

Gesetzentwurf

Hannover, den 10.03.2020

Der Niedersächsische Ministerpräsident

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes

Frau
Präsidentin des Niedersächsischen Landtages
Hannover

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
anliegend übersende ich den von der Landesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlussfassung des Landtages herbeizuführen.

Gleichzeitig beantrage ich, den Gesetzentwurf gemäß § 24 Abs. 2 Satz 1 der Geschäftsordnung des Niedersächsischen Landtages sogleich an einen Ausschuss zu überweisen. Eine Gesetzesfolgenabschätzung hat stattgefunden.

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung.

Mit freundlichen Grüßen
Stephan Weil

Entwurf
Gesetz
zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes

Artikel 1

Das Niedersächsische Straßengesetz in der Fassung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juni 2018 (Nds. GVBl. S. 112), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 4 wird wie folgt geändert:
 - a) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1.
 - b) Es werden die folgenden Sätze 2 und 3 angefügt:

„²Auf sie sind die Vorschriften für die Straße, zu der sie gehören, sinngemäß anzuwenden. ³Für die Benutzung der Fähre dürfen Entgelte erhoben werden.“
2. § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

 1. Landesstraßen; das sind
 - a) Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr, insbesondere dem Durchgangsverkehr, dienen oder zu dienen bestimmt sind, sowie
 - b) selbständige Radwege, die überwiegend dem überregionalen Verkehr über mehrere Kreisgrenzen hinweg zu dienen bestimmt sind;
 2. Kreisstraßen; das sind
 - a) Straßen, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind, sowie
 - b) selbständige Radwege, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten oder dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises zu dienen bestimmt sind;
 3. Gemeindestraßen; das sind
 - a) Straßen, die überwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 47), sowie
 - b) selbständige Radwege, soweit sie nicht Landes- oder Kreisstraßen gemäß Nummer 1 Buchst. b oder Nummer 2 Buchst. b sind;
 4. sonstige öffentliche Straßen (§ 53).“
 - b) Es wird der folgende neue Absatz 2 eingefügt:

„(2) Selbständige Radwege im Sinne des Absatzes 1 sind Wege, die der zügigen Abwicklung größerer Radverkehrsmengen im Alltagsradverkehr zu dienen bestimmt

sind, einen eigenen Straßenkörper besitzen und nicht Bestandteile anderer Straßen sind.“

c) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden Absätze 3 und 4.

3. Nach § 18 wird der folgende § 18 a eingefügt:

„§ 18 a

Sondernutzung für stationsgebundenes Carsharing

(1) ¹Die Gemeinde kann zum Zweck der Nutzung als Stellflächen für stationsgebundenes Carsharing dazu geeignete Flächen auf Ortsdurchfahrten einer Landes- oder Kreisstraße oder geeignete Flächen einer Gemeindestraße bestimmen. ²§ 2 Nrn. 1, 2 und 4 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) gilt entsprechend. ³Ist die Gemeinde in der Ortsdurchfahrt nicht Träger der Straßenbaulast, so darf sie die Flächen nur mit Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast bestimmen. ⁴Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Straße, die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs, der Stadtentwicklung und Raumordnung sowie die Gewährleistung der Barrierefreiheit nicht beeinträchtigt werden und die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind.

(2) ¹Die Flächen sind im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem oder mehreren geeigneten und zuverlässigen Carsharing-Anbietern durch Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen. ²Die Eignung eines Carsharing-Anbieters kann durch Kriterien nach Absatz 3 näher bestimmt werden. ³Unzuverlässig ist ein Carsharing-Anbieter, der bei der Erbringung von Carsharing-Dienstleistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen die Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verstoßen hat, sowie in den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen. ⁴Nach Ablauf der Nutzungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. ⁵Das Verfahren nach Satz 1 kann für einzelne Flächen getrennt durchgeführt werden. ⁶§ 18 Abs. 2 bis 4, § 21 Sätze 1, 2 und 4 und § 22 gelten mit der Maßgabe entsprechend, dass die Sondernutzung nicht auf Widerruf erteilt werden darf.

(3) ¹Die Gemeinde kann Eignungskriterien für die Auswahl der Carsharing-Anbieter festlegen. ²Diese müssen u. a. folgenden Zielen dienen:

1. Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, z. B. durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr sowie anderen Angeboten des Umweltverbundes, und
2. Entlastung von straßenverkehrsbedingten CO₂-Emissionen sowie Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes oder anderer emissionsarmer Fahrzeuge.

(4) ¹Das Auswahlverfahren ist ortsüblich bekannt zu machen. ²Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie festgelegte Eignungskriterien. ³Ferner ist festzulegen, wie verfahren wird, wenn pro Fläche mehr als ein Anbieter einen Antrag auf Sondernutzung stellt. ⁴Sie muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten. ⁵Fristen sind angemessen zu setzen. ⁶Das Auswahlverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. ⁷Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen. ⁸Das Verfahren kann auch über eine einheitliche Stelle nach § 71 a des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) abgewickelt werden. ⁹Die Gemeinde hat jeden nicht berücksichtigten Bewerber unverzüglich in dem jeweils ablehnenden Bescheid über die Gründe für seine Nichtberücksichtigung sowie über den Namen des ausgewählten Bewerbers zu unterrichten.“

