

### Ergänzender schriftlicher Bericht

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes**

Gesetzentwurf der Landesregierung - Drs. 18/6069

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung  
- Drs. 18/7835

Berichterstattung: Abg. Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

Dieser Bericht ergänzt den Mündlichen Bericht in der Plenarsitzung des Landtages.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung empfiehlt dem Landtag in der Drucksache 18/7835, den Gesetzentwurf mit den aus der Anlage zu jener Drucksache ersichtlichen Änderungen anzunehmen. Diese Beschlussempfehlung kam im federführenden Ausschuss einstimmig - bei Stimmenthaltung des Ausschussmitglieds der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - zustande. Der mitberatende Ausschuss für Rechts- und Verfassungsfragen stimmte wie der federführende Ausschuss ab.

Der sogleich an die Ausschüsse überwiesene Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen neue Regelungen über selbständige Radwege und stationsbasiertes Carsharing, eine Erleichterung für die Zulassung von Ausnahmen vom Verbot, bauliche Anlagen an Straßen zu errichten (sog. Anbauverbot), Änderungen der Vorschriften über Planfeststellungsverfahren sowie eine kostenrechtliche Klarstellung in Bezug auf die Benutzung von Fähren. Außerdem haben die Fraktionen der SPD und der CDU einen Änderungsvorschlag eingebracht, der vorsieht, die Vorschriften des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz - PlanSiG) des Bundes auch auf Planfeststellungsverfahren nach dem Niedersächsischen Straßengesetz (NStrG) entsprechend anzuwenden (Vorlage 9). Der federführende Ausschuss hat zu dem Gesetzentwurf eine schriftliche Anhörung der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände und anderer Verbände durchgeführt. Der Gesetzentwurf und der Änderungsvorschlag der die Landesregierung tragenden Fraktionen waren in den Ausschüssen nicht umstritten.

Den einzelnen Änderungsempfehlungen liegen folgende Erwägungen zugrunde:

#### **Zu Artikel 1 (Niedersächsisches Straßengesetz):**

##### **Zur Überschrift:**

Infolge der in dem Änderungsvorschlag der Regierungsfractionen vorgesehenen Einfügung weiterer Artikel in den Gesetzentwurf empfiehlt der Ausschuss aus rechtsförmlichen Gründen, der Überschrift des Artikels 1 eine den Inhalt kennzeichnende Überschrift anzufügen.

##### **Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 4):**

##### **Zu Buchstabe b (Satz 2):**

Nach der Entwurfsbegründung (Drs. 18/6069, S. 7) zählt die Benutzung einer Fähre, wenn sie nach § 2 Abs. 4 Satz 1 zu einer Straße gehört, zum Gemeindegebrauch nach § 14. Nach § 14 Abs. 3 dürfen für den Gemeindegebrauch Gebühren nur aufgrund besonderer gesetzlicher Vorschriften erhoben werden. Durch die neue Regelung im hiesigen Satz 3 des Entwurfs soll im NStrG selbst die Möglichkeit eröffnet werden, für den Gemeindegebrauch einer Fähre Entgelte zu erheben. Zwischen beiden Regelungen besteht mithin ein enger sachlicher Zusammenhang. Deswegen empfiehlt der

Ausschuss, die im Entwurf als § 2 Abs. 4 Satz 3 vorgesehene Regelung hier zu streichen und stattdessen unmittelbar an § 14 Abs. 3 anzufügen (s. u. neue Nummer 2/1).

**Zu Nummer 2 (§ 3):**

**Zu Buchstabe a (Absatz 1):**

**Zu Nummer 1 Buchst. b:**

Die empfohlene Einfügung „allein oder in Verbindung mit anderen Radwegen oder Teilen davon“ beruht auf einer Anregung des Fachministeriums. Dadurch sollen auch solche selbständigen Radwege erfasst werden, die erst in Verbindung mit anderen selbständigen oder unselbständigen Radwegen oder Teilen davon einen Gesamtweg ergeben, der die erforderliche Verkehrsbedeutung aufweist. Diese stellen jeweils nur ein Teilstück eines Radweges dar, der über das Gebiet benachbarter Landreise oder kreisfreier Städte hinausgeht, ohne für sich betrachtet diese Anforderung zu erfüllen. Wird die notwendige Verkehrsbedeutung durch die Verbindung mit anderen Radwegen hergestellt, so soll auch das betreffende Teilstück der Klassifizierung als Landesstraße unterfallen. Die vom Fachministerium angeregte Einfügung erscheint dem Ausschuss zweckmäßig und begegnet aus seiner Sicht keinen rechtlichen Bedenken; sie ist außerdem ein gewisser „Ersatz“ für das in Buchstabe a geregelte Erfordernis der Bildung eines „Verkehrsnetzes“, auf das hier verzichtet werden soll und nach Auffassung des Ausschusses auch kann (s. u.).

Im Übrigen dient die empfohlene Änderung der Angleichung an Nummer 1 Buchst. a. Die Einteilung der Radwege soll sich nach der Entwurfsbegründung (S. 7) „ganz bewusst an den bisherigen Straßenkategorien“ orientieren. Der Entwurfstext weicht dann aber ohne Begründung deutlich von der in Nummer 1 Buchst. a verwendeten Formulierung ab. Außerdem ist bei der im Entwurf in Nummer 1 Buchst. b gewählten Formulierung „Kreisgrenzen“ unberücksichtigt geblieben, dass auch die Grenzen kreisfreier Städte erfasst werden sollen.

Der Ausschuss erachtet es angesichts der Besonderheiten des Radverkehrs hingegen für unbedenklich, dass hier abweichend von Nummer 1 Buchst. a nicht die Bildung eines „Verkehrsnetzes“ gefordert und auf die Nennung des Durchgangsverkehrs als Regelbeispiel verzichtet werden soll.

