

20.11.2018

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

A Problem und Regelungsbedarf

Zur Verbesserung der Mobilitätsangebote, insbesondere zur Förderung einer nachhaltigen und energie- und CO₂-armen Mobilität kommt dem Carsharing eine wachsende Bedeutung zu. Im kommunalen Bereich besteht ein Interesse an einer Bevorrechtigung des Carsharing, insbesondere an der Zulassung von stationsgebundenem Carsharing im öffentlichen Straßenraum zur Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten. Auch der Bundesrat hat sich mit einer Entschließung vom 7. Juli 2013 (BR-Drs. 553/13) für verbesserte Bedingungen für Carsharing-Angebote durch gesetzliche Maßnahmen ausgesprochen. Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) hat der Bund zu diesem Mobilitätsmodell Regelungen getroffen. Für die Sondernutzung öffentlichen Straßenraums durch stationsbasiertes Carsharing war der Bund aufgrund der verfassungsrechtlichen Kompetenzzuweisung auf Regelungen für die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen beschränkt. Diese stellen aber nur einen sehr begrenzten Teil des für Carsharing-Stationen in Betracht kommenden Straßennetzes dar. Praktisch relevant für stationsbasiertes Carsharing sind überwiegend die Gemeindestraßen sowie auch die Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen. Für diese Straßen nach Landesrecht besteht zwar grundsätzlich im Straßen- und Wegegesetz NRW ein Regelungsregime zur Regelung von Sondernutzungen des öffentlichen Straßenraums auch durch gewerbliche Nutzungen oder durch Erbringung von Dienstleistungen. Dennoch besteht ein besonderer Regelungsbedarf für die Zulassung des stationsbasierten Carsharing, um zum einen den Gemeinden ein auch im Sinne der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG rechtssicheres Verfahren zur Auswahl eines geeigneten Carsharing-Anbieters in möglichen Konkurrenzsituationen für dieselbe Straßenfläche anzubieten. Darüber hinaus macht es Sinn, über die für die Entscheidung über eine Sondernutzung zulässigen Ermessenskriterien mit Bezug zur Straße für die Auswahl eines geeigneten Carsharing-Anbieters hinaus auch die Berücksichtigung von Umweltkriterien zuzulassen. Damit kann ein Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet werden.

Weiterer Regelungsbedarf besteht zur Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren. Hier bleiben die Regelungen im Straßen- und Wegegesetz NRW in einzelnen Bereichen hinter denen des Bundesfernstraßengesetzes zurück. So ermöglicht das

Datum des Originals: 20.11.2018/Ausgegeben: 21.11.2018

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Bundesfernstraßengesetz in § 16 ein Absehen von der Linienbestimmung beim Bau von Ortsumgehungen. In § 17e Absatz 2 ist festgelegt, dass Anfechtungsklagen gegen Vorhaben des vordringlichen Bedarfs keine aufschiebende Wirkung haben.

B Lösung

Das Straßen- und Wegegesetz wird um eine Vorschrift über die Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing für Straßen nach Landesrecht ergänzt, die an § 5 des Carsharinggesetzes des Bundes angelehnt ist und den Gemeinden ein zweistufiges Verfahren aufzeigt, wie sie geeignete Flächen für das stationsgebundene Carsharing bestimmen und diese Flächen in einem transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren einem geeigneten Carsharing-Anbieter durch Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis zur Verfügung stellen können. Der Kreis der zulässigen Ermessenskriterien für die Auswahl eines geeigneten Carsharing-Anbieters wird erweitert auf umweltbezogene oder solche Kriterien, die an den Ausstoß straßenverkehrsbedingter Luftschadstoffe oder elektrische Antriebsarten anknüpfen. Für kleinere Gemeinden wird die Möglichkeit eröffnet, von den Verfahrensvorgaben auch abweichen zu können, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist.

Die Regelungen über die Linienabstimmung und -bestimmung werden an diejenigen des Bundesfernstraßengesetzes angepasst. Es wird eine Vorschrift eingefügt, nach der die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für ein Landesstraßenvorhaben dann keine aufschiebende Wirkung hat, wenn das Vorhaben im Landesstraßenbedarfsplan enthalten ist.

C Alternativen

Keine.