4. § 24 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 5 Satz 1 wird das Wort „Bauanzeige,“ gestrichen.
 - b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:
„(7) ¹Ausnahmen von den Verboten der Absätze 1 und 4 können im Einzelfall zugelassen werden, wenn dies die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere im Hinblick auf Sichtverhältnisse und Verkehrsgefährdung, Ausbauabsichten und die Straßenbaugestaltung, gestatten. ²Die Entscheidung trifft die für die Genehmigung des Vorhabens im Sinne des Absatzes 1 zuständige Behörde im Einvernehmen mit der Straßenbaubehörde oder, wenn das Vorhaben keiner Baugenehmigung oder Genehmigung nach anderen Vorschriften bedarf, die Straßenbaubehörde. ³Ausnahmen können mit Bedingungen und Auflagen versehen werden.“
5. § 37 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- a) Es wird der folgende neue Satz 2 eingefügt:
„²Der Teil einer Landesstraße, der der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt dient (Ortsumgehung), bedarf keiner Bestimmung der Linienführung.“
 - b) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.
6. § 38 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 a Satz 1 Halbsatz 2 werden das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt und nach der Angabe „VwVfG“ die Angabe „sowie Absatz 4 Nrn. 5 und 6“ eingefügt.
 - b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) Es werden die folgenden neuen Nummern 5 und 6 eingefügt:
 - „5. Von einer förmlichen Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 VwVfG und des § 2 Abs. 2 des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Verbindung mit § 18 Abs. 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung kann abgesehen werden.
 6. Abweichend von § 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 VwVfG kann für ein Vorhaben, für das nach dem Niedersächsischen Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden; Nummer 5 gilt entsprechend.“
 - bb) Die bisherigen Nummern 5 bis 7 werden Nummern 7 bis 9.
 - c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
 - aa) Der bisherige Satz 1 wird einziger Satz.
 - bb) Satz 2 wird gestrichen.
7. In § 61 Abs. 1 Nr. 1 wird nach den Worten „entgegen § 18 Abs. 1“ die Angabe „oder § 18 a Abs. 2 Satz 1“ eingefügt.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Anlass, Ziele und Schwerpunkte des Entwurfs

Erklärtes Ziel des Landes Niedersachsen ist es, „Fahrradland Nummer 1“ zu werden. Gegenwärtig zeichnet sich in der Gesellschaft ein Wandel bezüglich der bevorzugten Mobilitätsformen im Alltagsverkehr ab. Mit zusätzlichen Reisezeitgewinnen durch den Ausbau der Radinfrastruktur und den Bau von Radschnellverbindungen soll dieses Potenzial künftig deutlich erweitert werden. Ziel ist es, insbesondere in Stadt-Umland-Beziehungen einen Umstieg von Pendlerverkehren vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad zu erleichtern, indem attraktive und sichere Radverbindungen geschaffen werden.

Das vorliegende Gesetz zielt daher darauf ab, die Planung und die Umsetzung von Radwegen, die einen eigenen Straßenkörper besitzen, jedoch nicht im Wesentlichen mit einer Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße gleichlaufen, zu erleichtern. Insbesondere sollen für diese Radwege die gleichen rechtlichen Möglichkeiten (z. B. Durchführung von Planfeststellungsverfahren und Kooperation der Vorhabenträger) gelten, die für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen genutzt werden können. Damit wird auch eine Forderung der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Niedersachsens umgesetzt.

Der Bund hat mit dem am 1. September 2017 in Kraft getretenen Carsharinggesetz (CsgG) Regelungen für stationsgebundenes Carsharing getroffen, die jedoch nur für Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen gelten. Durch eine Ergänzung des Niedersächsischen Straßengesetzes um einen § 18 a soll auch für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen eine Regelung für stationsgebundenes Carsharing geschaffen werden. Hiermit werden Forderungen aus dem Entschließungsantrag des Landtages „Carsharing und Elektromobilität voranbringen - Öffnungsklauseln für innerstädtische Parkplatzbewirtschaftung gestalten“ (Drs. 18/4022) umgesetzt.

Außerdem wird die Vorschrift zur Regelung einer Ausnahme vom Anbauverbot bzw. von Anbaubeschränkungen so geändert, dass eine Ermessensentscheidung durchgeführt werden muss, die die konkrete Verkehrssituation nach dem Anbau berücksichtigt.

Weitere Änderungen dienen der Beschleunigung von Planungsverfahren im Verkehrsbereich.

2. Wesentliches Ergebnis der Gesetzesfolgenabschätzung

Eine Wirksamkeitsprüfung ist im Rahmen der Gesetzesfolgenabschätzung durchgeführt worden. Die Regelungen erweisen sich zur Erreichung des mit ihnen verfolgten Zwecks als alternativlos. Von einer Finanzfolgenabschätzung wurde abgesehen. Die Regelungen zur Klassifizierung selbständiger Radwege sowie zum Carsharing enthalten keine unmittelbare Verpflichtung für die Straßenbauasträger. Es handelt sich lediglich um die Schaffung rechtlicher Möglichkeiten. Kosten entstehen erst, wenn diese tatsächlich genutzt und z. B. neue Radwege geplant und gebaut werden. Auch die Änderung der Regelung zum Anbauverbot dürften sich haushaltsmäßig nicht unmittelbar auswirken.

Die Erleichterungen, die durch die Regelungen zur Planungsbeschleunigung im Einzelfall für die verfahrensführenden Behörden eintreten können, lassen sich nicht beziffern, da die Anwendungshäufigkeit zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht eingeschätzt werden kann.

3. Auswirkungen auf die Umwelt, den ländlichen Raum und die Landesentwicklung

Keine.

4. Auswirkungen auf die Verwirklichung der Gleichstellung von Frauen und Männern, Menschen mit Behinderungen sowie Familien

Keine.

5. Voraussichtliche Kosten und haushaltsmäßige Auswirkungen

Keine.