Hinsichtlich der Beschreibung des Zwecks weichen sowohl hier Nummer 1 Buchst. b als auch Nummer 2 Buchst. b von der Beschreibung bei der korrespondierenden Straßengruppe nach dem jeweiligen Buchstaben a ab, indem nicht die Formulierung „dienen oder zu dienen bestimmt sind“, sondern jeweils nur die Formulierung „zu dienen bestimmt sind“ verwendet wird. Der Verzicht auf das objektive Element „dienen“ soll nach der Entwurfsbegründung (S. 7) bewusst erfolgen; bei den selbständigen Radwegen soll es allein auf die „angestrebte Bedeutung des Radweges“ bzw. die in der Widmung vorgenommene Zweckbestimmung ankommen. Dies mag nach Auffassung des Ausschusses bei einem neu zu bauenden Radweg ausreichen. Bei bestehenden Radwegen kann dies aus Sicht des Ausschusses aber problematisch werden, wenn die angestrebte und die tatsächliche Verkehrsbedeutung auseinanderfallen. Denn die formellen und materiellen Regelungen des Gesetzes, die an die Einstufung einer Straße anknüpfen (z. B. die §§ 4, 37, 38, 42, 43 und 48), tun dies gerade wegen der tatsächlichen („objektiven“) Verkehrsbedeutung und sollen dieser Rechnung tragen. Dies zeigt sich eindeutig auch an § 7, wonach eine Straße „in die entsprechende Straßengruppe“ umzustufen ist, wenn ihre Einstufung nicht mehr ihrer - tatsächlichen - Verkehrsbedeutung entspricht. Dementsprechend ist in der Rechtsprechung (mittlerweile) geklärt, dass die Formulierung „dienen oder zu dienen bestimmt ist“ im bisherigen Recht dahin gehend zu verstehen ist, dass für die Einstufung stets objektive Kriterien maßgeblich sind und die subjektive Zielsetzung der planenden Behörde nur dann entscheidend ist, wenn sie in Einklang mit den objektiv vorliegenden Gegebenheiten steht (OVG Lüneburg, Beschluss vom 11.01.2006 - 7 ME 288/04 - bei juris Rn. 16 m. w. N.; dort auch Rn. 31 zur Bedeutung der unterschiedlichen Regelungsregime bei den einzelnen Straßengruppen). Bei der Beurteilung, welche Verkehrsbedeutung einer Straße zukommt und in welche Straßengruppe sie dementsprechend einzustufen ist, steht der zuständigen Behörde aufgrund des bisherigen Rechts nach der Rechtsprechung weder ein Beurteilungsspielraum oder eine Einschätzungsprärogative noch ein Ermessen zu (OVG Lüneburg, Urteil vom 28.08.2018 - 7 LC 82/16 - bei juris Rn. 31). Eine Betrachtungsweise, nach der es die zuständige Behörde in der Hand hätte, mit der Einstufung unabhängig vom Charakter der Straße selbst insbesondere auch

über ihre Kompetenz zur Planung sowie über die aus der Einstufung folgende Straßenbaulast (§§ 43 und 48) zu disponieren, wäre nach Meinung des Ausschusses mit dem Erfordernis, die Kompetenzbereiche und die Finanzierungsverantwortung klar abzugrenzen, nicht zu vereinbaren (OVG Lüneburg, Beschluss vom 11.01.2006, a. a. O., bei juris Rn. 16 m. w. N.). Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, hier in Nummer 1 Buchst. b wie auch in Nummer 2 Buchst. b jeweils vor den Worten „zu dienen“ die Worte „dienen oder“ einzufügen (so auch die von der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände vorgeschlagenen Formulierungen, Entwurfsbegründung, S. 7 und 8; vgl. auch Vorlage 3, S. 2; ebenso Artikel 3 Abs. 3 Buchst. e der „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 b des Grundgesetzes in Verbindung mit § 5 b Bundesfernstraßengesetz zum Bau von Radschnellwegen in Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände [VV Radschnellwege 2017-2030]“).

**Zu Nummer 2 Buchst. b:**

Wegen der Formulierung „zu dienen bestimmt sind“ wird auf die Erläuterung zu Nummer 1 Buchst. b verwiesen.

Gegen den Verzicht auf die in Nummer 2 Buchst. a vorgesehene Fallgruppe des Anschlusses an überörtliche Verkehrswege bestehen nach Auffassung des Ausschusses wiederum angesichts der Besonderheiten des Radverkehrs keine Bedenken.

**Zu Nummer 3 Buchst. b:**

Die empfohlene Änderung dient auch hier der nach der Entwurfsbegründung beabsichtigten Angleichung an die bisherigen Straßenkategorien (s. o.). Hier würde die Entwurfsfassung zudem dazu führen, dass sämtliche selbständige Radwege, die weder unter Nummer 1 Buchst. b noch unter Nummer 2 Buchst. b fallen, stets als Gemeindestraße zu qualifizieren sind, obwohl sie unter Umständen keine vergleichbare Verkehrsbedeutung haben. Dies ist nach Erklärung des Fachministeriums nicht beabsichtigt. Nach der empfohlenen Formulierung fallen selbständige Radwege, die auch nicht unter Nummer 3 Buchst. b fallen, grundsätzlich unter Nummer 4 und sind danach, sofern sie die Voraussetzungen des § 53 erfüllen, als sonstige öffentliche Straßen zu behandeln. (Was gelten soll, wenn auch die Voraussetzungen des § 53 nicht erfüllt werden, kann nach Einschätzung des Ausschusses offen bleiben, zumal sich die gleiche Frage auch schon bei der geltenden Rechtslage stellt, ohne dass dies offenbar zu nennenswerten Problemen geführt hat.)

Wegen der Formulierung „zu dienen bestimmt sind“ wird auf die Begründung zu Nummer 1 Buchst. b verwiesen.

**Zu den Buchstaben b (neuer Absatz 3) und c (neuer Absatz 4):**

Zu den Buchstaben b und c:

Da die Frage, unter welchen Voraussetzungen Radwege „Bestandteile anderer Straßen“ sind, im bisherigen Absatz 2 geregelt wird, wird aus rechtssystematischen Gründen empfohlen, die im Entwurf als neuer Absatz 2 vorgesehene Regelung, die daran anknüpft, erst danach in einem neuen Absatz 3 zu treffen und den bisherigen Absatz 2 unverändert zu lassen. Dann wird nur der bisherige Absatz 3 zu Absatz 4.

Zu Buchstabe b:

Wegen der Formulierung „dienen oder zu dienen bestimmt sind“ wird auf die Erläuterung zu Absatz 1 Nr. 1 Buchst. b (oben Buchstabe a) verwiesen.

