr Gründe der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung entgegenstehen.

Fahrzeugverleihsysteme, bei denen stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge (sogenanntes free-floating Carsharing) dauerhaft im Straßenraum aufgestellt werden, gehen über den Gemeingebrauch hinaus und stellen daher eine erlaubnispflichtige Sondernutzung dar. Das Anbieten der Fahrzeuge dient unmittelbar der kommerziellen Nutzung des öffentlichen Straßenraums im Rahmen des jeweilige Geschäftsmodells. Somit ist das dauerhafte Abstellen dieser Fahrzeuge zum Zwecke der Vermietung rechtlich als Sondernutzung einzustufen und entsprechend genehmigungspflichtig. Das Abstellen eines stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeug während des laufenden Mietvorgangs bleibt davon unberührt. Unzulässiges Abstellen dieser Fahrzeuge wird durch das Ordnungsamt als Ordnungswidrigkeit verfolgt und geahndet.

Nach § 18 Absatz 4 Satz 1 BremLStrG entscheidet das Ordnungsamt als zuständige Ortspolizeibehörde über die Erteilung einer Erlaubnis nach pflichtgemäßem Ermessen. Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder Widerruf erteilt werden und kann zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung unter Bedingungen und mit Auflagen erteilt werden. Im Übrigen sind Entscheidungen in Abstimmung mit der senatorischen Behörde für Mobilität (Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung) einvernehmlich zu treffen. Die geltenden Bedingungen und Auflagen sind der aktuellen Muster-Sondernutzungserlaubnis zu entnehmen.

III. Zonen-Differenzierung

Der öffentliche Straßenraum in der Stadtgemeinde Bremen hält nur begrenzte Kapazitäten für die Nutzung durch Fahrzeugverleihsysteme bereit. Um möglichst allen Verkehrsteilnehmer:innen gerecht zu werden, erfordert der Ausgleich der gegenläufigen Interessen deshalb eine Differenzierung nach Lage, Nutzungsart und Aufteilung der Nutzungsformen (z.B. Fuß- und Radverkehr, Außengastronomie, ruhender Verkehr). Der Stadtgemeinde steht hierbei ein Ermessens- und Beurteilungsspielraum zu. Dabei ist zu berücksichtigen, dass den Interessen der Carsharing-Anbieter:innen die vielfältigen Interessen der übrigen Nutzer:innen des öffentlichen Straßenraums gegenüberstehen. Diese unterschiedlichen Interessen sind in einem sachgerechten Verhältnis zueinander abzuwägen und angemessen zu berücksichtigen. Zudem ist zu beachten, dass es den Anbieter:innen vornehmlich um ihre wirtschaftlichen Interessen geht. Die stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeuge werden im öffentlichen Straßenraum abgestellt und das Geschäftsmodell basiert auf der geschäftlichen Nutzung des öffentlichen Straßenraums. Sie nehmen damit öffentlichen Raum in Anspruch, der gerade in innenstadtnahen Quartieren einem hohen Parkdruck ausgesetzt ist. Der wesentliche Unterschied zu anderen (kommerziellen) Nutzungen des öffentlichen Parkraums besteht zudem darin, dass die Fahrzeuge das ganze Jahr über überwiegend im öffentlichen Parkraum abgestellt und zur Neuvermietung bereitgestellt werden.

i. Innenstadt

Die Innenstadt der Stadtgemeinde Bremen ist als Bediengebiet für stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge ausgeschlossen. Diese umfasst den Ortsteil „Altstadt“ im Stadtteil Mitte. Dies entspricht den verkehrspolitischen Zielen einer autoarmen Innenstadt und der Förderung der Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt mit Verkehrsmitteln abseits des Personenkraftwagens.

