

Schriften zum Deutschen
und Europäischen Infrastrukturrecht

Band 28

Wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen

Zugleich eine Untersuchung zur Wahrnehmung
einer Verantwortung für Sharingangebote

Von

Tobias Kloidt



Duncker & Humblot · Berlin

TOBIAS KLOIDT

Wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen

Schriften zum Deutschen
und Europäischen Infrastrukturrecht

Herausgegeben von Markus Ludwigs und Patrick Hilbert

Band 28

Wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen

Zugleich eine Untersuchung zur Wahrnehmung
einer Verantwortung für Sharingangebote

Von

Tobias Kloidt



Duncker & Humblot · Berlin

Der Fachbereich Rechtswissenschaften der Goethe Universität Frankfurt am Main
hat diese Arbeit im Jahre 2024 als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

D30

Alle Rechte vorbehalten
© 2025 Duncker & Humblot GmbH, Berlin
Satz: 3w+p GmbH, Rimpau
Druck: CPI books GmbH, Leck
Printed in Germany

ISSN 2198-0632
ISBN 978-3-428-19445-2 (Print)
ISBN 978-3-428-59445-0 (E-Book)
Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☺

Verlagsanschrift: Duncker & Humblot GmbH, Carl-Heinrich-Becker-Weg 9,
12165 Berlin, Germany | E-Mail: info@duncker-humblot.de
Internet: <https://www.duncker-humblot.de>

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Oktober 2023 abgeschlossen und schließlich im Oktober 2024 vom Fachbereich Rechtswissenschaften der Goethe Universität Frankfurt am Main als Dissertation angenommen. Literatur und Rechtsprechung konnten bis einschließlich Juni 2024 berücksichtigt werden.

Zuallererst möchte ich mich bei meinem Doktorvater, Prof. Dr. Georg Hermes, an dessen Lehrstuhl ich während der Promotion tätig war und der mich stets gefördert und unterstützt hat, bedanken.

Weiter möchte ich mich bei Prof. Dr. Roland Broemel für die Erstellung des Zweitgutachtens bedanken.

Eine namentliche Erwähnung verdienen außerdem meine Freunde und früheren Kollegen Jennifer Kring, Ruşen Cikar und Matthias Gegenwart, auf deren Unterstützung ich mich stets verlassen konnte.

Besonderer Dank gilt Maximilian Meininger-Schad, der die Arbeit Korrektur gelesen hat und dem ich wertvolle Hinweise verdanke.

Schließlich danke ich meinen Eltern, Dr. Anja und Matthias Kloidt. Sie haben mich stets unterstützt. Ohne sie wäre ich nicht dort, wo ich jetzt bin. Ihnen ist diese Arbeit gewidmet.

Frankfurt am Main, im Januar 2024

Tobias Kloidt

Inhaltsübersicht

| | |
|--|-----|
| Problemaufriss und Gang der Untersuchung | 23 |
| | |
| <i>1. Teil</i> | |
| Rechtliche und tatsächliche Grundlagen einer staatlichen Verantwortung für Sharingangebote | 28 |
| § 1 Die staatliche Verantwortung für Carsharingangebote | 28 |
| § 2 Übertragung der Erkenntnisse auf Sharingangebote im Bereich der Mikromobilität | 95 |
| Fazit 1. Teil | 104 |
| | |
| <i>2. Teil</i> | |
| Wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen im Spannungsfeld von unternehmerischer Freiheit und Gemeinwohlebindung | 106 |
| § 3 Grundlagen wirtschaftlicher Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen | 106 |
| § 4 Wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen als Gemeingebräuch | 147 |
| § 5 Wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen als Sondergebrauch | 170 |
| § 6 Wirtschaftliche Tätigkeiten auf den nicht-öffentlichen Straßenteilen | 253 |
| § 7 Bedeutung einer Straßenverkehrsflächenplanung für wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen | 284 |
| Fazit 2. Teil | 292 |
| | |
| <i>3. Teil</i> | |
| Wahrnehmung einer Verantwortung für Sharingangebote mit den Instrumenten des Straßen- und Straßenverkehrsrechts | 297 |
| § 8 Verantwortungswahrnehmung für Carsharingangebote auf Grundlage des CsgG und entsprechender Regelungen der Länder | 297 |
| § 9 Wahrnehmung einer Verantwortung für Sharingangebote auf Grundlage des allge- meinen Straßen- und Straßenverkehrsrechts | 382 |
| § 10 Verantwortungswahrnehmung im Rahmen einer Straßenverkehrsflächenplanung .. | 421 |

| | | |
|---|-----|-----|
| Fazit 3. Teil | 426 | |
| | | |
| <i>4. Teil</i> | | |
| Potenzial einer Verantwortungswahrnehmung durch ein Zusammenwirken mit dem öffentlichen Wirtschafts- bzw. Nahverkehrsrecht 428 | | |
| § 11 Konzeption einer Verantwortungswahrnehmung mit den Instrumenten des Nahverkehrsrechts | 428 | |
| § 12 Konsequenzen für das Straßen- und Straßenverkehrsrecht als Verantwortungswahrnehmungsinstrumente | 477 | |
| Fazit 4. Teil | 482 | |
| | | |
| Abschließende Betrachtung und Ausblick | | 484 |
| | | |
| Zusammenfassung in Thesen | | 489 |
| | | |
| Literaturverzeichnis | | 497 |
| | | |
| Sachwortregister | | 517 |