Im Übrigen ist nach Auffassung des Ausschusses die Formulierung „zügige Abwicklung größerer Radverkehrsmengen“ sehr unbestimmt und - anders als das Kriterium „Alltagsradverkehr“ (das auch im Nationalen Radverkehrsplan 2020 verwendet wird) - nicht erforderlich, um Radverkehr zu touristischen und Naherholungszwecken auszugrenzen (Entwurfsbegründung, S. 7 unten). Letztlich grenzt die Formulierung „zügige Abwicklung größerer Radverkehrsmengen“ nur Radwege von geringerer Verkehrsbedeutung aus. Es ist jedoch für den Ausschuss nicht nachvollziehbar, warum

diese ausgegrenzt werden sollen, wenn sie (vorwiegend) dem Alltagsradverkehr zu dienen bestimmt sind.

Der Begriff „zügig“ scheint sich an den Begriff „schnell“ in der Definition des Begriffs „Radschnellweg“ in Artikel 3 Abs. 1 UAbs. 2 der VV Radschnellwege 2017-2030 anzulehnen, der Begriff „größere Radverkehrsmenge“ an die Fördervoraussetzung „hohes Radverkehrspotential“ nach Artikel 3 Abs. 3 Buchst. d der VV Radschnellwege 2017-2030 und der Begriff „Alltagsradverkehr“ an die Fördervoraussetzungen nach Artikel 3 Abs. 3 Buchst. c und e der VV Radschnellwege 2017-2030. Eine Ankoppelung an die Fördervoraussetzungen soll jedoch nach der Entwurfsbegründung (S. 8) gerade nicht erfolgen, um den Kommunen einen größeren Planungsspielraum zu belassen. Beabsichtigt ist lediglich, die Übernahme diverser bereits bestehender, hauptsächlich touristisch genutzter Rad(wander)wege, für die sich die kommunale Baulast bewährt hat, in die Straßenbaulast des Landes zu vermeiden (S. 8 der Entwurfsbegründung).

Es besteht nach Auffassung des Ausschusses auch keine verfassungsrechtliche Notwendigkeit, eine besondere Verkehrsmenge oder -bedeutung als Voraussetzung für eine Straßenklassifizierung festzulegen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) bestimmt der Gesetzgeber nach Artikel 14 Abs. 1 und 2 des Grundgesetzes (GG) die Schranken des Eigentums. Er hat hierbei sowohl die Interessen des Einzelnen als auch die Interessen der Allgemeinheit zu berücksichtigen (vgl. u. a. BVerfGE 58, 300, bei juris Rn. 118, 137). Die Zuordnung bestimmter Radwege zu den öffentlichen Straßen nach § 3 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 verbunden mit den hieran anknüpfenden Rechtsfolgen (wie dem Erfordernis einer Planfeststellung, der Möglichkeit einer Enteignung, der Übertragung der Baulast etc.) dient dem vom Gesetzgeber festgelegten legitimen Zweck einer Förderung des Radverkehrs mit dem Ziel, den Umstieg von Pendlerverkehren vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad zu erleichtern. Zudem geht der Ausschuss davon aus, dass selbständige Radwege ohnehin nur errichtet werden dürften, wenn mit einem entsprechenden Bedarf zu rechnen ist. Ob ein hinreichendes Bedürfnis für die Planung und den Bau eines konkreten Radweges besteht (sog. Planrechtfertigung) und ob ggf. eine Enteignung „zum Wohle der Allgemeinheit zulässig“ ist (Artikel 14 Abs. 3 GG), ist eine Frage des Einzelfalls, die nach Auffassung des Ausschusses nicht bereits auf Ebene des Gesetzes abstrakt-generell beantwortet werden muss, indem von vornherein und in jedem Fall eine bestimmte, besonders hohe Verkehrsbedeutung oder -menge gefordert wird. Außerdem ergibt sich die erforderliche Verkehrsbedeutung des jeweiligen Radweges auch aus Absatz 1 Nrn. 1 bis 3, ohne dass hier zusätzlich noch eine quantitative Anforderung geregelt werden müsste.

Nach alledem wird empfohlen, die Worte „der zügigen Abwicklung größerer Radverkehrsmengen“ zu streichen und stattdessen das Wort „Wege“ durch das - auch in Absatz 2 verwendete - Wort „Radwege“ zu ersetzen. Dass es sich dabei um Wege handeln muss, die dem Radverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind, ist selbstverständlich und muss nach Auffassung des Ausschusses nicht ausdrücklich geregelt werden.

Um der von der Landesregierung befürchteten Überforderung des Landes durch die Übernahme der Straßenbaulast für eine Vielzahl bereits bestehender, vorwiegend touristisch genutzter Radwege entgegenzuwirken, empfiehlt der Ausschuss im Übrigen, in einem neuen Absatz 3 des § 62 eine Übergangsvorschrift zu treffen, nach der die Regelungen über selbständige Radwege nur für neue Radwege gelten, die nach dem 1. Januar 2021 für den Verkehr freigegeben werden (siehe die neue Nummer 8 des Entwurfs). Für die bestehenden Radwege soll es danach bei den bisherigen Regelungen zur Straßenbaulast verbleiben.

#### **Zu Nummer 2/1 (§ 14 Abs. 3):**

Siehe die Empfehlung und die Erläuterung zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (oben Nummer 1 Buchst. b).

**Zu Nummer 3 (§ 18 a - Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing -):****Zu Absatz 1:**Zur Überschrift und zu Satz 1:

In § 2 Nr. 4 des Carsharinggesetzes (CsgG), der nach Satz 2 entsprechend gelten soll, wird der Begriff „stationsbasiertes“ Carsharing, der im CsgG auch im Übrigen durchgängig verwendet wird, definiert. Zwar spräche grundsätzlich nichts dagegen, im Landesrecht eine andere Begrifflichkeit zu wählen. Wenn jedoch § 2 Nr. 4 CsgG für entsprechend anwendbar erklärt wird, sollte nach Auffassung des Ausschusses auch der dort definierte Begriff im Landesrecht verwendet werden.

Der Entwurf geht offenbar davon aus, dass es sich bei der Nutzung ausgewiesener Stellflächen für stationsbasiertes Carsharing um eine Sondernutzung der Straße handelt, während das stationsunabhängige Carsharing nicht im Gesetz geregelt werden und wohl insgesamt dem Gemeingebrauch unterfallen soll. Gegen diese Abgrenzung zwischen Sonder- und Gemeingebrauch bestehen zwar nach Auffassung des Ausschusses keine grundsätzlichen Bedenken. Jedoch könnte beim stationsbasierten Carsharing zweifelhaft sein, ob es wirklich insgesamt eine Sondernutzung oder nicht zumindest teilweise Gemeingebrauch ist. In § 5 Abs. 1 Satz 1 CsgG wird durch die einleitende Formulierung „Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung an Straßen“ klargestellt, dass die Nutzung ausgewiesener Stellflächen für stationsbasiertes Carsharing stets Sondernutzung ist. Es wird eine Angleichung an diese Regelung empfohlen. Hierdurch („unbeschadet“) wird gleichzeitig verdeutlicht, dass sonstige Formen des Carsharings auf anderen Straßenflächen als Sondernutzung nach § 18 nicht ausgeschlossen werden sollen.