ii. Innenstadtnahe Quartiere

Die hochverdichteten innenstadtnahen Quartiere der Stadtgemeinde Bremen sind besonders geprägt durch hohen Parkdruck und komplexe Ansprüche an den öffentlichen Raum durch eine Vielzahl von Nutzungen. Diese Zone ist analog der Gebietszone I und II des Mobilitäts-Bau-Ortsgesetzes (MobBauOG)[3] ohne den Ortsteil Altstadt definiert und umfasst die gesamten Stadtteile Findorff, Walle (mit der Ausnahme Walle-Osterfeuerberg), Schwachhausen, die Östliche Vorstadt, die Neustadt (mit der Ausnahme der Ortsteile Neustadt-Huckelriede, Neustadt-Neuenland) sowie die Ortsteile Vegesack-Mitte, Vegesack-Grohn, Bahnhofsvorstadt und Ostertor. In diesen Quartieren ist es besonders wichtig, dass die verfügbaren Carsharing-Angebote neben der Ergänzung zum Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr auch einen bedeutsamen Beitrag zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs leisten. Aufgrund dessen werden hier nur stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge als Teil eines kombinierten Carsharing-Angebots zugelassen. Darüber hinaus darf der Anteil der free-floating Fahrzeuge maximal dreißig Prozent (30 %) des Angebots des jeweiligen Anbieters eines kombinierten Carsharing-Systems darstellen. Siebzig Prozent (70 %) der Fahrzeugflotte des jeweiligen Anbieters muss demnach aus stationsbasierten Fahrzeugen bestehen.

iii. Innenstadtfernere Quartiere

Innenstadtfernere Lagen sind von einem etwas geringeren Parkdruck geprägt als die Innenstadt und innenstadtnahen Quartiere. Jedoch besteht hier ebenfalls Bedarf nach Mobilitätsalternativen zum Privatauto, um den ruhenden Verkehr in der Stadtgemeinde zu reduzieren, Freiräume zu schaffen, den Bedarf nach einem zweiten oder dritten Personenkraftwagen im Haushalt zu reduzieren sowie Lücken im öffentlichen Verkehr zu schließen – insbesondere in den Abendstunden und an den Wochenenden, wenn der öffentliche Verkehr eine geringere Frequenz aufweist. In diesen Lagen, analog der Gebietszone III des MobBauOG[3], ist das Anbieten von Fahrzeugen eines kombinierten Carsharing-Angebots und eines reinen free-floating Carsharing-Angebots im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis zulässig. Diese Zone umfasst die Stadtteile Blumenthal, Burglesum, Gröpelingen, Borgfeld, Horn-Lehe, Vahr, Osterholz, Hemelingen, Huchting, Neustadt-Huckelriede, Neustadt-Neuenland, Oberneuland, Obervieland, Woltmershausen, Walle-Osterfeuerberg und Vegesack (mit der Ausnahme Vegesack-Mitte, Vegesack-Grohn).

---

[3] Die Gebietszonengrenzen des MobBauOGs, die Ortsteilgrenzen sowie Bewohnerparkgebiete können hier eingesehen werden: https://geoportal.bremen.de/geoportal/?Map/layerIds=11,26_1,10506,10633,10488,91&visibility=true,true,true,true,true,true&transparency=15,0,0,0,0,0&Map/center=[486734.74822027684,5880833.247815046]&Map/zoomLevel=6&uiStyle=simple

iv. Begründung

Die Festlegung der Differenzierung nach Gebietszonen sowie die Art der Carsharing-Fahrzeuge basiert auf der nachweisbaren verkehrsentlastenden Wirkung der verschiedenen Nutzungsformen. Wissenschaftliche Untersuchungen aus Bremen und anderen deutschen Städten sowie der Erfahrungsaustausch mit europäischen Städten zeigen deutlich, dass eine unbeschränkte Zulassung von Fahrzeugflotten jeglicher Art zu einer Überlastung des Straßenraums führt und unvertretbare Risiken mit sich bringt.

Eine zentrale Grundlage bildet die STARS-Studie des Bundesverband Carsharing e.V. aus dem Jahr 2018, die die Wirkung verschiedener Carsharing-Formen in Stuttgart, Köln und Frankfurt am Main untersuchte. Die Ergebnisse verdeutlichen die Unterschiede zwischen den Modellen: free-floating Carsharing wird von den Nutzer:innen mehrheitlich nicht als vollwertiger Ersatz für ein eigenes Auto angesehen – nur 33 % stimmten der Aussage zu, dass Carsharing ein vollwertiger Ersatz für ein eigenes Auto sei. Demgegenüber betrachten 63 % der Nutzer:innen des stationsbasierten Carsharings dieses Angebot als echten Ersatz für ein eigenes Fahrzeug. Kombinierte Systeme, die beide Varianten vereinen, entfalten eine vergleichbare Bewertung durch Nutzende und eine vergleichbare verkehrsentlastende Wirkung zu stationsbasierten Angeboten. Zudem zeigt sich, dass Nutzer:innen, die beide Varianten in Anspruch nehmen, häufiger ihren privaten Pkw abschaffen als jene, die nur eine Form nutzen. Damit wird deutlich, dass kombinierte Systeme ein wirksamer Weg sind, um auch free-floating Carsharing verkehrsentlastend anzubieten.

Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wird ein reines free-floating Angebot in den innenstadtnahen Quartieren (Gebietszone I und II) ausgeschlossen. Free-floating Carsharing ist nur im Rahmen kombinierter Systeme in den innenstadtnahen Quartieren zulässig. Ergänzend dazu wird der Anteil stationsunabhängiger Fahrzeuge in den innenstadtnahen Quartieren auf maximal 30 % der Gesamtflotte eines Anbieters begrenzt, um den Schwerpunkt des Carsharings weiterhin auf die Form des Carsharings mit der höchsten verkehrsentlastenden Wirkung zu setzen – dem stationsgebundenen Carsharing – sowie die Ordnung des ruhenden Verkehrs zu steuern.

Die Festlegung eines maximalen Anteils von 30 % stellt sicher, dass das Gesamtangebot eine spürbare verkehrsentlastende Wirkung entfaltet und den städtebaulichen sowie verkehrlichen Zielsetzungen des § 18 BremLStrG entspricht. Gleichzeitig bleibt den Anbietern ausreichend Spielraum, flexible free-floating Angebote als Ergänzung ihrer stationsbasierten Systeme vorzuhalten.

Insgesamt ist die Regelung des kombinierten Carsharings mit der Aufteilung von mindestens 70% stationsbasierte Fahrzeuge und maximal 30% stationsunabhängige Fahrzeuge geeignet, erforderlich und angemessen, um eine Überlastung des Straßenraums in den innenstadtnahen Quartieren zu verhindern, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und die Vorteile des Carsharings dort zu ermöglichen, wo sie besonders benötigt werden.

IV. Ausschluss von Transportern zum Abstellen im öffentlichen Straßenraum

Das Abstellen von Transportern, Kleinbussen und dergleichen im Rahmen eines stationsunabhängigen Carsharing-Angebots ist aufgrund der hohen Flächeninanspruchnahme des öffentlichen Straßenraums sowie aus Verkehrssicherheitsgründen nicht gestattet. Für derartige Nutzungen werden keine Sondernutzungserlaubnisse erteilt. Davon unberührt bleibt das Abstellen eines Transporters oder Kleinbus während des Mietvorgangs.

Zwar stellt das Mieten von Transportern für viele Nutzer:innen einen wichtigen Einstieg ins Carsharing dar und trägt zur Attraktivität des Angebots bei, dennoch sprechen verschiedene Gründe für die Notwendigkeit fest zugewiesener Stellplätz für diese Fahrzeugtypen. Im Unterschied zu den kompakteren Carsharing-Fahrzeugen, die für die tägliche Nutzung gut geeignet und nachgefragt sind, ist die Nutzungshäufigkeit von Transportern pro Carsharing-Nutzer:in deutlich geringer. Für ein attraktives Carsharing-Angebot ist es daher entscheidend, kleinere Fahrzeuge wohnortnah und in einem engmaschigen Netz von Standorten bereitzustellen, wie es die mobil.punkt-Strategie Bremens vorsieht. Bei Transportern zeigt die Erfahrung hingegen, dass Nutzer:innen bereit sind, etwas längere Wege zurückzulegen, um das Fahrzeug zu erreichen. Wichtiger als die unmittelbare Nähe zum Wohnort ist hier eine zentrale Lage mit guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Eine gleichmäßige Verteilung an fest zugewiesenen Standorten im Stadtgebiet erweist sich daher als zielführend.

Der Ausschluss von Transportern im stationsunabhängigen Carsharing dient zudem der Verkehrssicherheit in den Quartieren. Transporter unterscheiden sich in ihrer Fahreigenschaft deutlich von Personenkraftwagen. Sie haben einen größeren Wenderadius, benötigen beim Abbiegen einen größeren Radius, sind (für ungeübte Fahrer:innen) schwieriger ein- und auszuparken und weisen durch ihre Höhe eingeschränkte Sichtbeziehungen auf. Zudem kommt ein vergrößerter „Tote Winkel“, da Heckscheiben und Seitenfenster überwiegend nicht vorhanden sind. Diese Faktoren spiegeln auch in der Unfallstatistik wider: In rund zwei Drittel der Unfälle mit Beteiligung von Kleintransportern waren deren Fahrer:innen die Hauptverursacher:innen.