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Problemaufriss und Gang der Untersuchung | 23 |
| A. Die Nutzung öffentlicher Straßen als Gegenstand rechtswissenschaftlicher Arbeiten | 23 |
| B. Die Nutzung öffentlicher Straßen für wirtschaftliche Tätigkeiten als verfassungs-, verwaltungs- und wettbewerbsrechtliches Problemfeld | 24 |
| C. Zur Wahrnehmung einer Verantwortung für Sharingangebote | 25 |
| | |
| <i>1. Teil</i> | |
| Rechtliche und tatsächliche Grundlagen einer staatlichen Verantwortung für Sharingangebote | 28 |
| § 1 Die staatliche Verantwortung für Carsharingangebote | 28 |
| A. Carsharing als Rechtsbegriff | 28 |
| I. Begriffsbestimmung und Abgrenzung zu anderen Angeboten | 29 |
| 1. Angebot eines Unternehmens an eine unbestimmte Anzahl an Nutzern | 30 |
| 2. Selbstförderung | 31 |
| 3. Nutzung auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung | 31 |
| 4. Zeit- oder Kilometertarif | 33 |
| 5. Kraftfahrzeuge | 33 |
| II. Stationsbasierte und stationsunabhängige Angebote | 33 |
| 1. Stationsbasiertes Carsharing (§ 2 Nr. 4 CsgG) | 34 |
| 2. Stationsunabhängiges Carsharing (§ 2 Nr. 3 CsgG) | 35 |
| 3. Kombinierte Carsharingangebote | 36 |
| B. Entwicklung und wirtschaftliche Grundlagen des Carsharing | 36 |
| I. Entwicklung des Carsharing | 36 |
| 1. Anfänge des Carsharing als „Ökoprojekt“ | 37 |
| 2. Weiterentwicklung zu einer Mobilitätsdienstleistung | 38 |
| 3. Hemmnisse und Erfolgsbedingungen einer weiteren Verbreitung des Carsharing | 40 |
| II. Wirtschaftliche Grundlagen des Carsharing | 41 |
| 1. Akteure der Carsharingwirtschaft | 42 |
| a) Anbieter und Buchungsplattformen | 42 |
| b) Kunden und Teilnehmer | 44 |

| | |
|--|----|
| c) Die Rechtsbeziehung zwischen Anbieter, Kunden und Dritten | 46 |
| d) Kommunen | 48 |
| e) Träger des ÖPNV und Nahverkehrsunternehmen | 49 |
| 2. Wettbewerb und Kostenunterdeckung | 50 |
| a) Intra- und intermodaler Wettbewerb | 50 |
| b) Kostenunterdeckung als Herausforderung für das Geschäftsmodell Carsharing | 52 |
| III. Carsharing als Teil einer Sharing Economy? | 53 |
| 1. Grundzüge einer Sharing Economy | 54 |
| 2. Anwendungen im Mobilitätssektor: Vehicle- und Ridesharing | 56 |
| C. Funktionen des Carsharing | 59 |
| I. Förderung umwelt-, klima- und raumverträglicher Mobilität | 59 |
| 1. Carsharing als umweltverträgliche Alternative zu Privatfahrzeugen | 61 |
| a) Entlastungswirkung durch eine Reduzierung des Fahrzeugbestandes | 61 |
| b) Nutzung umweltverträglicherer Fahrzeuge | 62 |
| c) Seltenere Nutzung von Automobilität | 63 |
| 2. Carsharing als Teil des Umweltverbunds | 64 |
| a) Defizite des Umweltverbunds | 64 |
| b) Potenzial von Carsharingangeboten als Ergänzung des Umweltver- bands | 66 |
| c) Anforderungen an eine Integration der Carsharingangebote in den Umweltverbund | 67 |
| 3. Mittelbare Förderung eines umweltverträglichen Verkehrs durch eine Er- weiterung staatlicher Handlungsmöglichkeiten? | 69 |
| 4. Widerspruch zwischen wirtschaftlichem Erfolg und positiven Umwelt- wirkungen? | 69 |
| 5. Empirischer Nachweis positiver Umweltwirkungen und Anerkennung durch den Gesetzgeber | 70 |
| II. Soziale Funktion | 72 |
| III. Wirtschaftsförderung | 73 |
| D. Grundlagen und Bezugspunkte des Carsharing im Verfassungsrecht | 73 |
| I. Staatliche Verantwortung für umweltverträgliche Mobilität | 74 |
| 1. Integrationsfunktion der (Verkehrs-)Infrastrukturen | 74 |
| 2. Sozialstaatsprinzip (Vorsorge- und Fürsorgeprinzip) | 75 |
| 3. (Mobilitäts-)Grundrechte | 78 |
| 4. Umweltstaatsziel und grundrechtlicher Schutz vor Verkehrsbelastungen | 81 |
| II. Bereitstellung von Carsharingangeboten | 85 |
| 1. Berufsfreiheit | 85 |
| 2. Kommunale Selbstverwaltungsgarantie | 86 |

| | |
|--|------------|
| E. Begründung und Grundzüge einer staatlichen Verantwortung für Carsharingangebote | 88 |
| I. Verfassungsrechtliche Begründung einer staatlichen Verantwortung für Carsharingangebote | 88 |
| II. Grundzüge einer staatlichen Verantwortung für Carsharingangebote | 89 |
| III. Verantwortungswahrnehmung durch den Staat und private Akteure. Carsharing als öffentliche Aufgabe | 91 |
| F. Fazit | 94 |
| § 2 Übertragung der Erkenntnisse auf Sharingangebote im Bereich der Mikromobilität | 95 |
| A. Mikromobilität als Betätigungsgebiet für Sharingangebote | 95 |
| B. Die einzelnen Angebote | 96 |
| I. Bikesharing | 96 |
| II. Scootersharing | 98 |
| III. Weitere Angebote | 101 |
| C. Berücksichtigung im Rahmen einer Verantwortung für umweltverträgliche Mobilität | 102 |
| D. Fazit | 103 |
| Fazit 1. Teil | 104 |

2. Teil

Wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen im Spannungsfeld von unternehmerischer Freiheit und Gemeinwohlbindung

| | |
|--|-----|
| § 3 Grundlagen wirtschaftlicher Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen | 106 |
| A. Ansätze einer rechtswissenschaftlichen Erfassung und Systematisierung wirtschaftlicher Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen | 108 |
| I. Deskriptiver Ansatz. Öffentliche Straßen als Mehrzweckinstitut und Kritik | 108 |
| II. Normativer Ansatz. Verfassungsrechtliche Funktionen öffentlicher Straßen | 109 |
| 1. Öffentliche Straßen als Infrastruktur | 110 |
| 2. Öffentliche Straßen als öffentlicher Raum | 111 |
| III. Die Gemeinwohlbindung öffentlicher Straßen als Schranke wirtschaftlicher Tätigkeiten | 113 |
| B. Grundlagen im Verfassungs- und Anknüpfungspunkte im Wettbewerbsrecht | 114 |
| I. Wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen als Grundrechtsausübung | 114 |
| 1. Schutzgehalt der Grundrechte auf den öffentlichen Straßenteilen | 114 |
| a) Öffentliche Straßen als staatliche Leistung und Grundrechtsvoraussetzung | 115 |
| b) Schutzfunktionen und Gewährleistungsdimensionen der Grundrechte | 116 |
| aa) Originäres Leistungsrecht | 117 |

