

Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes

Vorblatt

A. Zielsetzung

Gemäß dem Koalitionsvertrag zwischen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU aus dem Jahr 2016 wird das Straßengesetz mit dem Ziel novelliert, Baden-Württemberg zum Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität zu machen. Straßen sollen klimafreundlicheren, die Verkehrssicherheit fördernden und vernetzten Mobilitätskonzepten mehr Raum geben. Regelungen zu Radschnellverbindungen und dem Carsharing bringen die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Bereich der öffentlichen Straßen weiter voran. Ein weiteres wichtiges Ziel des Gesetzgebungsvorhabens die Verwaltungsvereinfachung.

B. Wesentlicher Inhalt

Der Gesetzesentwurf schafft sowohl verbindliche Regelungen zur Baulast beim Bau von Radschnellverbindungen als auch zum Carsharing. Mit einer Regelung zur Übertragung der Zuständigkeit für das Aufstellen von Verkehrsschildern auf Gemeinden werden Möglichkeiten zur Verwaltungsvereinfachung geschaffen.

C. Alternativen

Um die mit der Gesetzesänderung verfolgten Ziele zu erreichen gibt es keine Alternativen.

D. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Den öffentlichen Haushalten entsteht kein nennenswerter personeller und sachlicher Mehraufwand.

E. Erfüllungsaufwand

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

F. Nachhaltigkeitscheck

Die im Gesetzesentwurf vorgesehenen Regelungen haben durchweg positive Auswirkungen auf die im Nachhaltigkeitscheck untersuchten Themenschwerpunkte.

G. Sonstige Kosten für Private

Keine

Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes

Vom

Artikel 1

Änderung des Straßengesetzes für Baden-Württemberg

Das Straßengesetz für Baden-Württemberg vom 11. Mai 1992 (GBl. 1992, 329, ber. S. 683), das zuletzt durch Artikel 67 der Verordnung vom 23. Februar 2017 (GBl. S. 99, 107) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

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

1. Landesstraßen, das sind

- a) Straßen, die untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dienen oder zu dienen bestimmt sind sowie
- b) Radschnellverbindungen, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen und für welche eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage insbesondere im Alltagsradverkehr gegeben oder zu erwarten ist.

2. Kreisstraßen, das sind

- a) Straßen, die vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises dienen oder zu dienen bestimmt sind, ferner die für den Anschluss einer Gemeinde an überörtlichen Verkehrswege erforderlichen Straßen sowie
- b) Radschnellverbindungen, die eine nähräumige und gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion erfüllen und für welche eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage insbesondere im Alltagsradverkehr gegeben oder zu erwarten ist.

3. Gemeindestraßen, das sind

- a) Straßen, die vorwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden oder innerhalb der Gemeinden dienen oder zu dienen bestimmt sind sowie
- b) Radschnellverbindungen, soweit sie nicht Landes- oder Kreisstraßen gemäß Nummer 1b) oder Nummer 2b) sind.“

b) Absatz 2 Nummer 4b) wird wie folgt gefasst:

„Radwege, soweit sie nicht Bestandteil einer anderen öffentlichen Straße oder einer Radschnellverbindung gemäß Absatz 1 Nummer 1b) oder Nummer 2b) sind.“

2. § 17 wird folgender § 16a vorangestellt:

„§16a Sondernutzung durch Carsharing

(1) Die ausschließliche Nutzung einer Fläche durch einen oder mehrere Carsharinganbieter gilt als Sondernutzung, für die nach Maßgabe der folgenden Absätze eine Sondernutzungserlaubnis erteilt werden kann

(2) Im Sinne dieser Vorschrift ist

- 1. ein Carsharingfahrzeug ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließender Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann,
- 2. ein Carsharinganbieter eine Rechtsperson unabhängig von ihrer Rechtsform, die Carsharingfahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Personen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind,

(3) Für die Sondernutzung im Sinne des Absatzes 1 können geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Landes- oder Kreisstraße sowie an Gemeindestraßen bestimmt werden. Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Landes-, Kreis-, oder Gemeindestraße und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind.