Ein üblicher Kleinbus oder Transporter, z.B. der Mercedes Sprinter, hat eine Länge von 5,93 m bis 7,37 m, eine Höhe von 2,30 bis 2,60 m und eine Breite von ca. 2,30 m. Das Abstellen solcher Fahrzeuge ohne festen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum – besonders in engen Quartiersstraßen mit Parken in der Längsanordnung – nimmt deutlich mehr Platz in Anspruch als ein gewöhnlicher Personenkraftwagen im Carsharing. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Barrierefreiheit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ist bei dem Einsatz von Transportern und Kleinbussen gegenüber Personenkraftwagen deutlich beeinträchtigter. Die Fahrzeuggröße erschwert auch die Sichtbeziehungen und Wegsicherheit der zu Fuß Gehenden. Zudem hat das Gerichtsurteil von Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) vom 6. Juni 2024 - BVerwG 3 C 5.23 - zur Klage gegen das aufgesetzte Gehwegparken in Bremen den Handlungsdruck verschärft, Maßnahmen zu ergreifen, die den öffentlichen Straßenraum entlasten oder zumindest nicht zusätzlich belasten. Zusätzliche in den Wohnquartieren abgestellte Kleintransporter würden den Parkdruck in diesen Gebieten noch einmal deutlich erhöhen.

Größere Carsharing-Fahrzeuge sollen daher nur an fest zugewiesenen Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum (an mobil.punkten, wenn die Eignungskriterien des BremLCsgG erfüllt sind) zur Vermietung angeboten werden können, um das Parken dieser Fahrzeuge an Querungen, Kreuzungen, Sichtachsen und auf Gehwegen zu verhindern. Zuletzt steht es Carsharing-Anbieter:innen offen, Abstellflächen auf Privatgrundstücken anzumieten, z.B. an Bau- und

Supermärkten, sofern eine Vereinbarung mit den jeweiligen Grundstückseigentümer:innen gefunden werden kann.

V. Bewohnerparkgebiete und bewirtschafteter Parkraum

Das Abstellen von stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeugen in Bewohnerparkgebieten ist nicht Gegenstand der Sondernutzungserlaubnis. Das Abstellen auf bewirtschafteten Stellplätzen ist nur mit gültigem Parkschein zulässig.

VI. Auskunftspflichten und Wirkungsanalysen

Alle Empfänger einer Sondernutzungserlaubnis für stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge werden im Rahmen der Sondernutzungserlaubnisse verpflichtet, den Behörden Auskunft über

- die Anzahl der registrierten Kunden in der Stadtgemeinde Bremen [halbjährlich],
- die Anzahl der in der Stadtgemeinde Bremen angebotenen Carsharing-Fahrzeuge mit deren wesentlichen Fahrzeugeigenschaften (aufgeschlüsselt nach stationsbasierten und free-floating Fahrzeugen) [halbjährlich], sowie
- die sich aus Kund:innenbefragungen ergebende Ersatz- und Verzichtsquote, als Verhältnis der vor Carsharing-Nutzung und mit Carsharing-Nutzung vorhandenen Personenkraftwagen der Kund:innen oder der ohne Carsharing ansonsten angeschaffte Personenkraftwagen (nach dem Evaluationsstandard des Bundesverband Carsharing e.V.[4]) [alle zwei Jahre]

zu geben.

Zudem soll circa alle fünf Jahre in der Stadtgemeinde Bremen eine unabhängige wissenschaftliche Evaluation durchgeführt werden, um die Auswirkungen von stationsbasiertem, stationsunabhängigem und kombiniertem Carsharing auf Fahrzeugbesitz und Mobilitätsverhalten zu analysieren. Carsharing-Anbieter:innen erteilen mit ihrem Antrag auf Sondernutzungserlaubnis ihre volle Kooperationsbereitschaft und Einwilligung, an Evaluationen dieser Art teilzunehmen.

VII. Befristung

Eine Befristung oder ein Widerrufsvorbehalt ist gemäß § 18 Absatz 4 Satz 2 BremLStrG zwingende Voraussetzung bei der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis. Die Sondernutzungserlaubnisse für die stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeuge (free-floating Carsharing) werden auf Zeit oder Widerruf erteilt.

[4] Evaluationsstandard "Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen" (bcs), https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/verkehrsentlastende-wirkung-carsharing-messen