| | |
|--|-----|
| bb) Derivatives Teilhaberecht | 118 |
| cc) Freiheits- und Abwehrrecht | 119 |
| c) Berufsregelnde Tendenz als Eingriffsvoraussetzung? | 122 |
| d) Schutz des Zugangs zu und der Nutzung von öffentlichen Straßen durch Art. 14 Abs. 1 GG? | 123 |
| 2. Verfassungsrechtliche Schranken | 124 |
| a) Rechtfertigungsanforderungen | 124 |
| aa) Rechtfertigung von Eingriffen in die teilhaberechtliche Dimension | 125 |
| bb) Rechtfertigung von Eingriffen in die abwehrrechtliche Dimension | 125 |
| b) Straßenbezogene Rechtfertigungsgründe | 126 |
| aa) Öffentliche Straßen als Allmendegut | 127 |
| bb) Sicherung einer gemeinverträglichen Straßen Nutzung durch ein Zugangs- und Nutzungsregime | 128 |
| cc) Gemeinverträglichkeit als Grenze der Grundrechtsausübung | 129 |
| c) Nicht-strassenbezogene Rechtfertigungsgründe | 131 |
| 3. Grundrechtsschutz auf den nicht-öffentlichen Straßenteilen | 132 |
| 4. Fazit | 132 |
| II. Wirtschaftliche Tätigkeiten zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben | 133 |
| III. Öffentliche Straßen als Wettbewerbsraum. Zugang und Nutzung öffentlicher Straßen als Regelungsgegenstand des Wettbewerbsrechts? | 135 |
| C. Umsetzung im einfachen Recht. Das Straßen- und Straßenverkehrsrecht als Zugangs- und Nutzungsregime | 137 |
| I. Grundlagen im Recht der öffentlichen Sachen | 137 |
| II. Modifizierung durch die Grundrechte | 139 |
| III. Abgrenzung und Zusammenwirken des Straßen- und Straßenverkehrsrechts | 141 |
| IV. Die Verwaltung örtlicher Straßen als kommunale Aufgabe | 142 |
| V. Zur Wettbewerbsneutralität des Straßen- und Straßenverkehrsrechts | 144 |
| VI. Verhältnis zu Zulassungsregimen außerhalb des Straßen- und Straßenverkehrsrechts | 145 |
| § 4 Wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen als Gemeingebrauch | 147 |
| A. Abgrenzung von Gemeingebrauch und Sondergebrauch durch Auslegung der Widmung | 147 |
| I. Der traditionelle Verkehrs begriff | 148 |
| II. Widmungserweiterung unter Berücksichtigung spezieller Freiheitsgrundrechte | 150 |
| III. Gemeinverträglichkeit und Verkehrsüblichkeit | 152 |
| IV. Eröffnung eines Gemeingebrauchs zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben | 154 |
| V. Fazit | 157 |

| | |
|--|-----|
| B. Der Gemeingebräuch als Rahmen für wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen | 157 |
| I. Der Gemeingebräuch als Freiheitsraum (auch) für Unternehmer | 158 |
| 1. Zugangs- und Nutzungsfreiheit im Rahmen des Gemeingebräuchs | 158 |
| 2. Unentgeltlichkeit des Gemeingebräuchs als Teil einer „freien“ Straßen-nutzung? | 161 |
| II. Gleichheit aller Straßennutzer als Wesensmerkmal des Gemeingebräuchs | 162 |
| 1. Der Anspruch auf eine gleichberechtigte Teilhabe am Gemeingebräuch | 162 |
| 2. Absicherung durch das Beihilfenrecht? | 164 |
| III. Nutzungsprivilegierungen für die Erfüllung öffentlicher Aufgaben | 167 |
| IV. Fazit | 168 |
| § 5 Wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen als Sondergebrauch | 170 |
| A. Das Sondernutzungsrecht als Zugangs- und Nutzungsregime für wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen | 172 |
| I. Zulassung einer Sondernutzung durch Verwaltungsakt | 173 |
| 1. Antrag des Unternehmers als Sondernutzer | 173 |
| 2. Zulassungsentscheidung als Ermessensentscheidung | 173 |
| 3. Nebenbestimmungen (insb. Befristung und Widerrufsvorbehalt) | 175 |
| 4. Erhebung von Sondernutzungsgebühren | 176 |
| 5. Sondernutzungssatzungen als Gestaltungssatzungen | 178 |
| 6. Rechtsschutz | 179 |
| II. Zulassung von Sondernutzungen auf Initiative der Verwaltung | 180 |
| III. Zulassung einer Sondernutzung durch öffentlich-rechtlichen Vertrag | 182 |
| B. Die Anwendung des Sondernutzungsrechts unter Beachtung der Grundrechte | 183 |
| I. Der Anspruch auf freie Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten im Rahmen des Sondergebrauchs | 183 |
| 1. Das Sondernutzungsrecht als Eingriff in Art. 12 Abs. 1 GG | 183 |
| 2. Der Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über einen Antrag auf Zulassung einer Sondernutzung unter Berücksichtigung des Art. 12 Abs. 1 GG | 185 |
| 3. Ausschluss des Ermessens als Grundrechtseingriff? | 186 |
| II. Die Verwirklichung des Anspruchs auf gleichberechtigte Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten im Rahmen des Sondergebrauchs | 188 |
| III. Der Anspruch der Unternehmer auf verteilungsgerechte Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten in Knappeitssituationen | 189 |
| 1. Die Entscheidung über die Zulassung einer Sondernutzung als Verteilungsentscheidung | 190 |
| a) Verteilungsverfahren und -entscheidungen als Handlungstypen der Verwaltung | 190 |
| b) Übertragung auf die Zulassung einer Sondernutzung | 191 |
| c) Modifizierung der Genehmigungs- zu einer Verteilungsentscheidung | 192 |