(4) Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis hat in einem diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren zu erfolgen, das öffentlich bekannt zu machen ist. Die Teilnahme am Auswahlverfahren kann von bestimmten Anforderungen an den Antrag abhängig gemacht

werden. Für diesen Fall sind die Anforderungen als Auflage in den Bescheid über die Sondernutzungserlaubnis aufzunehmen. Ferner ist festzulegen, wie verfahren wird, wenn pro Fläche mehr als ein Unternehmen einen Antrag auf Sondernutzungserlaubnis stellt.

(5) Die Informationen über das vorgesehene Auswahlverfahren sind ortsüblich bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, mögliche Anforderungen an die zu erbringende Leistung sowie die Mitteilung über die Vorgehensweise hinsichtlich der Auswahl der Unternehmen, wenn pro Fläche mehr als ein Unternehmen einen Antrag auf Sondernutzungserlaubnis stellt. Die Bekanntmachung muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten.

(6) Die Sondernutzungserlaubnis ist befristet auf längstens acht Jahre zu erteilen. Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Absatz 4 möglich. Die Sondernutzungserlaubnis ist zu widerrufen, wenn das Carsharingunternehmen die auf Grund von Absatz 4 Satz 3 formulierten Anforderungen nicht mehr erfüllt.

(7) Eine nach den vorstehenden Absätzen erteilte Sondernutzungserlaubnis kann auch die Befugnis verleihen, dass der Sondernutzungsberechtigte geeignete bauliche Vorrichtungen für das Sperren der Fläche für Nichtbevorrechtigte anbringen kann. Der Sondernutzungsberechtigte hat sich bei dem Anbringen geeigneter Fachunternehmen zu bedienen.

(8) § 8 Absatz 1 Satz 1 und 6 und Absatz 2, 2a und 3 des Bundesfernstraßengesetzes gelten entsprechend.“

(9) Gemeinden können die Voraussetzungen für sowie Art und Umfang der Sondernutzung im Rahmen des Carsharing nach Maßgabe dieser Vorschrift durch Satzung regeln.

3. § 22 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 1 wird folgender Buchstabe c) angefügt:

„c) längs von Radschnellverbindungen in einer Entfernung bis zu 5 Meter,“

b) Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. bauliche Anlagen

a) längs der Landesstraßen in einer Entfernung bis zu 40 Meter,

- b) längs der Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 30 Meter
- c) längs von Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes oder eines Kreises in einer Entfernung bis zu 10 Meter

in den Fällen der Buchstaben a) und b) jeweils vom äußeren Rand der befestigten, für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn sowie im Fall des Buchstaben c) vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn gemessen, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,“

- c) In Absatz 5 werden die Wörter „§ 2 Abs. 8 der Landesbauordnung“ durch die Wörter „§ 2 Absatz 9 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg vom 1. März 2010 (GBl. 2010, 357, 358, ber. S. 416), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. November 2017 (GBl. S. 612, 613) geändert worden ist (LBO)“, ersetzt.
- d) In Absatz 8 wird das Wort „Landesbauordnung“ durch das Wort „LBO“ ersetzt.

4. § 32 wird wie folgt geändert:

In Absatz 2 Satz 1 wird „§ 31 des Wasserhaushaltsgesetzes“ durch „§ 67 des Wasserhaushaltsgesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist“ ersetzt.

5. § 37 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ durch die Wörter „Umweltverwaltungsgesetz vom 25. November 2014 (GBl. S. 592), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. November 2017 (GBl. S. 612) geändert worden ist (UVwG)“ ersetzt.
- b) In Absatz 4 Satz 2 werden die Wörter „§ 3 a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ durch „§ 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370) geändert worden ist (UVPg)“ sowie „§ 2 Abs. 1 Nr. 3 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ durch „§ 15 des UVwG“ ersetzt.

6. § 38 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 werden die Wörter „Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ durch das Wort „UVwG“ ersetzt.