Ferner wird eine sprachliche Anpassung empfohlen („Flächen einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Landes- oder Kreisstraße“; vgl. § 5 Abs. 1 Satz 1 CsgG, § 43 Abs. 2 Satz 1 dieses Gesetzes).

Durch die empfohlene Voranstellung der „Gemeindestraße“ wird die Doppelung der Worte „geeignete Flächen“ entbehrlich.

Nach Mitteilung des Fachministeriums soll die Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing auf Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen beschränkt werden, weil für andere Straßenflächen kein entsprechender Bedarf gesehen wird und zum Parken geeignete Flächen fehlen. Dieser Einschätzung schließt sich der Ausschuss an.

Zu Satz 2:

Die statische Verweisung auf die durch die Fundstellenangabe bezeichnete Fassung des § 2 CsgG ist nach Mitteilung des Fachministeriums gewollt, da kein Bedarf für eine dynamische Verweisung gesehen wird. Sie entspricht im Übrigen der bisherigen Handhabung der anderen Bundesländer, soweit sie vergleichbare Regelungen getroffen haben. Allerdings wäre bei Änderungen des CsgG, die im Landesgesetz übernommen werden sollen, ein gesondertes Änderungsgesetz des Landes erforderlich. Rechtliche Bedenken bestehen dagegen aus Sicht des Ausschusses nicht.

Zu Satz 3:

Nach § 48 Satz 1 ist es zwar die Regel, dass die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für die Gemeindestraßen sind. Gemäß § 48 Satz 2 i. V. m. § 45 sind aber Ausnahmen denkbar. Es wird daher zur Harmonisierung der Vorschriften empfohlen, eine an § 5 Abs. 1 Satz 2 CsgG und § 18 Abs. 1 Satz 2 angelehnte Formulierung zu wählen.

Zu Satz 4:

Für das Ermessen bei der Bestimmung der Flächen (Auswahlmessen) geht Satz 4 über § 5 Abs. 1 Satz 4 CsgG hinaus, indem hier auch die Belange der Stadtentwicklung und der Raumordnung sowie die „Gewährleistung der Barrierefreiheit“ einbezogen werden. Dies ist nach Auffassung des Ausschusses grundsätzlich unbedenklich. Nach § 7 Abs. 2 des Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetzes (NBGG) sind Straßen etc. nur dann barrierefrei zu gestalten, soweit dies durch Rechtsvorschrift vorgegeben ist. Die beabsichtigte Regelung soll eine solche Vorgabe sein. Dies wird durch die empfohlene Formulierung deutlicher herausgestellt.

Ziel der Regelung soll es im Übrigen sein, lediglich die äußeren Grenzen des Ermessens abzustechen, und ansonsten den Gemeinden einen weiten Spielraum einzuräumen.

#### **Zu Absatz 2:**

##### Zu den Sätzen 1 und 2 (und Absatz 3):

Das Angebot stationsbasierten Carsharings stellt nach herrschender Auffassung 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) dar. Zwar dürfte davon auszugehen sein, dass die Auswahl unter mehreren Wettbewerbern um eine Sondernutzungserlaubnis grundsätzlich nicht dem Vergaberecht unterliegt. Die Unterwerfung unter eine Genehmigungspflicht (Pflicht zur Einholung einer Sondernutzungserlaubnis) hat aber zur Folge, dass die Anforderungen der Artikel 9 ff. der EU-Dienstleistungsrichtlinie einzuhalten sind (vgl. zum Ganzen ausführlich *Schröder*, Die Vergabe von Stellflächen nach dem Carsharinggesetz, NVwZ 2018, 1604; im Ergebnis auch Bundestagsdrucksache 18/11285, S. 34, und Bundesratsdrucksache 804/16, S. 27, in der Entwurfsbegründung zum CsgG).

Diese Anforderungen sollen mit den Regelungen in den Absätzen 2 bis 4 auch umgesetzt werden. Es ist jedoch nach Auffassung des Ausschusses nicht mit Artikel 10 Abs. 1 und 2 Buchst. d, f und g der EU-Dienstleistungsrichtlinie vereinbar, als Kriterium für die Erlaubniserteilung lediglich auf den unbestimmten Rechtsbegriff der „Eignung“ abzustellen und es dann in das Ermessen der Gemeinde zu stellen, ob sie nähere Eignungskriterien festlegt, so wie es in Absatz 2 Sätze 1 und 2 des Entwurfs vorgesehen ist. Denn nach den genannten Regelungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie müssen die Kriterien klar und unzweideutig sein, im Voraus bekannt gemacht werden sowie transparent und zugänglich sein. Dementsprechend gibt das CsgG in seiner Anlage selbst Eignungskriterien vor, die gelten, bis eine Verordnung nach § 5 Abs. 4 CsgG erlassen wurde. Eine entsprechende Regelung ist hier nicht vorgesehen. Nicht nur soll es den Gemeinden überlassen werden, zu entscheiden, ob sie überhaupt Kriterien festlegen wollen. Vielmehr werden in Absatz 3 selbst für den Fall, dass die Gemeinden Kriterien festlegen wollen, nur allgemeine, an die Verordnungsermächtigung in § 5 Abs. 4 CsgG angelehnte Vorgaben gemacht, welchen Zielen diese Kriterien „u. a.“ dienen müssen. Damit kann das Erlaubniserteilungsverfahren nach dem Entwurf auch gänzlich ohne festgelegte Eignungskriterien durchgeführt werden. Dies wäre aus Sicht des Ausschusses nicht unionsrechtskonform. Zwar mag es nicht erforderlich sein, wie im Bundesrecht „vorläufige“ Eignungskriterien im Gesetz festzulegen, die dann von den Gemeinden durch eigene Kriterien ersetzt werden können. Jedoch müssen die Kriterien vor Beginn des Auswahlverfahrens in einer den Anforderungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie genügenden Art und Weise festgelegt werden. Dies wird durch die empfohlene Änderung in Satz 2 nunmehr den Gemeinden verbindlich auferlegt. Gleichzeitig werden mit dem empfohlenen Verweis auf den Absatz 3 (zu dem ebenfalls Änderungen empfohlen werden; s. u.) durch den Gesetzgeber Mindestvorgaben für die Zielbestimmung der Eignungskriterien aufgestellt.