6. Wesentliche Ergebnisse der Verbandsbeteiligung

Im Rahmen der Verbandsbeteiligung haben folgende Verbände eine Stellungnahme abgegeben:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Niedersachsen e. V. (ADFC),
- Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Niedersachsens (AGKSV),
- Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK),
- Bundesverband CarSharing (bcs),
- Landesbüro Naturschutz Niedersachsen GbR (LabüN) für die Gesellschafter BUND Niedersachsen, Landesverband Bürgerinitiativen Naturschutz e. V., NABU Niedersachsen und Naturschutzverband Niedersachsen e. V.

Der ADFC hat zu den den Radverkehr betreffenden Änderungen in § 3 Stellung genommen und stimmt dem Gesetzentwurf zu.

Die AGKSV und die AGFK sowie das LabüN begrüßen grundsätzlich, dass in § 3 eine Regelung zu selbständigen Radwegen getroffen werden soll. Die AGKSV hält die Zuordnung und Einteilung zu den Straßengruppen Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen für richtig und sinnvoll. Im Detail machen diese Verbände Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zu den Definitionen in § 3, die nicht übernommen wurden. Zu den Einzelheiten wird auf die Begründung zu § 3 verwiesen.

Der bcs und das LabüN begrüßen die Einführung einer rechtssicheren Grundlage für Carsharing im Straßengesetz. Während der bcs die Wichtigkeit eines Gestaltungsspielraums für die Gemeinden in einem Flächenland ausdrücklich hervorhebt, wünscht sich das LabüN an einigen Stellen mehr Verbindlichkeit. Der Entwurf wurde im Sinne des bcs an einigen Stellen angepasst, um örtliche Besonderheiten besser berücksichtigen zu können. Zum Beispiel wurde die Frage, ob die Gemeinde Eignungskriterien für Carsharing-Anbieter definiert, in ihr pflichtgemäßes Ermessen gestellt. Bei kleineren Gemeinden, bei denen gegebenenfalls nur ein Anbieter Interesse an stationsgebundenem Carsharing zeigt, können die Flächen somit in einem einfacheren Verfahren zur Verfügung gestellt werden.

Die Forderung des LabüN, für das ganze Land einheitliche Kriterien für das Carsharing im Gesetz festzulegen, wurde nicht übernommen. Als Kompromiss zwischen den beiden gegenteiligen Auffassungen wurde an der Regelung festgehalten, dass - wenn die Kommune Eignungskriterien festlegt - bestimmte ökologische Kriterien erfüllt sein müssen.

Die Umgestaltung des Anbauverbots in ein präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt (§ 24 Abs. 7) wird von der AGKSV begrüßt. Es führe zwar zu einem leicht erhöhten Verwaltungsaufwand, ermögliche jedoch Bauvorhaben im Außenbereich, die im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vertretbar seien.

Der Entwurf sah ursprünglich vor, die selbständigen Radwege von § 24 auszunehmen. Die AGKSV sowie die AGFK baten um eine Streichung dieser Regelung. Dem wurde entsprochen, da durch die neue Ausgestaltung als präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt ausreichende Ausnahmemöglichkeiten im Einzelfall bestehen.

Die Regelungen zur Planungsbeschleunigung in § 37 und in § 38 Abs. 4 werden vom LabüN abgelehnt. Hierzu gehören die Fakultativstellung des Erörterungstermins auch bei UVP-pflichtigen Vorhaben sowie die Erweiterung des Anwendungsbereichs für die Erteilung einer Plangenehmigung. Beide Vorschriften wurden Regelungen im Fernstraßengesetz des Bundes nachgebildet, um zum einen für alle Straßenkategorien möglichst gleiche Rechtsvorschriften zu schaffen, zum anderen alle landesrechtlichen Möglichkeiten zur Planungsbeschleunigung auszuschöpfen. Beide Regelungen stellen nur eine Option dar, um bei kleineren Vorhaben mit nur wenigen Betroffenen schneller Baurecht zu erlangen. Auf diese Beschleunigungsmöglichkeit sollte nicht verzichtet werden. Ergänzend wird auf die Ausführungen im Besonderen Teil der Begründung zu Artikel 1 Nr. 6 verwiesen.

Die AGFK hat darum gebeten zu prüfen, ob in § 38 Abs. 1 eine Regelung für vereinfachte Verfahren für selbständige Radwege eingefügt werden muss. Dies ist zu verneinen. Für alle Verfahren im Sinne des § 38 Abs. 1 gibt es die Möglichkeit des Planverzichts - § 74 Abs. 7 in Verbindung mit § 1

Abs. 1 des Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (Nds. VwVfG) - oder der Plangenehmigung - § 74 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Nds. VwVfG (vgl. Wendrich, NStrG, § 38 Rn. 24).

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Zu Nummer 1 (§ 2):

Die durch die neuen Sätze 2 und 3 getroffenen Regelungen waren bis zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes im Jahr 2004 durch Gesetz vom 5. November 2004 (Nds. GVBl. S. 406) in § 62 Abs. 4 enthalten. Die Übergangsvorschriften, und damit der gesamte damalige § 62, wurden mit dem oben genannten Gesetz gestrichen. Der Grund hierfür lag in der Natur der Normen als Übergangsvorschriften, die aus der Zeit der Neueinführung des Niedersächsischen Straßengesetzes im Jahr 1962 stammten. Die im Einzelnen in den Vorschriften enthaltenen Übergangsfristen waren zwischenzeitlich sämtlich abgelaufen. Dabei wurde offenbar übersehen, dass es sich bei dem damaligen § 62 Abs. 4 nicht um eine Übergangsvorschrift handelte, sondern um eine Bestimmung, die das anzuwendende Recht für Fähren betrifft. Die Gesetzesbegründung ging auf diese Sonderstellung des Absatzes 4 nicht ein.

