

## Entwurf

### G e s e t z

#### 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:

„<sup>1</sup>Auf sie sind die Vorschriften für die Straße, zu der sie gehören, sinngemäß anzuwenden. <sup>2</sup>Für 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) <sup>1</sup>Die 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. <sup>2</sup>§ 2 Nrn. 1, 2 und 4 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) gilt entsprechend. <sup>3</sup>Ist die Gemeinde in der Ortsdurchfahrt nicht Träger der Straßenbaulast, so darf sie die Flächen nur mit Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast bestimmen. <sup>4</sup>Die 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) <sup>1</sup>Die 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. <sup>2</sup>Geeignet ist ein Carsharing-Anbieter, der die nach Absatz 3 festgelegten Kriterien erfüllt. <sup>3</sup>Unzuverlässig 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. <sup>4</sup>Nach Ablauf der Nutzungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. <sup>5</sup>Das Verfahren nach Satz 1 kann für einzelne Flächen getrennt durchgeführt werden. <sup>6</sup>§ 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) <sup>1</sup>Die Gemeinde legt die Eignungskriterien für die Auswahl der Carsharing-Anbieter fest. <sup>2</sup>Die Eignungskriterien sind mit dem Ziel festzulegen, dass sie geeignet sind, durch die von dem jeweiligen Carsharing-Anbieter angebotene Leistung

1. zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, zum Beispiel durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr sowie anderen Angeboten des Umweltverbundes, und
2. zu einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes oder anderer emissionsarmer Fahrzeuge

am besten beizutragen.

(4) <sup>1</sup>Das Auswahlverfahren ist öffentlich bekannt zu machen. <sup>2</sup>Die 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 die Eignungskriterien. <sup>3</sup>Sie muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten. <sup>4</sup>Fristen sind angemessen zu setzen. <sup>5</sup>Das Auswahlverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. <sup>6</sup>Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen. <sup>7</sup>Das Verfahren kann auch über eine einheitliche Stelle nach § 71 a des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) abgewickelt werden. <sup>8</sup>Die 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) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Es wird der folgende neue Satz 3 eingefügt:

„<sup>3</sup>Satz 1 gilt nicht für Werbeanlagen.“

bb) Der bisherige Satz 3 wird Satz 4.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 2 wird gestrichen.

bb) Die bisherigen Sätze 3 und 4 werden Sätze 2 und 3.

cc) Der neue Satz 2 erhält folgende Fassung:

„<sup>2</sup>Satz 1 gilt nicht für Werbeanlagen.“

c) In Absatz 5 Satz 1 wird das Wort „Bauanzeige,“ gestrichen.

d) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) <sup>1</sup>Ausnahmen 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. <sup>2</sup>Die 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. <sup>3</sup>Ausnahmen können mit Bedingungen und Auflagen versehen werden.“

e) Es wird der folgende Absatz 9 angefügt:

„(9) Die Absätze 1 bis 8 gelten nicht für Landes- und Kreisstraßen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b und Nr. 2 Buchst. b.“

5. § 37 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Es wird der folgende neue Satz 2 eingefügt:

„<sup>2</sup>Der 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 Worte „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 [*noch nicht in Kraft, ggf. anpassen*] in Verbindung mit § 18 Abs. 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung kann abgesehen werden.
      - 6. <sup>1</sup>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. <sup>2</sup>Nummer 5 gilt entsprechend.“
    - bb) Die bisherigen Nummern 5 bis 7 werden Nummern 7 bis 9.
7. In § 61 Abs. 1 Nr. 1 werden nach den Worten „entgegen § 18 Abs. 1“ die Worte „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. Das Fahrradmobilitätskonzept soll die konzeptionelle Grundlage für die Radverkehrsförderung in Niedersachsen bis 2025 und darüber hinaus bilden. 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“ (LT-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 Straßenbaulasträger. Es handelt sich lediglich um die Schaffung rechtlicher Möglichkeiten. Kosten entstehen erst, wenn diese tatsächlich genutzt und zum Beispiel 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 haushaltmäßige Auswirkungen

Keine.

6. Wesentliche Ergebnisse der Verbandsbeteiligung

*(Wird nach der Anhörung nachgetragen.)*

## B. Besonderer Teil

### 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 das Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr (LT-Drs. 15/1124) 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 stammen. 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 § 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. Auf die Einführung des Begriffs „Radschnellverbindungen“ oder „Radschnellwege“ wurde bewusst verzichtet, um den Kommunen einen größeren Planungsspielraum zu belassen. 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.

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.

Folge der Widmung als Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße ist, dass alle für diese öffentlichen Straßen geltenden Vorschriften auch für die selbständigen Radwege anwendbar sind, es sei denn, die Anwendung wird in der betreffenden Vorschrift ausdrücklich eingeschränkt oder ausgeschlossen.



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 Raumordnung sowie die Gewährleistung der Barrierefreiheit gewahrt sind. Eine nachhaltige städtische Verkehrsentwicklungsplanung erfordert, dass Belange der Verkehrsplanung und Stadtplanung integriert Berücksichtigung finden und, wenn erforderlich, abgewogen werden. Die Gewährleistung der Barrierefreiheit ist unter anderem 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.

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.

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.

Zu Nummer 4 (§ 24):

Zu Buchstabe a:

Die Regelung dient der Klarstellung. § 24 NStrG wurde durch Artikel 6 des Niedersächsischen Gesetzes zur landesweiten Umsetzung der mit dem Modellkommunen-Gesetz erprobten Erweiterung kommunaler Handlungsspielräume (NEKHG) vom 28. Oktober 2009 (Nds. GVBl. S. 366, 410) geändert. Beabsichtigt war, unter straßenrechtlichen Gesichtspunkten Werbeanlagen längs der Landes- und Kreisstraßen uneingeschränkt zuzulassen, ohne dass es der Einbeziehung der Straßenbauverwaltung im Einzelfall bedarf (LT-Drs. 16/1497, S. 19). Die Werbeanlagen sollten vom straßenrechtlichen Anbauverbot und der Anbaubeschränkung ausgenommen werden. Daher wurden in Absatz 1 Satz 2 die Worte „sowie für Werbeanlagen“ gestrichen. In der Praxis hat sich jedoch gezeigt, dass mit dieser Streichung das vom Gesetzgeber angestrebte Ziel nicht erreicht wurde, da mit dem Erdboden verbundene Werbeanlagen als bauliche Anlagen anzusehen sind. Aus diesem Grund werden Werbeanlagen mit der vorliegenden Änderung ausdrücklich vom Anwendungsbereich des Absatzes 1 ausgenommen.

Zu Buchstabe b:

Satz 2 ist zu streichen, da die Niedersächsische Bauordnung keine anzeigepflichtigen Bauvorhaben mehr kennt. Sofern eine Baumaßnahme genehmigungsfrei ist und es sich um die Errichtung, erhebliche Änderung oder andere Nutzung einer baulichen Anlage handelt, gilt Absatz 5.

Zu Buchstabe c:

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

Zu Buchstabe d:

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 des Fernstraßengesetzes (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 sog. Dispensregelung. In den meisten Fällen scheiterte eine Ausnahmegenehmigung 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 potentiell 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 zum Beispiel 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 Buchstabe e:

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu § 3. Die Vorschriften über Anbauverbote und -beschränkungen sollen nicht für selbständige Radwege gelten.

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.

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.

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.

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.

## **Artikel 2**

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.