| | |
|--|-----|
| 2. Verfassungsrechtliche Anforderungen an die Bewältigung von Verteilungssituationen | 192 |
| a) Anforderungen an die Ausgestaltung des Verteilungsverfahrens auf Initiative der Verwaltung | 193 |
| b) Bewältigung aufgedrängter Verteilungssituationen | 196 |
| c) Absicherung der Teilhabeansprüche hinzutretender Mitbewerber | 197 |
| d) Pflicht zur proaktiven Gestaltung eines Verteilungsverfahrens? | 198 |
| 3. Konsequenzen für die Anwendung des Sondernutzungsrechts in Verteilungssituationen und dessen verbleibende Bedeutung | 198 |
| a) Ermessensentscheidung als Auswahlentscheidung | 198 |
| b) Absicherung durch eine Neubestimmung der Ausgleichs- und Verteilfunktion | 200 |
| c) Zur bleibenden Bedeutung der Wettbewerbsneutralität des Straßenrechts | 201 |
| d) Die Doppelfunktion von Befristung und Widerrufsvorbehalt in Verteilungssituationen | 203 |
| e) Sondernutzungskonzepte als Verteilungskonzepte | 204 |
| f) Rechtsschutz der Konkurrenten | 205 |
| 4. Verhältnis zu anderen Verteilungsregimen | 206 |
| C. Überformung durch das europäische und deutsche Wettbewerbsrecht? | 206 |
| I. Das Vergaberecht als Verteilungsregime für Sondernutzungsrechte | 207 |
| 1. Anwendung des GWB-Vergaberechts als spezielles Verteilungsregime | 208 |
| 2. Anforderungen an ein straßenrechtliches Verteilungsverfahren aus dem Primärvergaberecht | 211 |
| II. Die Zulassung einer Sondernutzung als verbotene oder kompensationsbedürftige Beihilfe | 213 |
| III. Begründung eines kartellrechtlichen Zugangs- und Nutzungsanspruchs | 216 |
| D. Anwendungsfälle | 220 |
| I. Sondernutzungsverträge mit Ausschließlichkeitsklauseln (insb. zu Werbenutzungsverträgen) | 221 |
| 1. Grundrechte | 222 |
| 2. Wettbewerbsrecht | 224 |
| 3. Konsequenzen für die Anwendung und Bedeutung des einfachen Rechts | 226 |
| 4. Fazit | 229 |
| II. Verantwortungswahrnehmung für die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen | 229 |
| 1. Die Gewährleistung einer flächendeckenden, öffentlich-zugänglichen Ladeinfrastruktur als öffentliche Aufgabe | 230 |
| 2. Verantwortungswahrnehmung durch die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsflächen | 232 |
| 3. Das Sondernutzungsrecht als Verantwortungswahrnehmungsinstrument | 236 |
| 4. Grund-, wettbewerbs- und straßenrechtliche Maßgaben | 239 |
| a) Grundrechte | 240 |

| | |
|---|-----|
| b) Vergaberecht | 241 |
| c) Beihilfenrecht | 243 |
| d) Kartellrecht | 245 |
| e) Verbleibende Bedeutung des Straßenrechts | 247 |
| 5. Fazit | 247 |
| III. Straßenrechtliche Veranstaltung von Volksfesten und Märkten | 248 |
| 1. Veranstaltung eines Marktes gem. §§ 69 ff. GewO oder als kommunale Einrichtung | 249 |
| 2. Veranstaltung eines Marktes auf Grundlage des Sondernutzungsrechts .. | 250 |
| 3. Fazit | 251 |
| E. Fazit | 252 |
| § 6 Wirtschaftliche Tätigkeiten auf den nicht-öffentlichen Straßenteilen | 253 |
| A. Zivilrechtliches Eigentum der Baulastträger als Grundlage einer Straßen- und Wegeherrschaft | 254 |
| B. Privatrechtliche Wegenutzungsverträge als Zugangs- und Nutzungsregeln | 258 |
| I. Gestattungsverträge | 258 |
| II. Konzessions- bzw. Gebietsversorgungsverträge | 259 |
| III. Konsequenzen für das mit dem Straßenkörper verbundene Eigentum an den Leitungen | 261 |
| C. Öffentlich-rechtliche Bindungen der Baulastträger bei der Wahrnehmung ihrer privatrechtlichen Befugnisse | 262 |
| I. Gemeinwohlbindung des Straßeneigentums | 262 |
| II. Bindung der Baulastträger an die Grundrechte | 263 |
| III. Bindung der Baulastträger an das Wettbewerbsrecht | 264 |
| 1. Spezialregelungen für Energiekonzessionsverträge in den §§ 46 ff. EnWG | 265 |
| 2. Vergaberecht | 268 |
| 3. Kartellrecht | 271 |
| IV. Bindungen der Baulastträger bei der Erhebung von Nutzungsentgelten .. | 276 |
| V. Zwischenfazit | 277 |
| D. Das öffentlich-rechtliche Straßennutzungsrecht für Telekommunikationsleitungen aus §§ 125 ff. TKG | 278 |
| E. Fazit | 282 |
| § 7 Bedeutung einer Straßenverkehrsflächenplanung für wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen | 284 |
| A. Verfassungsrechtlicher Rahmen für eine Straßenverkehrsflächenplanung | 285 |
| B. Die einzelnen Planungsinstrumente | 286 |
| I. Gesamtstädtische Planung (insb. Bebauungspläne) | 287 |
| II. Sonstige Planungen und Konzepte der Kommunen | 290 |
| C. Fazit | 291 |

| | |
|--|-----|
| Fazit 2. Teil | 292 |
| A. Die Nutzung öffentlicher Straßen für wirtschaftliche Tätigkeiten als Ausübung grundrechtlich geschützter Freiheit und Teilhabe | 292 |
| B. Der Wettbewerb auf öffentlichen Straßen und die Bewältigung von Konflikten unter Berücksichtigung der Grundrechte und des Wettbewerbsrechts | 293 |
| C. Bleibende Bedeutung des Straßen- und Straßenverkehrsrechts und staatliche Gestaltungsmöglichkeiten | 294 |