Sofern eine Fähre nach § 2 Abs. 4 Satz 1 Bestandteil der Straße ist, erstreckt sich der Gemeingebrauch (§ 14) auch auf sie. Sollen für die Benutzung der Fähre Entgelte erhoben werden, was üblich und wegen der besonderen Betriebskosten auch gerechtfertigt ist, so bedarf es im Hinblick auf § 14 Abs. 3 der besonderen Vorschrift des neuen Satzes 3 (bis zur oben genannten Streichung des § 62 Abs. 4 Satz 2). Durch den neuen Satz 2 (ehemals § 62 Abs. 4 Satz 1) wird klargestellt, dass die für die betreffende Straßengruppe geltenden Vorschriften auf Fähren, die nach Satz 1 Bestandteil der Straßen sind, sinngemäß Anwendung finden.

Zu Nummer 2 (§ 3):

Radwege, vor allem Radschnellverbindungen, die selbständig geführt werden und damit nicht mehr im Wesentlichen mit bestehenden Straßen gleichlaufen sollen, gewinnen an Bedeutung. Um hier Rechtssicherheit für die Straßenbaulastträger zu erlangen, werden selbständige Radwege in das Gesetz aufgenommen und je nach beabsichtigter Verkehrsfunktion entweder als Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße eingestuft. Die Einstufung als Landes-, Kreis- und Gemeindestraße ist im Rahmen der Widmung als öffentliche Straße ausschließlich nach der Zweckbestimmung vorzunehmen. Es kommt auf die aus den Gesichtspunkten des Verkehrsbedürfnisses und der Verkehrslenkung angestrebte Bedeutung des Radweges an.

Die AGKSV, das LaBüN, der ADFC sowie die AGFK begrüßen grundsätzlich, dass Regelungen für selbständige Radwege getroffen werden sollen. Die AGKSV befürwortet ausdrücklich auch die Zuordnung und Einteilung in die bekannten Straßenkategorien Landes-, Kreis- und Gemeindestraße. Sie sind allerdings mit der Definition der Landesradwege in Nummer 1 Buchst. b nicht einverstanden und schlagen stattdessen die Formulierung „selbständige Radwege, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen oder kreisfreien Städten dienen oder zu dienen bestimmt sind“ vor. Dieser Änderungsvorschlag wurde nicht übernommen. Zum einen orientiert sich die Einteilung der selbständigen Radwege ganz bewusst an den bisherigen Straßenkategorien. Die von der AGKSV vorgeschlagene Formulierung entspräche einer bisherigen Kreisstraße. Zum anderen wurde, wie oben erläutert, bei der Definition der Radwegeklassifizierung bewusst auf das objektive Element („dienen“) verzichtet.

In Absatz 2 wird der Begriff „selbständige Radwege“ definiert. Selbständige Radwege sind Wege, die der zügigen Abwicklung größerer Radverkehrsmengen im Alltagsradverkehr zu dienen bestimmt sind. Damit sind Radwege, die überwiegend dem Tourismus oder der Naherholung dienen sollen, ausgenommen. Außerdem darf es sich nicht um Radwege handeln, die bereits gemäß Absatz 3 Bestandteile der Straße sind, weil sie im Wesentlichen mit ihr gleichlaufen.

Folge der Widmung als Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße ist, dass alle für diese öffentlichen Straßen geltenden Vorschriften dieses Gesetzes grundsätzlich auch auf die selbständigen Radwege anwendbar sind.

In der Verbandsanhörung hat das LaBüN darum gebeten zu prüfen, ob in Bezug auf den in § 5 b des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) verwendeten Begriff „Radschnellwege“ auch hier dieser Begriff verwendet werden sollte. Auf die Einführung des Begriffs „Radschnellwegverbindungen“ oder „Radschnellwege“ wurde allerdings bewusst verzichtet, um den Kommunen einen größeren Planungsspielraum zu belassen § 5 b FStrG trifft Regelungen für die Bundesförderung von Radschnellwegen, die nach den Förderkriterien bestimmte bauliche Kriterien erfüllen müssen. Selbständige Radwege sollen jedoch auch dort ermöglicht werden, wo aufgrund der räumlichen Situation die für die Radschnellwegförderung geltenden Maße nicht eingehalten werden können.

Die AGKSV hat in ihrer Stellungnahme vorgeschlagen, die Definition in Absatz 2 weiter zu fassen: „Selbständige Radwege im Sinne des Absatzes 1 sind Wege, die der Abwicklung des Radverkehrs dienen oder zu dienen bestimmt sind, einen eigenen Straßenkörper besitzen und nicht Bestandteile der Straße sind.“ Dieser Vorschlag wurde nicht übernommen. Folge dieser sehr weiten Definition wäre, dass diverse hauptsächlich touristisch genutzte Radwege, wie z. B. der Weserradweg, voraussichtlich in die Straßenbaulast des Landes übernommen werden müssten, obwohl sich die bisherige kommunale Baulast bewährt hat. Ziel des Gesetzes ist es, insbesondere in Stadt-Umland-Beziehungen einen Umstieg von Pendlerverkehren vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad zu erleichtern, indem attraktive und sichere Radwegverbindungen geschaffen werden. Dieser Zielsetzung entsprechend wurde die neue Straßenkategorie auf den Alltagsradverkehr beschränkt.