Das nach der Entwurfsbegründung (Drs. 18/6069, S. 9) verfolgte Ziel, es den Gemeinden zu gestatten, die Vergabe vereinfacht durchzuführen, wenn nur ein Anbieter Interesse zeigt, könnte wohl auch dadurch erreicht werden, dass die Eignungskriterien entsprechend gestaltet werden. Ein gänzlicher Verzicht auf nähere Eignungskriterien dürfte aber nach Meinung des Ausschusses auch in einem solchen Fall nicht zulässig sein, zumal nach dem Gesetz ohnehin gewährleistet sein muss, dass der Anbieter „geeignet“ ist; ein „ungeeigneter“ Anbieter darf die Erlaubnis nicht erhalten, auch wenn er der einzige Bewerber ist.

Die empfohlene Formulierung des Satzes 2 ist an § 5 Abs. 3 Satz 2 CsgG angelehnt. Hierdurch wird klarer herausgestellt, dass die festzulegenden Eignungskriterien Anforderungen an die zu erbringende Leistung (Carsharing) beinhalten, zu deren Erbringung der Anbieter geeignet sein muss.

##### Zu Satz 6:

Satz 6 der Entwurfsfassung kann nach Auffassung des Ausschusses gänzlich entfallen. Durch die empfohlene Änderung in Satz 1 („Unbeschadet...“) ist hinreichend klargestellt, dass es sich bei der Nutzung der Stellflächen um eine Sondernutzung im Sinne des § 18 handelt. Gleichzeitig bringt die Formulierung zum Ausdruck, dass die übrigen Vorschriften des Gesetzes über eine solche Sondernutzung gelten („unbeschadet“), soweit nicht in § 18 a Abweichendes geregelt ist. Eine

solche Abweichung stellt es z. B. dar, dass die Sondernutzungserlaubnis nach § 18 a nicht, wie in § 18 Abs. 2 Satz 1 vorgesehen, auf Zeit oder auf Widerruf, sondern - wie sich aus den Sätzen 1 und 4 ergibt - nur auf Zeit, nicht aber auf Widerruf erteilt werden darf. Auf der anderen Seite ist aber etwa § 18 Abs. 2 Satz 2, wonach die Erlaubnis mit Auflagen oder Bedingungen verbunden werden kann, ohne Weiteres auch auf eine Erlaubnis nach § 18 a anwendbar. Einer zusätzlichen Bezugnahme auf die anzuwendenden Regelungen bedarf es daher aus Sicht des Ausschusses nicht.

#### **Zu Absatz 3:**

##### Zu Satz 1:

Wegen der empfohlenen Änderung, die Festlegung von Eignungskriterien den Gemeinden verbindlich aufzuerlegen, siehe die Erläuterung zu Absatz 2 Sätze 1 und 2 (und Absatz 3).

##### Zu Satz 2:

Die Abkürzung „u. a.“ ist rechtsförmlich ungebräuchlich und soll durch die gebräuchliche Formulierung „insbesondere“ ersetzt werden. Hierdurch soll zudem klargestellt werden, dass neben den in Satz 2 vorgegebenen Zielen weitere Zielsetzungen durch die Gemeinde möglich sind, die genannten Ziele aber in jedem Fall (auch) verfolgt werden müssen.

##### Zu Nummer 1:

Auch hier wird empfohlen, das in § 5 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 CsgG verwendete Wort „insbesondere“ anstelle der - rechtsförmlich wiederum eher ungebräuchlichen - Abkürzung „z. B.“ zu verwenden.

Nach Mitteilung des Fachministeriums bezeichnet der Begriff „Umweltverbund“ die Gruppe der sog. „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel (nichtmotorisierte Verkehrsträger, öffentliche Verkehrsmittel sowie Carsharing, Mitfahrzentralen, E-Scooter). Ziel des Umweltverbundes sei es, Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen, ihre Wege innerhalb des Umweltverbundes zurückzulegen und weniger auf das eigene Auto angewiesen zu sein. Es handele sich um einen in der Verkehrsplanung gängigen Begriff. Der Ausschuss sieht danach kein Bedürfnis für eine gesetzliche Klarstellung des Begriffs.

#### **Zu Absatz 4:**

##### Zu den Sätzen 1/1, 2 und 4 bis 9:

Wie bereits in der Erläuterung zu Abs. 2 Sätze 1 und 2 (und Absatz 3) ausgeführt wurde, sind die Anforderungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie zu berücksichtigen.

Die Sätze 2 und 4 bis 9 der Entwurfsfassung sollen insbesondere Artikel 13, aber auch Artikel 6 und 7 der EU-Dienstleistungsrichtlinie umsetzen. Insoweit bestehen nach Auffassung des Ausschusses keine rechtlichen Bedenken. Es wird aber zur Verkürzung der Regelung empfohlen, anstelle einer Ausformulierung in den vorgenannten Sätzen in einem neuen Satz 1/1 nur auf die praktisch gleichlautenden Regelungen in § 5 Abs. 5 Satz 3 bis Abs. 7 Satz 1 CsgG zu verweisen; die Sätze 2 und 4 bis 9 des Entwurfs können damit ganz entfallen.

##### Zu Satz 10 (neu):

Wird das Verfahren über eine einheitliche Stelle abgewickelt, was nach Satz 8 des Entwurfs (nach der empfohlenen Änderung: Satz 2 i. V. m. § 5 Abs. 6 Satz 5 CsgG) *möglich* (aber nicht zwingend) ist, ergibt sich die Umsetzung von Artikel 13 Abs. 5 bis 7 EU-Dienstleistungsrichtlinie bereits unmittelbar aus §§ 71 b und 71 c VwVfG. Für den Fall, dass von dieser Möglichkeit kein Gebrauch gemacht wird, werden die betreffenden Regelungen des VwVfG mit dem empfohlenen (neuen) Satz 10 für entsprechend anwendbar erklärt.

##### Zu Satz 3:

An dieser Stelle geht es um die Bekanntmachung, nicht um die Verfahrensentscheidung an sich. Daher wird empfohlen, das Wort „festzulegen“ durch das Wort „mitzuteilen“ zu ersetzen; dass die zugrundeliegende Festlegung zuvor auch zu treffen ist, ergäbe sich dann mittelbar.