D Kosten

Im Hinblick auf das neu eingeführte Verfahren für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für stationsbasiertes Carsharing kann bei den Landesbehörden (Bezirksregierungen) Aufwand im Rahmen der Rechtsaufsicht entstehen, der nicht bezifferbar ist. Durch den Wegfall der Linienabstimmung und -bestimmung bei Planungen von Ortsumgehungen und Rad-schnellverbindungen des Landes kann andererseits bei den Bezirksregierungen auch Aufwand reduziert werden, der in der Höhe jedoch ebenfalls nicht bezifferbar ist.

E Zuständigkeit

Zuständig ist das Ministerium für Verkehr. Beteiligt sind das Ministerium der Finanzen, das Ministerium des Innern, das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie, das Ministerium für Heimat Kommunales, Bau und Gleichstellung, das Ministerium der Justiz, das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz.

F Auswirkungen auf die Selbstverwaltung und die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände

Für den Fall der Vergabe öffentlicher Straßenflächen für stationsgebundenes Carsharing entsteht Aufwand für Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie für Prozessanpassungen der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis an das vorgesehene wettbewerbliche transparente und diskriminierungsfreie Auswahlverfahren. Zu der Bearbeitung des Auswahlverfahrens kommt noch die Überwachung bereits geschlossener Sondernutzungsverträge oder erteilter Erlaubnisse.

Es ist offen, wie viele Gemeinden in Nordrhein-Westfalen an wie vielen Flächen öffentlicher Straßen stationsgebundenes Carsharing werden ausweisen wollen, so dass eine seriöse Kostenschätzung nicht möglich ist. Zur Abgeltung des Verwaltungsaufwands haben die Gemeinden die Möglichkeit, durch Satzung festgelegte Verwaltungsgebühren für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis zu erheben.

Für die Zurverfügungstellung der Straßenflächen können die Gemeinden außerdem aufgrund von Satzungen Sondernutzungsgebühren erheben. Diese Erträge können wegen der gemeindlichen Satzungshoheit und der jeweils nach den Umständen des Einzelfalls zu bemessenden Gebührenhöhe ebenfalls nicht geschätzt werden.

Die neue Vorschrift räumt den Gemeinden jedoch lediglich die Möglichkeit ein, im Rahmen ihres Selbstverwaltungsrechts stationsbasiertes Carsharing auf öffentlichen Straßen zuzulassen. Eine Verpflichtung besteht nicht. Das Konnexitätsprinzip gilt daher nicht, vgl. § 2 Absatz 1 Satz 1 Konnexitätsausführungsgesetz NRW.

G Finanzielle Auswirkungen auf die Unternehmen und die privaten Haushalte

Für die Anbieter von Carsharing-Fahrzeugen entstehen im Rahmen der Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums Kosten in Form von Sondernutzungsgebühren, bei deren Bemessung die Auswirkung auf dem Gemeindegebrauch und das wirtschaftliche Interesse an der zur Verfügung gestellten Fläche zu berücksichtigen sind (§ 19 Absatz 2 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz NRW). Wegen der kommunalen Satzungshoheit und weil der wirtschaftliche Vorteil abhängig von der Lage und Fläche sein wird, lassen sich diese Kosten nicht seriös schätzen.

Für die privaten Haushalte entstehen durch den Gesetzentwurf keine Kosten.

H Geschlechterdifferenzierte Betrachtung der Auswirkungen des Gesetzes

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern. Die Wirkungen treten unabhängig vom Geschlecht der Betroffenen ein. Auswirkungen auf die unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern sind nicht zu erwarten.

I Befristung

Der Berichtsvorbehalt gemäß § 71 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz ist mit Gesetz vom 25. März 2015 (GV. NRW. S. 312) aufgehoben worden. Eine eigenständige Befristung der Neuregelungen, die sich in das bestehende Regelungsgefüge einpassen, ist nicht beabsichtigt.