Zu Nummer 3 (§ 18 a):

In Anlehnung an die bundesrechtliche Regelung der Sondernutzung öffentlichen Straßenraums in § 5 CsgG wird auch für Straßen nach Landesrecht eine Regelung geschaffen, nach der die Gemeinde für die Nutzung durch stationsgebundenes Carsharing geeignete Flächen auswählen und diese in einem transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren einem oder mehreren Carsharing-Anbietern durch Erteilung einer befristeten Sondernutzungserlaubnis zur Verfügung stellen kann.

Nicht erfasst von der Norm sind Fälle, in denen Flächen ohne explizite Zuordnung zu einem oder mehreren konkreten Carsharing-Unternehmen generell für die alleinige Nutzung durch Carsharing-Fahrzeuge ausgewiesen werden. Hierfür bedarf es auch weiterhin keiner Sondernutzungserlaubnis; die Ausweisung hat im Wege der Beschilderung auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts zu erfolgen.

Zu Absatz 1:

Die Definitionen des Carsharing-Fahrzeugs, des Carsharing-Anbieters und des stationsbasierten Carsharings werden durch Verweis auf § 2 Nrn. 1, 2 und 4 dem Carsharinggesetz entnommen. Der Begriff des Unternehmens ist weit auszulegen. Neben Unternehmen des privaten und öffentlichen Rechts können auch Vereine Carsharing-Unternehmen im Sinne dieses Gesetzes sein.

Das Verfahren ist zweistufig aufgebaut und besteht aus der Bestimmung geeigneter Flächen öffentlicher Straßen (§ 18 a Abs. 1) und dem nachfolgenden Verfahren der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis (§ 18 a Abs. 2 bis 4). Die Zuständigkeit für beide Verfahrensstufen liegt für die Gemeindestraßen naturgemäß bei der Gemeinde. Die Gemeinde soll auch entsprechend der Regelung des § 18 Abs. 1 Satz 2 für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis für Flächen in Ortsdurchfahrten von Landes- oder Kreisstraßen zuständig sein. Soweit sie nicht selbst Träger der Straßenbaulast ist, bedarf aber die Flächenauswahl der Zustimmung der zuständigen Straßenbaubehörde. Freie Strecken von Landes- oder Kreisstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten kommen für stationsgebundenes Carsharing eher nicht in Betracht, da die Nähe der Stationen zu den Wohnquartieren ein entscheidendes Kriterium für die Attraktivität und damit die Wirtschaftlichkeit des Angebots darstellt.

Wie die Auswahl konkret ausgestaltet wird und nach welchen Kriterien sie erfolgt, bleibt den Gemeinden überlassen. Gemäß Satz 4 sind die Flächen jedoch so zu bestimmen, dass die Funktion der Straße, die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs, der Stadtentwicklung und Raum-

ordnung sowie die Gewährleistung der Barrierefreiheit gewahrt sind. Eine nachhaltige städtische Verkehrsentwicklungsplanung erfordert, dass Belange der Verkehrsplanung und Stadtplanung Berücksichtigung finden und, wenn erforderlich, abgewogen werden. Die Gewährleistung der Barrierefreiheit ist u. a. im Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) geregelt. Es richtet sich an Behörden, Gerichte und sonstige Einrichtungen des Landes, der Kommunen sowie die sonstigen der alleinigen Aufsicht des Landes unterstehenden Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts (§ 1 Abs. 1 NBGG). Gemäß § 7 Abs. 2 NBGG sind sonstige öffentliche bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel im öffentlichen Personenverkehr barrierefrei zu gestalten, soweit dies durch Rechtsvorschrift vorgegeben ist.

Das LaBÜN hat in seiner Stellungnahme vorgeschlagen, die „Kann“-Bestimmung in eine Soll-Vorschrift zu ändern und als neuen Satz 2 einzufügen: „Es sind ausreichend Flächen zu bestimmen, um Nachfrage und Angebot des Carsharings abzudecken.“ Diese Regelungen werden nicht für erforderlich gehalten.

Zu Absatz 2:

Die Gemeinde kann für die vorab bestimmten Flächen (gemeinsam oder auch für jede einzelne Fläche) eine Sondernutzungserlaubnis erteilen.

Da das Angebot von stationsbasiertem Carsharing eine Dienstleistung im Sinne der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (im Folgenden: EU-Dienstleistungsrichtlinie) ist, sind die dortigen Vorgaben zu beachten. Die Sondernutzungserlaubnis ist zwingend zu befristen (vgl. Artikel 12 Abs. 2 der Richtlinie 2006/123/EG). In Anlehnung an § 5 Abs. 2 Satz 1 CsgG wird eine Befristung auf maximal acht Jahre vorgeschrieben, wobei die Gemeinde auch einen kürzeren Zeitraum festlegen kann. Die Maßgabe bei der Verweisung auf § 18 schließt eine Sondernutzungserlaubnis auf Widerruf aus. Durch die Befristung wird ein wirksamer Wettbewerb sichergestellt. Allerdings wird ein Widerruf aus anderen Gründen gemäß § 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nicht ausgeschlossen. Sollte der Erlaubnisnehmer nachträglich die Voraussetzung der Zuverlässigkeit oder Eignungskriterien nicht mehr erfüllen, kann auch eine unerlaubte Sondernutzung nach § 22 vorliegen.