Nach Mitteilung des Fachministeriums soll es den Gemeinden überlassen werden, wie sie im Fall konkurrierender Anträge von mehreren Carsharing-Anbietern verfahren will. Das in § 5 Abs. 3

Satz 4 CsgG vorgesehene Losverfahren soll daher nicht verbindlich vorgeschrieben werden. Allerdings muss die beabsichtigte Vorgehensweise nach Artikel 13 Abs. 1 EU-Dienstleistungsrichtlinie im Voraus bekannt gemacht werden.

Der Gesetzgebungs- und Beratungsdienst (GBD) hat darauf hingewiesen, dass der Entwurf keine Regelungen zur Umsetzung des Artikels 13 Abs. 4 der EU-Dienstleistungsrichtlinie enthält. In dieser Regelung sei vorgesehen, dass eine beantragte Genehmigung als erteilt gelte (Genehmigungsfiktion), wenn der Antrag nicht fristgerecht beantwortet werde (Artikel 13 Abs. 4 Satz 1). Eine Regelung über eine solche Genehmigungsfiktion enthalte zwar § 42 a VwVfG. Die dort geregelte Genehmigungsfiktion trete jedoch nur ein, wenn sie durch Rechtsvorschrift angeordnet wird, was hier nicht der Fall sei. Denkbar sei, dass die Nichtumsetzung von Artikel 13 Abs. 4 Satz 1 der EU-Dienstleistungsrichtlinie im nationalen Recht zu einer unmittelbaren Anwendbarkeit der Richtlinie führe (vgl. u. a. *Schliesky*, in: Knack/Henneke, VwVfG, Kommentar, 11. Auflage, § 42 a Rn. 4; *Uechtritz*, in: Mann/Sennekamp, VwVfG, Kommentar, 2. Aufl., § 42 a Rn. 10 ff.). Ob dies der Fall sei, sei nach Einschätzung des GBD allerdings fraglich. Denn Artikel 13 Abs. 4 Satz 1 der EU-Dienstleistungsrichtlinie sei nicht in jedem Fall zwingend. Vielmehr sei gemäß Artikel 13 Abs. 4 Satz 2 der EU-Dienstleistungsrichtlinie eine abweichende Regelung möglich, „wenn dies durch zwingende Gründe des Allgemeininteresses, einschließlich eines berechtigten Interesses Dritter, gerechtfertigt ist“. Denkbar sei hier zum einen etwa, dass eine Genehmigungsfiktion im Fall konkurrierender Anträge den berechtigten Interessen der anderen Antragsteller entgegenstehen könnte. Zum anderen könne man möglicherweise annehmen, dass ein zwingender Grund des Allgemeininteresses darin liegt, die Sondernutzungserlaubnis mit Bedingungen und Auflagen verbinden zu können (§ 18 Abs. 2 Satz 2), etwa zur Absicherung des Verkehrs, zur Vermeidung von Konflikten zwischen verschiedenen Nutzungsarten oder zur Einrichtung von Ladeeinrichtungen; diese Möglichkeit werde im Fall einer Genehmigungsfiktion unterlaufen. Ob ein solcher Fall vorliege, der den Verzicht auf die Anordnung einer Genehmigungsfiktion begründen könnte, könne er, der GBD, nicht abschließend beantworten. Allerdings beinhalte auch das CsgG keine Umsetzung des Artikels 13 Abs. 4 der EU-Dienstleistungsrichtlinie. Die Gesetzentwürfe zum CsgG (Bundestagsdrucksache 18/11285 und Bundesratsdrucksache 804/16) gingen hierauf auch nicht ein. Das Notifizierungsverfahren der EU habe - soweit bekannt - indes auch zu keiner entsprechenden Beanstandung seitens der Europäischen Kommission geführt. Der Ausschuss sieht danach auch für das Landesrecht keinen weitergehenden Regelungsbedarf. Die mit der Änderung empfohlene Bezugnahme auf § 5 CsgG führt insoweit zu einem Gleichlauf der bundes- und landesrechtlichen Regelungen.

#### **Zu Nummer 4 (§ 24):**

##### **Zu Buchstabe 0/a (Absatz 2):**

Es handelt sich um Folgeänderungen zu der im Entwurf unter Buchstabe a vorgesehenen Änderung des Absatzes 5 Satz 1: Es ist richtig, dass die Niedersächsische Bauordnung keine „Bauanzeige“ mehr kennt. Konsequenterweise sollten deswegen aber nach Auffassung des Ausschusses nicht nur Absatz 5 Satz 1 bereinigt, sondern auch Absatz 2 Satz 2, der sich auf „anzeigepflichtige“ bauliche Anlagen bezieht, gestrichen und Absatz 2 Satz 3 entsprechend redaktionell angepasst werden.

##### **Zu Buchstabe b (Absatz 7):**

###### Zu Satz 1:

Die Empfehlung dient der Angleichung an Absatz 3: Dort sind die „Ausbauabsichten“ und die „Straßenbaugestaltung“ jeweils eigenständige Aspekte, die neben den Aspekt der „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ treten („zur ...“, zu ... und zur ...“). Demgegenüber wären sie nach der Entwurfsfassung hier nur Unterfälle der „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ („insbesondere ...“). Es soll aber hier wie dort jeweils das gleiche Verhältnis zwischen den einzelnen Aspekten gelten.

###### Zu Satz 2:

Es wird empfohlen, anknüpfend an Satz 1 auch hier die Absätze 1 und 4 in Bezug zu nehmen.



**Zu Nummer 5 (§ 37 Abs. 1):****Zu Buchstabe a (neuer Satz 2):**

Es wird lediglich eine zusätzliche sprachliche Angleichung an § 16 Abs. 1 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) empfohlen.

**Zu Nummer 6 (§ 38):****Zu Buchstabe a (Absatz 1 a Satz 1 Halbsatz 2):**

Nach der im Nds. GVBl. 2018 S. 112 verkündeten Fassung des Absatzes 1 a (die in VORIS nicht richtig wiedergegeben wird) wird in Satz 1 Halbsatz 2 die Angabe „des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG)“ verwendet. Diese wird jedoch nunmehr bereits in § 18 a eingeführt, sodass hier nur noch die amtliche Kurzbezeichnung „VwVfG“ zu verwenden ist.