3. Teil

Wahrnehmung einer Verantwortung für Sharingangebote mit den Instrumenten des Straßen- und Straßenverkehrsrechts

| | |
|--|-----|
| § 8 Verantwortungswahrnehmung für Carsharingangebote auf Grundlage des CsgG und entsprechender Regelungen der Länder | 297 |
| A. Das Carsharinggesetz des Bundes und entsprechende Regelungen der Länder | 298 |
| I. Die Nutzung öffentlicher Straßen als Erfolgsbedingung für Carsharingangebote | 299 |
| II. Gründe für die Schaffung eines Carsharinggesetzes auf Bundesebene | 300 |
| III. Gesetzgebungshistorie | 301 |
| IV. Inhalt des CsgG | 302 |
| V. Ergänzende Regelungen der Länder | 303 |
| B. Verantwortungswahrnehmung durch eine straßenverkehrsrechtliche Bevorrechtigung des Carsharing auf Grundlage von § 3 CsgG | 304 |
| I. Gesetzgebungskompetenz | 306 |
| 1. Zweck der Privilegierung | 306 |
| 2. Straßenverkehr sowie Erhebung und Verteilung von Gebühren | 308 |
| 3. Abgrenzung durch die Bestimmung des Regelungszusammenhangs | 312 |
| II. Bevorrechtigung des Carsharing auf Grundlage von § 3 CsgG | 314 |
| 1. Tatbestände zur Bevorrechtigung des Carsharing in § 3 CsgG | 315 |
| 2. Umsetzung auf Verordnungs- und Satzungsebene | 316 |
| III. Vereinbarkeit mit dem allgemeinen Gleichheitssatz | 318 |
| IV. Vereinbarkeit mit dem europäischen Beihilfenrecht | 319 |
| V. Fazit | 321 |
| C. Verantwortungswahrnehmung für stationsbasierte Carsharingangebote durch die Reservierung geeigneter Flächen zur Sondernutzung | 324 |
| I. Gesetzgebungskompetenz | 324 |
| 1. Straßenverkehrsrechtliche Lösung | 325 |
| 2. Straßenrechtliche Lösung | 327 |
| 3. Lösung des Gesetzgebers | 328 |
| 4. Bewertung | 330 |

| | |
|---|-----|
| II. Die Reservierung von Stellflächen für das stationsbasierte Carsharing gem. § 5 CsgG und den entsprechenden Regelungen der Länder | 332 |
| 1. Allgemeines | 333 |
| a) Sachlicher und räumlicher Anwendungsbereich | 333 |
| b) Zuständigkeit der Gemeinden | 335 |
| c) Rechtliche Qualität und Folgen einer Flächenbestimmung „zur Son- dernutzung“ | 336 |
| d) Verwaltungsakt und öffentlich-rechtlicher Vertrag als Handlungsfor- men | 338 |
| e) Carsharingkonzepte und -satzungen | 340 |
| 2. Flächenreservierung und Zulassung der Sondernutzung gem. § 5 CsgG | 342 |
| a) Entscheidung für eine Flächenreservierung gem. § 5 CsgG | 342 |
| b) Planerische Vorbereitung der Flächenreservierung im Rahmen eines Carsharing- oder Nahverkehrskonzepts | 343 |
| c) 1. Stufe: Flächenbestimmung (§ 5 Abs. 1 CsgG) | 344 |
| aa) Die Flächenbestimmung als modifizierte Ermessens- und Abwä- gungssentscheidung | 345 |
| (1) Interesse an der Durchführung der Sondernutzung und Privile- gierung des stationsbasierten Carsharing | 345 |
| (2) Funktionsvorbehalt der Straßen (§ 5 Abs. 1 S. 3 V. 1 CsgG) .. | 346 |
| (3) Belange des ÖPNV (§ 5 Abs. 1 S. 3 V. 2 CsgG) | 347 |
| (4) Wahrung der Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (§ 5 Abs. 1 S. 3 V. 3 CsgG) | 349 |
| (5) Anwendbarkeit des allgemeinen Straßenrechts und besondere Regelungen der Länder | 350 |
| bb) Sondernutzungsgebühren | 351 |
| cc) Nebenbestimmungen (Befristung, Auflage, Widerruf) | 352 |
| dd) Beteiligungspflichten und Verfahren | 354 |
| d) 2. Stufe: Anbieterauswahl (§ 5 Abs. 2 bis 7 CsgG) | 356 |
| aa) Transparenz und Diskriminierungsfreiheit als übergeordnete Grundsätze (§ 5 Abs. 2 S. 1 CsgG) | 357 |
| bb) Bestimmung der teilnahmeberechtigten Unternehmen | 358 |
| (1) Geeignetheit (§ 5 Abs. 3 S. 2, Abs. 4 CsgG) | 358 |
| (2) Zuverlässigkeit (§ 5 Abs. 3 S. 3 CsgG) | 360 |
| cc) Durchführung des Auswahlverfahrens (§ 5 Abs. 5 und 6 CsgG) .. | 361 |
| dd) Auswahlentscheidung (§ 5 Abs. 3 S. 4 CsgG) | 362 |
| e) Verkehrsordnungsrechtliche Umsetzung (§ 45 Abs. 1 h S. 2 StVO) .. | 363 |
| 3. Rechtsschutz | 364 |
| a) Rechtsschutzmöglichkeiten der Bewerber | 364 |
| b) Rechtsschutzmöglichkeiten Dritter gegen die Flächenbestimmung .. | 365 |