Auf eine § 5 Abs. 8 CsgG entsprechende ausdrückliche Regelung, dass die Sondernutzungserlaubnis für stationsbasiertes Carsharing auch die Befugnis zur baulichen Absperrung der Fläche gegen Nichtbevorrechtigte enthalten darf, wird verzichtet, da eine solche Befugnis, ebenso wie andere Vorkehrungen, beispielsweise das Vorhalten von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, auch ohne ausdrückliche Regelung Gegenstand der Sondernutzungserlaubnis sein kann. Durch den Verweis auf § 18 Abs. 4 wird sichergestellt, dass bei der Errichtung von Anlagen die Sicherheit und Ordnung und die allgemeinen Regeln der Technik einzuhalten sind.

Zu Absatz 3:

Nach der Rechtsprechung (beispielsweise OVG Lüneburg, Beschluss vom 25. März 2014, 7 OB 7/14; VG Göttingen, Urteil vom 26. Juni 2014, 1 A 126/13) dürfen bei der Entscheidung über eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis nur Gesichtspunkte herangezogen werden, die einen sachlichen Bezug zur Straße aufweisen. Dem Landesgesetzgeber steht es jedoch frei, den Kreis der Ermessenskriterien zu erweitern. Die Regelung in Absatz 3 zielt auf die Erweiterung der Ermessenskriterien ab und enthält normative Festlegungen, die den Rahmen für eine detaillierte kommunale Umsetzung geben. Inhaltlich orientiert sie sich an § 5 Abs. 4 Satz 2 CSgG, ergänzt diese jedoch. Da nicht abzusehen ist, wann Regelungen des Elektromobilitätsgesetzes an die technische Entwicklung angepasst werden, sollten auch andere emissionsarme Antriebe prioritär vorgehalten werden.

Der Vorschlag des LaBÜN, darüber hinaus einheitliche Eignungskriterien landesweit durch Gesetz festzulegen, wurde nicht aufgegriffen, um den Gemeinden einen größeren Handlungsspielraum zu belassen und die Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten und Zielsetzungen zu ermöglichen.

Auf Vorschlag des bcs wurde die Festlegung von Eignungskriterien für die Auswahl von Carsharing-Anbietern in eine „Kann-Bestimmung“ umgewandelt. Den Gemeinden ist es gestattet, auf die Festlegung von Eignungskriterien zu verzichten. Insbesondere Gemeinden, die nur einen Carsha-

ring-Anbieter vor Ort haben und in denen kein weiterer Anbieter Interesse zeigt, haben somit die Möglichkeit, die Stellplatzvergabe in einem einfachen Verfahren durchzuführen.

Die Festlegung der Kriterien kann allgemein durch Satzung oder auch nur für ein konkretes Auswahlverfahren erfolgen. Die Eignungskriterien sind in jedem Fall gemäß § 18 a Abs. 4 Satz 2 mit der Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren zu veröffentlichen.

Zu Absatz 4:

Bei dem hier vorgesehenen Verfahren handelt es sich um eine Modifikation der bestehenden Vorgaben aus § 18. Dieser Absatz regelt das Verfahren zur Auswahl geeigneter Anbieter, das den Anforderungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie genügt und mit den Regelungen in § 5 CsgG weitestgehend übereinstimmt. Eine Abweichung von diesen Vorgaben durch Satzung ist nicht möglich.

Satz 3 wurde auf Vorschlag des Bundesverbandes Carsharing eingefügt. Das vordringliche Ziel ist häufig, dass von mehreren geeigneten Anbietern keiner einen erheblichen Wettbewerbsnachteil durch ein „Winner-takes-all“-Verfahren erleidet. Dies kann z. B. dadurch erreicht werden, dass die Gemeinde Stellplatz-Bündel oder Lose definiert, die dann an verschiedene Anbieter vergeben werden können.

Zu Nummer 4 (§ 24):

Zu Buchstabe a:

Der Begriff „Bauanzeige“ ist zu streichen, da die Niedersächsische Bauordnung keine anzeigepflichtigen Bauvorhaben mehr kennt.

Zu Buchstabe b:

Nach § 24 Abs. 1 dürfen außerhalb der Ortsdurchfahrten längs der Landes- und Kreisstraßen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 20 m sowie bauliche Anlagen im Sinne der Niedersächsischen Bauordnung, die über Zufahrten unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen, nicht errichtet werden (Anbauverbot). Das Bundesverwaltungsgericht hat zur inhaltsgleichen Vorschrift in § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FStrG ausgeführt, dass auch die Errichtung zusätzlicher baulicher Anlagen und der Anschluss neuer baulicher Anlagen über eine bestehende Zufahrt unter das Anbauverbot fallen. Dabei wendet das Gericht eine generalisierende Betrachtungsweise an und hält es für unerheblich, ob und wie sich ein Vorhaben im jeweils konkreten Einzelfall (unmittelbar) auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auswirken wird (BVerwG, NJW 1987, 457).

Nach der bisherigen Fassung des Absatzes 7 kann die Straßenbaubehörde im Einzelfall Ausnahmen von dem Verbot zulassen, wenn die Durchführung im konkreten Fall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern. Es handelt sich daher bisher um eine sogenannte Dispensregelung. In den meisten Fällen scheiterte eine Ausnahmegeheimung daran, dass eine etwaige Härte nicht unbeabsichtigt wäre.