7. § 51 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird folgende Nummer 1a angefügt:

„1a Unterhaltung von Maßnahmen nach den §§ 15 Absatz 4, 30 Absatz 3, 34 Absatz 5, 44 Absatz 5 Satz 2 und 45 Absatz 7 Satz 2 des Bundesnaturschutzgesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) in der jeweils geltenden Fassung (BNatSchG) sowie von Maßnahmen nach § 15 Absatz 1 BNatSchG in Verbindung mit § 15 Absatz 3 des Gesetzes des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft vom 23. Juni 2015 (GBl. 585) zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 21.11.2017 (GBl. S. 597, ber. S. 643, ber. 2018, S. 4) (Naturschutzgesetz - NatSchG),“

b) Absatz 2 wird folgende Nummer 4 angefügt:

„4. Werden Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen für eine Veranstaltung nach § 29 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), in der jeweils geltenden Fassung, die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist (StVO) durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet, kann die untere Straßenbaubehörde abweichend von Absatz 2 Nummer 3 der Gemeinde, in der die Veranstaltung stattfindet, mit deren Einverständnis die Zuständigkeit für die Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung sowie für den Betrieb der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen im Sinne des § 45 Absatz 5 Satz 1 der StVO übertragen.“

c) Die bisherigen Nummern 4 bis 6 werden die Nummern 5 bis 7.

8. § 53 c wird wie folgt gefasst:

„Für Entscheidungen und Maßnahmen bei der Benutzung von Straßen nach dem Abschnitt 3, Unterabschnitt 1 des Telekommunikationsgesetzes vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190) zuletzt geändert durch Artikel 22 Absatz 3 des Gesetzes vom 23.6.2017 (BGBl. I S. 1822) in der jeweils geltenden Fassung sind die Straßenbaubehörden nach § 50 Absatz 3 und § 53 b Absatz 2 Satz 1 zuständig. § 50 Absatz 5 bleibt unberührt.“

9. Die Inhaltsübersicht ist entsprechend anzupassen.

Artikel 2
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Stuttgart, den

Die Regierung des Landes Baden-Württemberg:

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung

Im Koalitionsvertrag zwischen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU aus dem Jahr 2016 hat sich die Landesregierung zum Ziel gesetzt, Baden-Württemberg zum Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität der Zukunft zu machen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird die Konzeption und Umsetzung von Radschnellverbindungen ausdrücklich unterstützt. Sie besitzen ein großes Potenzial, die Hauptverkehrsachsen auf Straße und Schiene zu entlasten. Radschnellverbindungen sollen den Radverkehr auf regional und interkommunal bedeutsamen Pendlerachsen auch für längere Distanzen attraktiv machen und somit einen wichtigen Beitrag zu Luftreinhaltung, Stauvermeidung, Klimaschutz und Gesundheitsförderung leisten. Nach der Novellierung des Bundesfernstraßengesetzes, das nun die finanzielle Förderung von Radschnellwegen in der Baulastträgerschaft der Länder, Kreise und Gemeinden ermöglicht, muss das Landesrecht entsprechend angepasst werden, damit eine umfassende Teilhabe am Förderprogramm gewährleistet ist.

Auch das Carsharing leistet einen wichtigen Beitrag für die nachhaltige Mobilität, indem es durch die Minderung des Individualverkehrs den öffentlichen Straßenraum entlastet. Durch die Auswahl bestimmter Flächen für Carsharing z.B. in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV Haltestellen, wird die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern erleichtert und so eine Lücke im Umweltverbund geschlossen. Durch die Ermöglichung von Carsharing wird zudem die E-Mobilität gefördert, was gerade vor dem Hintergrund der hohen Schadstoffbelastung der Luft in einigen Städten im Land ein wichtiger Schritt in Richtung Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen und regenerativen Energiequellen darstellt.

Das Gesetzgebungsvorhaben soll zudem der Verwaltungsvereinfachung dienen. Zum 1. April 2013 ist mit dem Streichen des § 45 Absatz 5 Satz 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) die Möglichkeit entfallen, Gemeinden mit deren Einvernehmen die Verpflichtung des Straßenbaulastträgers zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bei Veranstaltungen nach § 29 Absatz 2 StVO zu übertragen. Diese Übertragungsmöglichkeit war in