| | |
|---|-----|
| III. Materielles Verfassungsrecht | 366 |
| 1. Grundrechte der Anbieter des stationsbasierten Carsharing als Abwehr- und Teilhaberechte | 366 |
| 2. Privilegierung des stationsbasierten Carsharing als Eingriff in die Grundrechte anderer Straßennutzer und Carsharinganbieter | 369 |
| 3. Kommunale Selbstverwaltungsgarantie | 371 |
| IV. Wettbewerbsrecht | 372 |
| 1. Vergaberecht | 372 |
| 2. Beihilfenrecht | 375 |
| 3. Kartellrecht | 377 |
| V. Fazit | 378 |
| D. Fazit | 379 |
| § 9 Wahrnehmung einer Verantwortung für Sharingangebote auf Grundlage des allgemeinen Straßen- und Straßenverkehrsrechts | 382 |
| A. Gewährleistung einer gemeinverträglichen Straßenutzung | 382 |
| I. Gewährleistung einer gemeinverträglichen Straßenutzung mit den Instrumenten des Straßenverkehrsrechts | 383 |
| II. Verantwortungswahrnehmung für stationsgebundene Sharingangebote mit den Instrumenten des Sondernutzungsrechts? | 387 |
| 1. Stationsgebundene Sharingangebote als straßenrechtliche Sondernutzung? | 387 |
| a) Abstellen von Mietfahrzeugen als Gemeingebräuch (BVerwG, U. v. 3.6.1982) | 389 |
| b) Anbieten von Kutschfahrten als Sondernutzung (OVG Lüneburg, B. v. 3.9.1997) | 391 |
| c) Bikesharingangebot als Gemeingebräuch (OVG Hamburg, B. v. 19.6.2009) | 391 |
| d) Kritik des Städtetags und der Literatur an der Qualifizierung als Gemeingebräuch | 393 |
| e) Bikesharingangebot als Sondernutzung (OVG Münster, B. v. 20.11.2020) | 395 |
| f) Nachfolgende Rechtsprechungsentwicklung. Insb. zur anderen Ansicht des OVG Berlin-Brandenburg (B. v. 26.10.2022) | 397 |
| g) Bewertung | 398 |
| 2. Konsequenzen für eine Verantwortungswahrnehmung | 401 |
| a) Entscheidung über den Antrag eines Anbieters auf Zulassung einer Sondernutzung | 402 |
| b) Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen auf Grundlage des allgemeinen Sondernutzungsrechts | 403 |
| c) Gestaltungsmöglichkeiten der Landesgesetzgeber. Zugleich zu § 11a BerlStrG | 406 |
| 3. Fazit | 408 |

| | |
|---|-----|
| B. Bevorrechtigung auf Grundlage des allgemeinen Straßen- und Straßenverkehrsrechts | 409 |
| I. Bevorrechtigung der Sharingangebote bei der Teilnahme am Straßenverkehr | 410 |
| 1. Straßenverkehrsrechtliche Bevorrechtigungen | 410 |
| 2. Partielle Teileinziehung zugunsten von Sharingangeboten? | 412 |
| II. Bevorrechtigung von Sharinganbietern mit stationsbasierten Angeboten .. | 413 |
| 1. Zulassung einer Sondernutzung auf Grundlage allgemeiner Vorschriften | 413 |
| 2. Beschränkung des Gemeingebräuchs durch eine partielle (Teil-)Einziehung | 415 |
| 3. Funktion des Straßenverkehrsrechts | 418 |
| C. Fazit | 419 |
| § 10 Verantwortungswahrnehmung im Rahmen einer Straßenverkehrsflächenplanung .. | 421 |
| A. Bauleitplanung | 422 |
| B. Verkehrsentwicklungskonzepte und -pläne | 423 |
| C. Satzungen als spezielle Planungsinstrumente für Sondernutzungen | 424 |
| D. Fazit | 425 |
| Fazit 3. Teil | 426 |

4. Teil

Potenzial einer Verantwortungswahrnehmung durch ein Zusammenwirken mit dem öffentlichen Wirtschafts- bzw. Nahverkehrsrecht 428

| | |
|---|-----|
| § 11 Konzeption einer Verantwortungswahrnehmung mit den Instrumenten des Nahverkehrsrechts | 428 |
| A. Defizitanalyse und Potenzial einer nahverkehrsrechtlichen Verantwortungswahrnehmung | 429 |
| I. Defizite einer Verantwortungswahrnehmung allein mit den Instrumenten des Straßen- und Straßenverkehrsrechts | 429 |
| 1. Fehlende Einbindung in eine integrierte Nahverkehrsplanung | 429 |
| 2. Unzureichende Instrumente für eine Verantwortungswahrnehmung | 431 |
| 3. Keine Kompensation durch Regelungen im allgemeinen Gewerberecht | 432 |
| 4. Systematische Einwände gegen eine Verantwortungswahrnehmung mit den Instrumenten des Straßen- und Straßenverkehrsrechts | 433 |
| II. Potenzial einer Verantwortungswahrnehmung mit den Instrumenten des öffentlichen Wirtschafts- bzw. des Nahverkehrsrechts | 434 |
| 1. Übergreifende Regulierungsziele und -gründe | 435 |
| 2. Eignung der nahverkehrsrechtlichen Steuerungsinstrumente für eine Verantwortungswahrnehmung | 436 |

| | |
|---|-----|
| B. Zusammenwirken von Nahverkehrs- und Straßenutzungsrecht zur Verantwortungswahrnehmung am Beispiel des ÖPNV und der gewerblichen Personenbeförderung | 438 |
| I. Die dienende Funktion des Straßen- und Straßenverkehrsrechts im Rahmen einer Verantwortungswahrnehmung | 438 |
| 1. Historische Entwicklung der dienenden Funktion des Straßen- und Straßenverkehrsrechts am Beispiel des ÖPNV | 439 |
| 2. Grundzüge einer dienenden Funktion des Straßen- und Straßenverkehrsrechts. Begründung und Ausformung eines Straßenutzungsrechts infolge einer nahverkehrsrechtlichen Zulassung | 442 |
| 3. Verwirklichung der dienenden Funktion. Der Nahverkehrsplan als übergreifender Bedarfs- und Entwicklungsplan | 445 |
| II. Die Integration von Ridepoolingangeboten in das Nahverkehrsrecht als gesetzgeberisches Vorbild | 447 |
| 1. Gebündelter Bedarfsverkehr § 50 PBefG | 448 |
| 2. Linienbedarfsverkehr § 44 PBefG | 450 |
| C. Verfassungs- und unionsrechtlicher Rahmen einer nahverkehrsrechtlichen Verantwortungswahrnehmung | 451 |
| I. Gesetzgebungskompetenz | 451 |
| II. Eine staatliche Verantwortung für umweltverträgliche Mobilität als Grundlage einer Regulierung im Nahverkehrsrecht | 453 |
| III. Die Berufsfreiheit der Anbieter | 454 |
| IV. Die kommunale Selbstverwaltungsgarantie | 455 |
| V. Unionsrechtlicher Rahmen | 456 |
| D. Konzeption einer nahverkehrsrechtlichen Verantwortungswahrnehmung | 457 |
| I. Regelungsgegenstand und Regelungsstandort | 457 |
| II. Aufgabenerfüllung und Zuweisung der Verantwortlichkeit | 460 |
| 1. Aufgabenerfüllung zwischen Staat und Markt | 460 |
| 2. Die staatlichen Verantwortungsträger | 461 |
| III. Verantwortungswahrnehmung durch die Auferlegung und Überwachung von Gemeinwohlpflichten | 463 |
| 1. Sicherung und Förderung eines qualitativ hochwertigen Mobilitätsangebots | 463 |
| 2. Gewährleistung einer gemeinverträglichen Straßenutzung | 465 |
| 3. Fahrzeugbezogener Umwelt- und Klimaschutz | 467 |
| 4. Bereitstellung von Mobilitätsdaten und informationstechnische Integration | 467 |
| IV. Die Genehmigung als Verantwortungswahrnehmungsinstrument | 469 |
| V. Nahverkehrspläne als Entwicklungs- und Integrationsinstrumente | 473 |
| VI. Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Sharingangebote als Teil des ÖPNV? | 474 |
| E. Fazit | 476 |