Das Verwaltungsgericht Osnabrück hat entschieden, dass der Gesetzgeber etwaige für den Betroffenen mit dem Anbauverbot verbundene Härten als notwendige Folge der getroffenen gesetzlichen Bestimmung generell in Kauf genommen habe, um das verfolgte Ziel, durch die Verhinderung potenziell verkehrsgefährdender baulicher Anlagen entlang bestimmter Straßen die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu gewährleisten, zu erreichen. Eine Härte sei nur dann gegeben, wenn die Einhaltung des Anbauverbots im Hinblick auf die vom Gesetz erstrebten baulichen Verhältnisse entlang der Straße im konkreten Einzelfall nicht erforderlich sei (VG Osnabrück, Beschluss vom 28. März 2011, 6 B 23/11). Das Gericht nahm dies nur an, wenn die Einhaltung des Anbauverbots im Hinblick auf die vom Gesetz erstrebten baulichen Verhältnisse nicht erforderlich sei, insbesondere wenn im Sinne eines atypischen Sonderfalls kein zusätzlicher Verkehr und damit keine gesteigerte Nutzung der fraglichen Zufahrt ausgelöst werde. In der Praxis haben diese Vorschrift und ihre enge Auslegung zu kaum nachvollziehbaren Entscheidungen für die Betroffenen geführt, zumal sie auch vom Gesetzgeber nach § 35 des Baugesetzbuchs eigentlich privilegierte Vorhaben verhindert hat. Daher wird das bisherige Anbauverbot in ein präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt umgewandelt. Die Genehmigungsbehörde hat daher künftig eine Ermessensentscheidung vorzunehmen, die die konkrete Verkehrssituation nach dem Anbau berücksichtigt.

Um das Verfahren für die betroffene Bürgerin oder den betroffenen Bürger zu erleichtern, soll künftig die Behörde, die für die Genehmigung des Vorhabens nach Absatz 1 zuständig ist, auch die Ausnahme nach Absatz 7 im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenbaubehörde erteilen. Dies kann z. B. die untere Bauaufsichtsbehörde sein oder die Behörde, die die Genehmigung nach § 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erteilt. Diese Vorschrift dient dem Bürokratieabbau, da in diesen Fällen die antragstellende Person nicht mehr zwei Anträge bei verschiedenen Behörden (untere Bauaufsichtsbehörde und Straßenbaubehörde) stellen muss. Die Genehmigungsbehörde stellt das Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast her und entscheidet insgesamt und abschließend über das Bauvorhaben. Bedarf das Vorhaben keiner Baugenehmigung oder Genehmigung nach anderen Vorschriften, so entscheidet die Straßenbaubehörde in einem eigenen Verwaltungsverfahren über die Ausnahme vom Anbauverbot.

Anders als in der bisherigen Befreiungsvorschrift werden die öffentlichen Belange, die im Rahmen der Ermessensentscheidung überprüft werden, explizit aufgeführt.

Die Regelung entspricht insoweit der Verfahrensweise bei Anbaubeschränkungen (Absatz 2) mit dem Unterschied, dass bei diesen die Baugenehmigung oder sonstige Genehmigung im Benehmen mit der Straßenbaubehörde erfolgt, während im Fall des Absatzes 1 das Einvernehmen erforderlich ist.

Zu Nummer 5 (§ 37):

In § 37 Abs. 1 wird nunmehr für den Bau von Ortsumgehungen von Landesstraßen auf eine Linienbestimmung verzichtet und die Regelung damit dem für Bundesstraßen geltenden § 16 Abs. 1 FStrG angepasst. Bei der Bestimmung der Linienführung werden die Anfangs- und Endpunkte sowie der grundsätzliche Verlauf der Trasse festgelegt, die beim Ersatz einer Ortsdurchfahrt einer Landesstraße durch eine Ortsumgehung ohnehin feststehen. Diese Regelung kann zu einer Beschleunigung von Planungsverfahren beitragen.

Das LaBÜN lehnt die Streichung ab und führt zur Begründung an, dass eine frühzeitige Alternativenprüfung auf einer der Planfeststellung vorgelagerten Ebene später zur Verkürzung des Verfahrens führen kann. Hierzu liegen jedoch keine Erfahrungen aus der Praxis vor. Im Allgemeinen wird ein Raumordnungsverfahren nach § 9 Abs. 1 des Niedersächsischen Raumordnungsgesetzes vorgeschaltet werden. Dadurch lässt sich feststellen, ob die geplante Straßenbaumaßnahme mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung vereinbar ist, einschließlich der Prüfung eventueller Alternativtrassen. Da die Landkreise und kreisfreien Städte sowohl für die Raumordnungsverfahren als auch für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren zuständig sind, scheint eine dazwischengeschaltete Entscheidung über die Linienführung auf ministerieller Ebene als rein verwaltungsinterne Entscheidung nicht erforderlich.

Zu Nummer 6 (§ 38):

Zu Buchstabe a:

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Einfügung der neuen Nummern 5 und 6. Durch Artikel 15 der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen sollen die Informations- und Beteiligungsrechte der Öffentlichkeit verbessert werden. Nach Absatz 1 a unterfallen deshalb der Bau und die Änderung sämtlicher öffentlicher Straßen, die in der Nähe von Störfallbetrieben liegen, der Planfeststellung, wenn durch die Maßnahme das Risiko eines schweren Unfalls vergrößert oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmert werden können. Ist eine Risikoerhöhung erkennbar, so ist die oben genannte Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens sicherzustellen. Ein Verzicht auf dieses oder auf den Erörterungstermin kommt in diesen Fällen nicht in Betracht.

Zu Buchstabe b:

Die Regelung in der neuen Nummer 5 dient der Beschleunigung straßenrechtlicher Planfeststellungsverfahren und entspricht § 17 a Nr. 1 Satz 1 FStrG. Sie stellt klar, dass auf eine Erörterung auch bei Vorhaben verzichtet werden kann, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Insbesondere schreibt das europäische Recht keine mündliche Erörterung vor.