der Praxis schon aufgrund der Vielzahl von Veranstaltungen wie zum Beispiel Straßen- und Quartiersfeste, Vereinsfeste, Sport oder Fasnetveranstaltungen etc. sehr hilfreich, da die Beschilderung gerade an Wochenenden ortsnahe und gegebenenfalls unter Beteiligung der jeweiligen Vereine erfolgen konnte. Ohne die Gesetzesänderung liegt die Zuständigkeit für die Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bei den unteren Straßenbaubehörden, die diese Aufgabe aufgrund der Vielzahl der Veranstaltungen aus organisatorischen und personellen Gründen nicht ohne Einschränkungen wahrnehmen können. Nach der derzeitigen Rechtslage kann den Kommunen diese Aufgabe zwar für den Einzelfall übertragen werden, dies bringt jedoch einen großen Verwaltungsaufwand mit sich. Mit der Regelung soll die Aufgabe erneut auf jene übertragen werden können, die sie bis zur Änderung der StVO im Jahr 2013 wahrgenommen haben und die aufgrund ihrer Kenntnisse über die jeweilige Lage vor Ort dafür geeignet sind. Dies ist auch vor dem Hintergrund, dass Veranstaltungen gemäß § 29 Absatz 2 StVO häufig zumindest auch im Interesse der Gemeinden stattfinden, sachgemäß.

II. Inhalt

Der Begriff der Radschnellverbindungen wird in das Straßengesetz aufgenommen und es wird bestimmt, dass die Radschnellverbindungen je nach ihrer Verbindungsfunktion sowie ihrer Verkehrsbedeutung entweder als Landes-, Kreis-, oder Gemeindestraße eingestuft sind.

Der Bund hat mit dem Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) eine Regelung über die Sondernutzung im Rahmen von Carsharing an Bundesfernstraßen innerhalb von Ortsdurchfahrten erlassen. Mangels Gesetzgebungskompetenz des Bundes ist dieses Gesetz nicht für Sondernutzungen an Landes- Kreis- und Gemeindestraßen anwendbar. Daher muss für Ortsdurchfahrten an Landes- und Kreisstraßen sowie für Gemeindestraßen eine eigene Rechtsgrundlage für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen zu Gunsten von Carsharingunternehmen geschaffen werden. Dabei wird den Kommunen die Möglichkeit eingeräumt, im Rahmen einer Satzung Art und Umfang von Carsharing zu gestalten.

Den Gemeinden kann künftig erneut mit deren Einvernehmen die Zuständigkeit zum Aufstellen von Verkehrszeichen und -einrichtungen für Veranstaltungen, bei denen die Straßen

mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden, zum Beispiel Dorf- und Quartierfeste, Sportveranstaltungen oder Fasnetumzüge übertragen werden.

III. Alternativen

Um den Zweck der Gesetzesänderung zu erreichen gibt es keine Alternativen. Insbesondere die Aufnahme der Radschnellverbindungen und des Carsharings als Aufgaben in das Gesetz sind die einzige Möglichkeit, die mit den Aufgaben verbundenen Ziele der Landesregierung zu erreichen.

IV. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Durch die Definition der Radschnellverbindungen und damit verbunden der Festlegung der Baulastträgerschaft des Landes und der Kreise für Radschnellverbindungen jeweils nach einer bestimmten Verbindungs- und Verkehrsfunktion entstehen den öffentlichen Haushalten keine neuen Kosten. Denn derzeit gibt es im Land keine Radwege, die nach Verabschiedung des Gesetzes kraft Gesetzes in die Baulastträgerschaft des Landes oder eines Kreises übergehen werden. Da das Gesetz selbst auch keine Verpflichtung zur Planung und dem Bau von Radschnellverbindungen enthält, entstehen auch künftig aus der Änderung des Gesetzes keine Kosten.

Für die Gemeinden können im Zusammenhang mit dem Aufstellen von Verkehrszeichen- und Einrichtungen zwar sowohl Sach- als auch Personalkosten entstehen. Der personelle Aufwand ist für die einzelnen Kommunen jedoch als gering einzustufen, da entsprechende Veranstaltungen (Fasnet, Sportveranstaltungen etc.) jeweils nur vereinzelt stattfinden. Zudem sind Kommunen als Straßenbaulastträger bereits jetzt mit den erforderlichen Verkehrsschildern ausgestattet, insofern dürfte kein Beschaffungsaufwand entstehen. Außerdem entspricht es bereits der derzeitigen Praxis, Kommunen vertraglich die Zuständigkeit zum Aufstellen von Verkehrsschildern bei Veranstaltungen zu übertragen, sodass die Gesetzesänderung lediglich die tatsächlich bereits bestehende Verwaltungspraxis erneut in Gesetzesform bringt.

Die im Rahmen der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Carsharing entstehenden Kosten können wie schon bislang bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen über die Erhebung von Sondernutzungsgebühren abgedeckt werden.