Außerdem wird empfohlen, die Verknüpfung „sowie“ in der Aufzählung der einzelnen Vorschriften des VwVfG, die nach dem Entwurf gestrichen werden soll, aus redaktionellen Gründen beizubehalten.

**Zu Buchstabe b Doppelbuchst. aa (Absatz 4 neue Nummern 5 und 6):**

Die empfohlenen Änderungen sollen die beiden Regelungen inhaltlich noch weiter an die jeweiligen Vorbildregelungen in § 17 a Nr. 1 und § 17 b Abs. 1 Nr. 1 FStrG angleichen. Da diese Regelungen des Bundes aber aus Sicht des Ausschusses nur schwer verständlich sind, soll zugleich der beabsichtigte Regelungsinhalt durch eine stärkere sprachliche Orientierung an den korrespondierenden Regelungen in § 18 UVPG und § 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 VwVfG noch deutlicher zum Ausdruck gebracht werden. So knüpft etwa die zu Nummer 5 Halbsatz 1 empfohlene Formulierung „auch in einem Planfeststellungsverfahren nach diesem Gesetz“ an § 18 Abs. 2 UVPG an, indem bestimmt wird, dass über die dort geregelten Fälle hinaus eben „auch“ in diesem Fall auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet werden kann.

**Zu Buchstabe c Doppelbuchst. aa (Absatz 6 bisheriger Satz 1):**

Satz 2 ist auch nach Auffassung des Ausschusses verfassungsrechtlichen Bedenken ausgesetzt. Diese resultieren zum einen - wie in der Entwurfsbegründung dargelegt - daraus, dass dem Land die Gesetzgebungskompetenz dafür fehlen dürfte, ein bundesgesetzlich im FStrG geregeltes Planfeststellungsverfahren für ein Vorhaben der in Satz 1 bezeichneten Art auch auf Vorhaben(teile), die der Gesetzgebungskompetenz des Landes unterliegen, zu erstrecken; dadurch würde der Gegenstand des bundesgesetzlich geregelten Verwaltungsverfahrens wohl unzulässig erweitert. Zum anderen dürften aber auch noch weitere verfassungsrechtliche Bedenken bestehen: Nach § 50 Abs. 1 Nr. 6 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) entscheidet das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) im ersten und letzten Rechtszug über sämtliche Streitigkeiten, die Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG betreffen. Durch die Erstreckung eines solchen Planfeststellungsverfahrens auch auf Vorhaben(teile), die an sich dem Planfeststellungsrecht des Landes unterliegen, würde auch der Gegenstand der gerichtlichen Zuständigkeit des BVerwG erweitert, obwohl die VwGO keine Befugnis des Landes vorsieht, dem BVerwG insoweit Zuständigkeiten zuzuweisen.

Allerdings begegnet auch Satz 1 nach Einschätzung des Ausschusses verfassungsrechtlichen Bedenken: Durch die Neufassung des Artikels 90 GG i. V. m. der dazugehörigen Übergangsvorschrift in Artikel 143 e GG kann für Vorhaben der in Satz 1 bezeichneten Art ab dem 01.01.2021 anstelle der bisher zuständigen Landesbehörde eine Bundesbehörde zuständig sein. In diesem Fall würde eine Zuständigkeitsübertragung nach Satz 1 von einer Kommune oder vom Land auf die Bundesbehörde wohl zu einer verfassungsrechtlich unzulässigen sog. Mischverwaltung führen. Denn nach der Rechtsprechung des BVerfG sind die Verwaltung des Bundes und die Verwaltung der Länder, zu denen auch die Kommunen gehören, organisatorisch und funktionell im Sinne von in sich geschlossenen Einheiten prinzipiell voneinander getrennt. Die Verwaltungszuständigkeiten von Bund und Ländern sind in den Artikeln 83 ff. GG erschöpfend geregelt und grundsätzlich nicht abdingbares Recht. Danach gilt der allgemeine Verfassungssatz, dass weder der Bund noch die Länder über ihre im Grundgesetz festgelegten Kompetenzen verfügen können; Kompetenzver-

schiebungen zwischen Bund und Ländern sind selbst mit Zustimmung der Beteiligten nicht zulässig. Auch Mitplanungs-, Mitverwaltungs- und Mitentscheidungsbefugnisse des Bundes gleich welcher Art im Aufgabenbereich der Länder sind, wenn die Verfassung dem Bund entsprechende Sachkompetenzen nicht übertragen hat, durch das Grundgesetz ausgeschlossen. Außerdem hat der Verwaltungsträger, dem durch eine Kompetenznorm des Grundgesetzes Verwaltungsaufgaben zugewiesen worden sind, diese Aufgaben grundsätzlich durch eigene Verwaltungseinrichtungen, also mit eigenem Personal, eigenen Sachmitteln und eigener Organisation wahrzunehmen. Der Grundsatz eigenverantwortlicher Aufgabenwahrnehmung schließt zwar die Inanspruchnahme der „Hilfe“ nicht zuständiger Verwaltungsträger durch den zuständigen Verwaltungsträger nicht schlechthin aus, setzt ihr aber Grenzen: Von dem Gebot, die Aufgaben eigenverantwortlich wahrzunehmen, darf nur wegen eines besonderen sachlichen Grundes und nur hinsichtlich einer eng umgrenzten Verwaltungsmaterie abgewichen werden (BVerfGE 119, 331, bei juris Rn. 152 ff. m. w. N.). Zur Vermeidung eines dahin gehenden verfassungsrechtlichen Risikos soll ausgeschlossen werden, dass es in Bezug auf Vorhaben(teile), die dem Planfeststellungsrecht des Landes unterliegen, durch eine Vereinbarung zu einer Zuständigkeitsübertragung von einer Kommune oder vom Land auf eine Bundesbehörde kommt, durch die dem Bund zumindest Mitverwaltungskompetenzen in Bezug auf Vorhaben(teile) eingeräumt würden, die nach der grundgesetzlichen Kompetenzordnung allein in die Verwaltungskompetenz des Landes fallen.

Da nach Auskunft des Fachministeriums gegenwärtig noch nicht abschließend sicher absehbar ist, zu welchem genauen Zeitpunkt und in welchem genauen Umfang die betreffenden Zuständigkeiten vom Land auf den Bund übergehen werden, wird empfohlen, (zunächst) dem Grunde nach an der Regelung in Satz 1 festzuhalten, diese aber so zu ergänzen, dass eine Zuständigkeitsübertragung auf eine Bundesbehörde durch Vereinbarung in jedem Fall ausgeschlossen wird.