Das LaBÜN lehnt diese Regelung ab und verweist auf die vermittelnde Funktion des Erörterungstermins. Er diene auch dazu, dass die Behörde ihre Entscheidung besser vorbereite und überprüfe und somit höhere Rechtssicherheit durch eine qualitativ bessere Entscheidung schaffe. Es könnten zusätzliche Informationen über die im konkreten Fall wichtigen Belange von Natur und Landschaft vorgetragen werden.

Der Erörterungstermin hat den Zweck, Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten zu erörtern, diese über die vorgesehene Maßnahme näher zu unterrichten und nach Möglichkeit eine Einigung zu erzielen sowie Abwägungsmaterial für die spätere Entscheidungsfindung zusammenzutragen. Bei Vorhaben geringeren Ausmaßes mit wenigen Betroffenen kann es demgegenüber sinnvoll sein, auf die mündliche Erörterung zu verzichten, wenn deren Situation in individuellen Gesprächen oder Verhandlungen besser geklärt werden können. Diese Möglichkeit sollte das Gesetz eröffnen, auch wenn sie in der Praxis nur in wenigen Fällen Anwendung finden wird. Die Anhörungsbehörde entscheidet über den Verzicht nach pflichtgemäßem Ermessen. Gemäß § 40 VwVfG in Verbindung mit § 1 Nds. VwVfG hat sie dieses Ermessen entsprechend dem Zweck der Ermächtigung auszuüben und die gesetzlichen Grenzen des Ermessens einzuhalten. Ein Verzicht auf die Erörterung wird deshalb nur dann in Betracht zu ziehen sein, wenn diese nicht geeignet, nicht erforderlich oder nicht angemessen ist, um dem genannten Zweck der Erörterung zu dienen.

In der neuen Nummer 6 wird der Anwendungsbereich für die Erteilung einer Plangenehmigung entsprechend der Regelung des Bundes in § 17 b Abs. 1 Nr. 1 FStrG erweitert. Die Vorschrift in Satz 1 ermöglicht es, auch für Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, statt eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung zu erteilen. In einfach gelagerten Fällen, in denen Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden und das Benehmen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange hergestellt ist, soll die Möglichkeit bestehen, schneller Baurecht zu erlangen. Satz 2 stellt durch den Verweis auf die Nummer 5 klar, dass auch in diesen Fällen ein Erörterungstermin entfallen kann.

Das LaBÜN hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass eine Plangenehmigung wegen § 18 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bei UVP-pflichtigen Vorhaben nicht zulässig sei. Nach § 1 Abs. 4 Satz 1 UVPG wird dieses jedoch nur angewendet, „soweit Rechtsvorschriften des Bundes oder der Länder die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht näher bestimmen oder die wesentlichen Anforderungen dieses Gesetzes nicht beachten“. Zielführend ist es, die wesentlichen Anforderungen nach dem Schutzzweck des Gesetzes zu bestimmen: Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung zielt gemäß seinem § 3 auf eine wirksame Umweltvorsorge, die durch Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die relevanten Schutzgüter unter Beteiligung der Öffentlichkeit erreicht wird (Leidinger/Stickel, UPR 2019, 331). Sofern also eine entsprechende Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird, kann, wie die Regelung in § 17 b FStrG zeigt, von den Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung durch das Fachrecht abgewichen werden.

Die AGKSV weist auf das Risiko hin, den Kreis der Betroffenen in einer Anhörung nach § 28 VwVfG zu eng zu fassen. Allerdings ist die Durchführung einer Plangenehmigung statt einer Planfeststellung in das pflichtgemäße Ermessen der Behörde gestellt. Ist der Kreis der Betroffenen nicht überschaubar, wird die Durchführung einer Plangenehmigung nicht in Betracht kommen.

Die Regelungen in den Nummern 5 und 6 dienen auch dazu, das Planfeststellungsverfahren für landesrechtliche Straßenkategorien an die Regelungen für Bundesfernstraßen anzugleichen, um die Rechtsanwendung zu erleichtern.

Zu Buchstabe c:

Die mit der letzten Änderung des Gesetzes vom 20. Juni 2018 (Nds. GVBl. S. 112) den Landkreisen und kreisfreien Städten eingeräumte Möglichkeit, die Zuständigkeit für straßenrechtliche Planfeststellungen bei Straßenbaumaßnahmen, die u. a. in einem Zusammenhang zu Bedarfsplanmaßnahmen stehen, im Einzelfall auf das Land übertragen zu können, bleibt bestehen. Allerdings hatte der Gesetzgeber in Satz 2 angeordnet, dass in diesen Fällen nur ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Die AGKSV hatte in ihrer Stellungnahme zum Gesetzentwurf darauf hingewiesen, dass diese Regelung einer stärkeren Rechtsunsicherheit ausgesetzt sei und um Prüfung gebeten. Die Regelung modifiziert das Verwaltungsverfahrenrecht und begegnet insoweit verfas-

sungsrechtlichen Bedenken. Die Regelungskompetenz für das Verwaltungsverfahren steht im Bereich der Auftragsverwaltung dem Bund zu, eine Abweichungskompetenz besteht nicht (Beck OK Grundgesetz/Suerbaum, GG Artikel 85 Rn. 15 bis 18). Satz 2 wird daher gestrichen.

Zu Nummer 7:

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Einfügung des neuen § 18 a. Für die Nutzung von Parkflächen für stationsgebundenes Carsharing ohne eine entsprechende Sondernutzungserlaubnis nach § 18 a wird ein Bußgeldtatbestand geschaffen. Damit wird die präventive Wirkung der Bußgeldbewehrung auf alle Formen der Sondernutzung ausgedehnt.

Zu Artikel 2:

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.