- V. Erfüllungsaufwand
Durch die Befolgung der Vorschriften entstehen kein messbarer Zeitaufwand und keine zusätzlichen Kosten. Insbesondere entstehen auch keine Bürokratiekosten, da durch die Vorschriften keine Verpflichtungen, Daten und sonstige Informationen für Behörden oder Dritte zu beschaffen, verfügbar zu halten oder zu übermitteln, geschaffen werden.
- VI. Wesentliches Ergebnis des Nachhaltigkeitschecks
Der Nachhaltigkeitscheck wurde durchgeführt. Die neu zu schaffenden Regelungen können vor allem positive Auswirkungen auf den Klimawandel, den Ressourcenverbrauch, die Leistungsfähigkeit der Verwaltung, das Wohl und die Zufriedenheit der Bevölkerung sowie auf den demographischen Wandel haben. Negative Auswirkungen auf andere im Rahmen des Nachhaltigkeitschecks zu untersuchenden Themenbereiche sind nicht zu erwarten. Insbesondere sind weder eine weitere Verschuldung der öffentlichen Haushalte noch negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Verwaltung zu erwarten. Durch die im Gesetzesentwurf vorgesehenen Regelungen sind demnach durchweg positive Auswirkungen auf die im Nachhaltigkeitscheck untersuchten Themenschwerpunkte zu erwarten. Das Gesetzgebungsverfahren ist daher auch unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit weiter zu verfolgen.
- VII. Kosten für Private
-keine-

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Nummer 1

Radschnellverbindungen sind Radschnellwege und weitere geeignete Führungsformen des Radverkehrs, die auf Grund baulicher Anforderungen für den schnellen, möglichst störungsfreien Radverkehr (möglichst bevorrechtigte oder kreuzungsfreie Führung) bestimmt sind und eine für große Radverkehrsmengen ausgelegte Breite aufweisen. Entsprechend den Qualitätsstandards des Landes für Radschnellverbindungen beträgt die Breite von Radschnellwegen in der Regel vier Meter. Mit Radschnellverbindungen wird in erster Linie die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs erhöht, das bedeutet, der Zeitverlust beispielsweise an Kreuzungen wird verringert und es wird eine möglichst große Verkehrsverlagerung zugunsten des Radverkehrs erzielt. Radschnellverbindungen sollen in der Regel eine Gesamtstrecke von mindestens 5 Kilometer umfassen, eine interkommunale Verbindung schaffen und nicht überwiegend touristischen Verkehren dienen, sondern eine eigene Verkehrsbedeutung – insbesondere für Berufs- und Pendlerverkehre – haben. Sie sollen ein zusammenhängendes Netz mit vorhandenen Radwegen oder mit neu zu schaffenden Radwegen oder Radschnellverbindungen bilden. Für eine Definition als Radschnellverbindung sind die Verkehrsbelastung sowie die übergeordnete Verkehrsbedeutung eines Radweges allein nicht ausreichend.

Die Grundlage für die Zuordnung der einzelnen Radschnellverbindungen zu den jeweiligen Straßenklassen basieren auf netzkonzeptionellen Überlegungen. So ist ein Entscheidungskriterium für die Einstufung als Radschnellverbindung des Kreises die gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion im Netz. Davon kann ausgegangen werden, wenn der Quell- und Zielverkehr die Gemeindegrenze überschreitet und eine Verkehrsbelastung von in der Regel mindestens 2.000 Fahrradfahrten pro Tag gegeben ist.

Für eine Einstufung als Radschnellverbindung des Landes muss diese eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion im Netz innehaben. Zudem soll eine Verkehrsbelastung von in der Regel mindestens 2.500 Fahrradfahrten pro Tag für die Radschnellverbindung bestehen.

Bei Planungsverfahren ist die Prognosebelastung für die geplante Radschnellverbindung zugrunde zu legen.

Bei der Einschätzung, in welche Kategorie im Einzelfall eine Radschnellverbindung einzustufen ist, kann die Richtlinie für die integrierte Netzbetrachtung (RIN) herangezogen werden. Nummer 5.4 „Netz für den Radverkehr“ sowie der dort aufgeführten Tabelle 15: „Kategorien von Verkehrswegen für den Radverkehr und angestrebte Fahrgeschwindigkeiten für den Alltagsradverkehr“ lassen sich die für die Einordnung relevanten einzelnen Kategorien (überregionale/regionale/nahräumige Radverkehrsverbindung) entnehmen.