| | |
|---|-----|
| § 12 Konsequenzen für das Straßen- und Straßenverkehrsrecht als Verantwortungswahrnehmungsinstrumente | 477 |
| A. Begründung eines Gemeingebräuchs für stationsungebundene Sharingangebote | 477 |
| B. Zur Reservierung von Flächen für das stationsbasierte Carsharing | 479 |
| C. Fazit | 481 |
| Fazit 4. Teil | 482 |
| Abschließende Betrachtung und Ausblick | 484 |
| A. Wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen als eigene Nutzungsart .. | 484 |
| B. Verantwortungswahrnehmung für Sharingangebote | 486 |
| Zusammenfassung in Thesen | 489 |
| Literaturverzeichnis | 497 |
| Sachwortregister | 517 |

Problemaufriss und Gang der Untersuchung

A. Die Nutzung öffentlicher Straßen als Gegenstand rechtswissenschaftlicher Arbeiten

Öffentliche Straßen sind in ihrer Funktion als (Verkehrs-)Infrastrukturen und als öffentliche Räume Voraussetzung für jede Integration verschiedener Individuen zu einem Gemeinwesen. Öffentliche Wege, Straßen und Plätze existieren daher (faktisch) seit dem Anbeginn gesellschaftlicher und staatlicher Strukturen. Straßen sind Grundflächen, die Teil eines raumerschließenden und Distanzen überwindenden Netzes und tatsächlich für jedermann zugänglich, also öffentlich, sind. Die Rechtsverhältnisse an öffentlichen Straßen sind Gegenstand des Straßenrechts, das so auf eine lange Tradition zurückblicken kann. Das Straßenrecht befasst sich mit dem Status öffentlicher Straßen (Entstehung, Indienststellung, Einteilung und Einziehung) und mit der Bestimmung des Nutzungszwecks (Verkehrsfunktion) durch Widmung.¹ Angesprochen ist damit die Widmung als zentrales Institut des Straßenrechts. Die Widmung unterwirft die Straße einer öffentlich-rechtlichen Sachherrschaft und begründet damit einen öffentlich-rechtlichen Status, der als beschränkt dingliches Recht das privatrechtliche Eigentum überformt (sog. Theorie des modifizierten Privateigentums).² Infolge der Widmung wird auf der Straße ein Gemeingebrauch eröffnet, der die allgemeine Zugänglichkeit und damit die Öffentlichkeit der Straßen rechtlich absichert. In der Nachkriegszeit erforderte die zunehmende Verbreitung des Automobils als vorherrschende Verkehrsform, die zunächst gefördert und später eingedämmt oder zumindest in verträgliche Bahnen gelenkt werden sollte,³ eine Reform des Straßenrechts. So wurden einerseits die alten Straßengesetze durch moderne Straßengesetze ersetzt.⁴ Andererseits wurde mit dem Straßenverkehrsrecht ein Regime für die (verkehrliche) Nutzung öffentlicher Straßen

¹ Diese Charakterisierung ist dem BVerfG entlehnt (BVerfGE 40, 371 (378) – Verbot von Werbefahrten).

² Die Theorie des modifizierten Privateigentums wurde im 19. Jh. entwickelt und berücksichtigte die Erfahrungen aus dem sog. Baseler Schanzenstreit (dazu aufs. Knapp, Gemeingebrauch, 2003, S. 187 ff.). Der Theorie des modifizierten Privateigentums folgen heute alle Straßen- und Wegegesetze mit der Ausnahme des HWG, das ein öffentliches Eigentum kennt.

³ Übersicht bei: Beaucamp, Verkehrsreduzierung, 1997, S. 22 ff.

⁴ Bis zu diesem Zeitpunkt galt vorkonstitutionelles Recht. So verloren in Nordrhein-Westfalen erst mit Inkrafttreten des StrWG NRW im Jahr 1962 die Jülich-Bergsche Polizeieverordnung von 1554, das Wegereglement für das Herzogtum Kleve von 1765 und das Edikt des Bischofs Friedrich Wilhelms von Paderborn und Hildesheim wegen der Wegebesserung von 1783 ihre Gültigkeit (Bsp. entnommen aus: Axer, Widmung, 1994, S. 55 f.).

geschaffen, das der verkehrsbezogenen Gefahrenabwehr sowie der Ordnung des Verkehrs dient, die so dem allgemeinen Gefahrenabwehr- und Ordnungsrecht entzogen sind.⁵

Rechtliche Fragestellungen, die die Nutzung öffentlicher Straßen betreffen, ergeben sich insb. im Spannungsfeld zwischen den Grundrechten sowie dem Straßen- und Straßenverkehrsrecht. Die Grundrechtsgeltung auf öffentlichen Straßen als solche ist mittlerweile allgemein anerkannt;⁶ die Grundrechte bewirken so eine Modifizierung bzw. Überformung vorkonstitutioneller straßenrechtlicher Grundsätze.⁷ Im Zentrum des rechtswissenschaftlichen Interesses steht dabei bisher einerseits die Ausübung von Mobilitäts-, andererseits die Ausübung von Kommunikationsgrundrechten.⁸

B. Die Nutzung öffentlicher Straßen für wirtschaftliche Tätigkeiten als verfassungs-, verwaltungs- und wettbewerbsrechtliches Problemfeld