#### **Zu Nummer 7 (§ 61 Abs. 1 Nr. 1):**

Die Regelung wäre nach Auffassung des Ausschusses in der Entwurfsfassung entbehrlich. Denn dass die Benutzung einer Straße über den Gemeingebrauch hinaus Sondernutzung ist und diese der Erlaubnis bedarf, ergibt sich bereits abschließend aus § 18 Abs. 1. Ausdrücklich geregelt werden soll aber, dass in den Fällen des neuen § 18 a gerade die Benutzung einer nach § 18 a Abs. 1 bestimmten Fläche (die auch Teil einer Straße ist) eine Ordnungswidrigkeit ist, wenn die Benutzung ohne eine besondere Sondernutzungserlaubnis nach dem neuen § 18 a Abs. 2 Satz 1 oder aber auch nur abweichend von einer solchen Erlaubnis erfolgt. Dies wird mit der empfohlenen Formulierung zum Ausdruck gebracht.

#### **Zu Nummer 8 (§ 62):**

##### Zu Absatz 3 (neu):

Siehe zunächst die Erläuterung zu Nummer 2 Buchst. b (§ 2 Abs. 3 - neu -). Wie dort bereits ausgeführt wurde, hat die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände in ihrer Stellungnahme (Vorlage 3, S. 2 ff.) gefordert, bei der Bestimmung des Begriffs „selbständiger Radweg“ in § 2 Abs. 3 (neu) die Eingrenzung auf den Alltagsradverkehr zu streichen. Der Ausschuss empfiehlt, wie oben erläutert, diesem Anliegen zu entsprechen und dazu in § 2 Abs. 3 (neu) die Worte „dem Alltagsradverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind“ zu streichen.

Eine dahin gehende Änderung des Entwurfs hätte allerdings u. a. zur Folge, dass Träger der Straßenbaulast für selbständige Radwege, die nach Absatz 1 Nr. 1 Buchst. b künftig zu den Landesstraßen zählen, nach § 43 Abs. 1 Satz 1 stets das Land wäre, auch wenn es sich um Radwege handelt, die (überwiegend) dem Freizeitradverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Das Fachministerium macht geltend, das Land könne einen Übergang der Straßenbaulast auch für solche Radwege mangels entsprechender Ressourcen nicht bewältigen, zumindest dann nicht, wenn die Straßenbaulast auch für bereits bestehende Radwege übergehen sollte. Dieser Befürchtung des Landes könnte nach der Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände (Vorlage 3, S. 3 unten) durch eine „Altfallregelung“ begegnet werden. Auch dieser Anregung soll gefolgt werden. Es wird daher empfohlen, in § 62 in einem neuen Absatz 3 eine entsprechende Übergangsregelung

anzufügen, nach der das neue Recht nur auf solche selbständigen Radwege anzuwenden ist, die ab einem bestimmten Zeitpunkt für den Verkehr freigegeben werden. Damit verbliebe es zum einen für alle anderen Radwege insgesamt bei dem bisherigen Recht. Zum anderen wäre dann u. a. auch die Straßenbaulast für selbständige Radwege, die künftig zu den Landesstraßen zählen, erst für neue Radwege vom Land zu tragen. Eine solche Übergangsregelung wäre nach Erklärung des Fachministeriums für das Land hinnehmbar. Dem Ausschuss erscheint es sachgerecht, die neuen Regelungen auf Radwege anzuwenden, die ab dem 1. Januar 2021 für den Verkehr freigegeben werden.

Zu den Absätzen 4 und 5 (neu):

Die neuen Absätze 4 und 5 beruhen auf dem eingangs dargestellten Änderungsvorschlag der Fraktionen der SPD und der CDU. Zur Begründung des Änderungsvorschlags haben die Fraktionen der SPD und der CDU folgende Begründung im Ausschuss vorgetragen:

*„Das Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes dient in großen Teilen einer Beschleunigung der Planung und Umsetzung von Radwegen. Die bestehenden Hürden bei Planung und Genehmigung sollen abgebaut werden. Der vorliegende Änderungsvorschlag dient der Vereinbarkeit von Bund und Land im Hinblick auf die Umsetzung des vom Bund beschlossenen Planungssicherstellungsgesetzes (Plan-SiG) vom 20.Mai.2020.“*

Der Ausschuss empfiehlt, dem Änderungsvorschlag zu folgen, die Zählung der darin vorgesehenen Absätze des § 62 aber im Hinblick auf die vorstehende Empfehlung zur Einfügung eines neuen Absatzes 3 redaktionell anzupassen (die im Änderungsvorschlag vorgesehenen neuen Absätze 3 und 4 werden in der Empfehlung des Ausschusses nunmehr Absätze 4 und 5).

**Zu den Artikeln 1/1 und 1/2 (Weitere Änderungen des Niedersächsischen Straßengesetzes):**

Durch die hier empfohlenen Regelungen, die nach der empfohlenen Fassung des Artikels 2 Abs. 2 (neu) gestaffelt in Kraft treten sollen (s. u.), soll bewirkt werden, dass die aufgrund des Änderungsvorschlags der Fraktionen der SPD und der CDU eingefügten Regelungen zur entsprechenden Anwendung des PlanSiG auf Planfeststellungsverfahren nach dem NStrG entsprechend dem in § 7 Abs. 2 PlanSiG geregelten gestaffelten Außerkrafttreten der betreffenden bundesgesetzlichen Regelungen wieder aus dem NStrG gestrichen werden. Dies entspricht der Regelungssystematik, die bei dem Gesetz zur Änderung niedersächsischer Rechtsvorschriften aus Anlass der COVID-19-Pandemie vom 15. Juli 2020 (Nds. GVBl. S. 244) gewählt wurde (vgl. dort insbesondere die Artikel 19 bis 22 und 23 Abs. 2 Nrn. 3 und 4).

**Zu Artikel 2 (Inkrafttreten):**

Die empfohlene Ergänzung der Überschrift hat wiederum nur rechtsförmliche Gründe (vgl. die Erläuterung zur Überschrift des Artikels 1).

Zu der Empfehlung, einen neuen Absatz 2 mit einem gestaffelten Inkrafttreten der neuen Artikel 1/1 und 1/2 vorzusehen, siehe die vorstehende Erläuterung zu den Artikeln 1/1 und 1/2.