Das Land beabsichtigt zudem, einen Bedarfsplan für die Landesradschnellverbindungen zu erstellen.

Nummer 2

§ 16a regelt die Voraussetzungen, unter welchen einem oder mehreren Carsharingunternehmen das alleinige Nutzungsrecht an einer Fläche im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis für Carsharing an Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen sowie an Gemeindestraßen erteilt werden kann. Dafür können eine oder mehrere Parkflächen für die alleinige Nutzung durch Carsharingfahrzeuge ausgewiesen werden. Das Sondernutzungsrecht an der Fläche kann sodann entweder einem oder mehreren Carsharingunternehmen erteilt werden.

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

Der Begriff des Unternehmens ist weit auszulegen. Es können sowohl Unternehmen öffentlichen als auch privaten Rechts sowie Vereine Carsharingunternehmen im Sinne des Gesetzes sein.

Die Regelung soll sicherstellen, dass ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren durchgeführt wird. Für die betroffenen Carsharingunternehmen muss klar erkennbar sein, welche Kriterien ein Unternehmen zu erfüllen hat, um eine Erlaubnis zu erhalten und unter welchen Voraussetzungen die Sondernutzungserlaubnis erteilt wird.

Um die Nutzung der Stellflächen durch Unbefugte zu verhindern, kann die Errichtung von baulichen Anlagen erforderlich sein. Dies soll durch diese Vorschrift ermöglicht werden.

Die Satzungsbefugnis ermöglicht es den betroffenen Kommunen, sowohl den Rahmen für Sondernutzungen im Zusammenhang mit

Carsharing zu setzen als auch das Verfahren einheitlich für ihr Gemeindegebiet festzulegen.

Nummer 3

Auch für Radschnellverbindungen gelten künftig Anbaubeschränkungen, insbesondere um den schnellen und störungsfreien Verkehr sicher zu stellen.

Zudem enthält die Nummer 3 eine Anpassung des Gesetzestextes, die aufgrund der Änderung der Landesbauordnung erforderlich geworden ist.

Nummer 4 und Nummer 5

Anpassung des Gesetzestextes, die aufgrund der Änderung der jeweiligen Normen erforderlich geworden sind.

Nummer 6

Anpassung des Gesetzestextes, die aufgrund der Aufhebung des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung und den Erlass des Umweltverwaltungsgesetzes erforderlich geworden ist.

Nummer 7

Die Regelung über die Zuständigkeit der unteren Verwaltungsbehörden für Unterhaltung von Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Landes- und dem Bundesnaturschutzgesetz hat lediglich klarstellende Funktion. In seiner Beratenden Äußerung vom 15.06.2015 hat der Landesrechnungshof die Durchführung der Pflege von Kompensationsmaßnahmen bemängelt. Als Grund für die aus Sicht des Landesrechnungshofes teilweise mangelhaft durchgeführte Pflege wurden unter anderem auch Zuständigkeitsfragen ausgemacht. Aus diesem Grund wird die Regelung aus Klarstellungsgründen aufgenommen, obwohl die unteren Verwaltungsbehörden für die Pflege auch von straßenfernen Kompensationsmaßnahmen bereits bislang schon zuständig sind.

Auch die Regelung des Absatz 2 Nummer 1a weist keine neuen Aufgaben zu. Sie ermöglicht lediglich, den Gemeinden mit deren Einvernehmen die Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bei Veranstaltungen nach § 29 Absatz 2 StVO erneut zu übertragen. Damit wird eine Regelung geschaffen, die bis zum Streichen des § 45 Absatz 5 Satz 3 StVO zum 1. April 2013 Bestand hatte. Das bedeutet, dass Gemeinden zukünftig wieder dafür zuständig sein sollen, für Veranstaltungen auf ihrem Gemeindegebiet die Aufgaben aus § 45 Absatz 3 Satz 1 der StVO zu übernehmen.

Nummer 8

Anpassung des Gesetzestextes, die aufgrund der Änderung des Telekommunikationsgesetzes erforderlich geworden ist.