Öffentliche Straßen werden seit jeher nicht nur zum Zweck der Fortbewegung und Kommunikation genutzt, sondern sind auch ein Ort vielfältiger und einem steten Wandel unterworfen, wirtschaftlicher bzw. gewerblicher Tätigkeiten.⁹ Auch ein Blick in die einschlägigen Fachkommentare offenbart, dass nicht nur die (kommunalen) Verwaltungen, sondern auch die Gerichte in ganz erheblicher Weise mit wirtschaftlichen Tätigkeiten im Straßenraum befasst sind.¹⁰ Die Nutzung öffentlicher Straßen für wirtschaftliche Tätigkeiten bildet eine an die Straßennutzung als (Verkehrs-)Infrastruktur und als Kommunikationsraum (öffentlicher Raum bzw. öffentliches Forum) einerseits anknüpfende, andererseits aber auch eigentümliche Art der Straßennutzung mit verfassungs-, verwaltungs- und wettbewerbsrechtlichen Spezifika, auch wenn diese bisher nicht im gleichen Umfang die Aufmerksamkeit der Rechtswissenschaft erfahren hat, wie die verkehrlichen und kommunikativen Nutzungen.¹¹ Erst in den letzten Jahren scheint die Nutzung öffentlicher Straßen für

⁵ BVerfGE 40, 371 (379 f.) – Verbot von Werbefahrten. Der Schutz vor schädlichen Umwelt- und Klimawirkungen des Verkehrs ist erst ab den 1970er Jahren als weiterer Zweck hinzugereten, nimmt aber eine immer wichtigere Bedeutung ein (*Mielke/Pache/Verheyen*, in: *Koch/Hofmann/Reese*, *UmweltR*, 6. Aufl. 2024, § 16 Rn. 196).

⁶ M. N. zur alten, mit Art. 1 Abs. 3 GG nicht zu vereinbarenden, a. A.: *Röthel*, Grundrechte, 1997, S. 158 Fn. 687 f.

⁷ Ausf. *Knapp*, Gemeingebräuch, 2003, S. 327 ff.

⁸ S. insb. *Messer*, Sondernutzung, 1990; *Axer*, Widmung, 1994, S. 126 ff.; *Röthel*, Grundrechte, 1997; *Knapp*, Gemeingebräuch, 2003; C. Hoffmann, Benutzungsordnung, 2005; von *Mannstein*, Nutzung, 2008, S. 170 ff.

⁹ Zuletzt insb.: *Burgi*, NVwZ 2017, 257 (257). Aus der älteren Lit.: *Fleischmann*, Tarifabreden, 1917, S. 34 f.; O. Mayer, Verwaltungsrecht, 3. Aufl. 1924, S. 80 ff.

¹⁰ Anstelle Vieler: *Kodal/Herber*, StraßenR, 8. Aufl. 2021, Kap. 26 Rn. 123 ff.

¹¹ Zu dieser Beobachtung m. N.: *Knapp*, Gemeingebräuch, 2003, S. 15. Vgl. auch *Thieme*, in: *Selmer/von Münch*, GS für Wolfgang Martens, 1987.

wirtschaftliche Tätigkeiten verstärkt in das Blickfeld der Rechtswissenschaft gerückt zu sein.¹² Gründe dafür dürften ein allgemein gereifteres Bewusstsein für die Vielfältigkeit der Nutzungen öffentlicher Straßen (Verkehr, Kommunikation, Gewerbe) und den sich daraus ergebenden Konflikten einerseits sowie der Gemeinwohlbindung öffentlicher Straßen als staatliche Leistungen andererseits sein, aus denen sich spezifische Steuerungsbedürfnisse und Gestaltungsinteressen ergeben. Im Hinblick auf die Nutzung öffentlicher Straßen für wirtschaftlicher Tätigkeiten ist außerdem das Bewusstsein für die Funktion öffentlicher Straßen als Wettbewerbsraum gestiegen, deren Inanspruchnahme Konkurrenzsituationen zwischen verschiedenen Unternehmern begründet, die einer rechtlichen Bewältigung bedürfen. Konkrete Anlässe für eine Befassung mit diesem Thema bieten zuletzt insb. der Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Verkehrsraum und die Bereitstellung von Sharingangeboten¹³ als wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen.

Die Arbeit konzipiert wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen als eigene Nutzungsart mit ihren verfassungs- und wettbewerbsrechtlichen Grundzügen. Darauf aufbauend wird der einfachrechtliche Rahmen, den das Straßennutzungsrecht (also insb. das Straßen- und Straßenverkehrsrecht) für wirtschaftliche Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen als Gemein- oder Sondergebrauch bildet, untersucht und überprüft. Maßgaben für eine solche Überprüfung ergeben sich wiederum aus dem Verfassungsrecht, also insb. aus den Grundrechten der auf den öffentlichen Straßen tätigen Unternehmer, aber auch aus öffentlichen Belangen der Straßenverwaltung sowie konkurrierenden Nutzungsinteressen und darüber hinaus aus dem Wettbewerbsrecht als Rahmen für wirtschaftliche Betätigungen (auch) des Staates.

C. Zur Wahrnehmung einer Verantwortung für Sharingangebote

Zu den wirtschaftlichen Tätigkeiten auf öffentlichen Straßen, die in den letzten Jahren am meisten Aufmerksamkeit erfahren haben und Anlass bieten, diese rechtswissenschaftlich zu untersuchen und als Nutzungsart zu konzipieren, gehören Car-, Bike- und Scootersharingangebote (im Folgenden: Sharingangebote). Eine Untersuchung der rechtlichen Grundlagen der Nutzung öffentlicher Straßen durch die Sharingangebote ermöglicht umgekehrt die Überprüfung allgemeiner Erkenntnisse hinsichtlich der Nutzung öffentlicher Straßen für wirtschaftliche Tätigkeiten.

Sharingangebote sind moderne Nahmobilitätsdienstleistungen, die vor allem in Großstädten verbreitet sind und dort das Mobilitätsangebot ergänzen und erweitern sowie das Straßen- und Stadtbild prägen. Sharingangebote haben einerseits das

¹² Vgl. dazu die Nw. aus Problemaufriss Fn. 8. Zur Relevanz wirtschaftlicher Betätigungen in neueren Veröffentlichungen s. insb. Hartwig/Sterniczuk, NVwZ 2016, 1375; Burgi, NVwZ 2017, 257; Joder, NVwZ 2019, 1486; Drechsler/Litterst, DÖV 2022, 738.

¹³ Zu den Ladeinfrastrukturen S. 229 ff. Zu den Sharingangeboten s. insb. Teil 3.