G e g e n ü b e r s t e l l u n g

Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein- Westfalen

Artikel 1

Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1028, ber. 1996 S. 81, S. 141, S. 216 und S. 355, ber. 2007 S. 327), das zuletzt durch Artikel 27 des Gesetzes vom 15. November 2016 (GV. NRW. S. 934) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen

Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein- Westfalen (StrWG NRW)

Inhaltsverzeichnis

Erster Teil Allgemeine Bestimmungen

1. Abschnitt Grundsatzvorschriften

- | | |
|-------|---|
| § 1 | Geltungsbereich |
| § 2 | Öffentliche Straßen |
| § 3 | Einteilung der öffentlichen Straßen |
| § 4 | Straßenverzeichnisse und Straßennummern |
| § 5 | Ortsdurchfahrten |
| § 6 | Widmung |
| § 7 | Einziehung, Teileinziehung |
| § 8 | Umstufung |
| § 9 | Straßenbaulast |
| § 9 a | Hoheitsverwaltung, bautechnische Sicherheit |

2. Abschnitt Eigentum

- | | |
|------|---|
| § 10 | Wechsel der Straßenbaulast |
| § 11 | Eigentumserwerb |
| § 12 | Rückübertragung von Eigentum- und Vorkaufsrecht |
| § 13 | Grundbuchberichtigung und Vermessung |

3. Abschnitt
Gemeingebrauch, Sondernutzungen
und sonstige Benutzung

- § 14 Gemeingebrauch
 - § 14 a Straßenanliegergebrauch
 - § 15 Beschränkungen des Gemeingebrauchs
 - § 16 Vergütung von Mehrkosten
 - § 16 a Umleitungen
 - § 17 Verunreinigung, Abfall
 - § 18 Sondernutzungen
- a) Nach der Angabe zu § 18 wird folgende Angabe eingefügt:
- „§ 18a Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing“.
- § 19 Sondernutzungen an Ortsdurchfahrten und an Gemeindestraßen
 - § 19 a Sondernutzungsgebühren
 - § 20 Straßenanlieger, Zufahrten, Zugänge
 - § 21 Besondere Veranstaltungen
 - § 22 Unerlaubte Benutzung einer Straße
 - § 23 Sonstige Benutzung
 - § 24 Enteignungsbeschränkung

4. Abschnitt
Anbau an Straßen und Schutzmaßnahmen

- § 25 Bauliche Anlagen an Straßen
- § 26 Entschädigung bei Anbaubeschränkungen
- § 27 Freihaltung der Sicht bei Kreuzungen und Einmündungen
- § 28 Anlagen der Außenwerbung
- § 29 (weggefallen)
- § 30 Schutzmaßnahmen
- § 31 Schutzwald
- § 32 Pflanzungen an Straßen

5. Abschnitt
Straßenkreuzungen, Kreuzungen mit Gewässern

- § 33 Kreuzungen und Einmündungen öffentlicher Straßen
- § 34 Kostentragung bei Kreuzungen öffentlicher Straßen
- § 35 Unterhaltung der Kreuzungen öffentlicher Straßen
- § 35 a Kostentragung bei Kreuzungen mit Gewässern

- § 35 b Unterhaltung der Kreuzungen mit Gewässern
- § 36 Ermächtigung zu Rechtsverordnungen
6. Abschnitt
Planung, Planfeststellung,
Plangenehmigung und Enteignung
- § 37 Planung und Linienabstimmung
- § 37 a Vorarbeiten
- § 37 b Planungsgebiete
- b) Nach der Angabe zu § 38 wird folgende Angabe eingefügt:
- „§ 38a Rechtsbehelfe“.
- § 38 Planfeststellung, Plangenehmigung
- § 39 Behörden des Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahrens
- § 40 Veränderungssperre, Vorkaufsrecht
- § 40 a Einstellung des Planfeststellungsverfahrens
- § 41 Vorzeitige Besitzeinweisung
- § 42 Enteignung, Entschädigungsansprüche

Zweiter Teil
Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen

- § 43 Träger der Straßenbaulast
- § 44 Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten
- § 45 Straßenbaulast Dritter
- § 46 Unterhaltung von Straßenteilen bei fremder Baulast

Dritter Teil
Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen

1. Abschnitt
Gemeindestraßen
- § 47 Straßenbaulast für Gemeindestraßen
- § 48 Beschränkt-öffentliche Gemeindestraßen
- § 49 Radverkehrsnetze

2. Abschnitt
Sonstige öffentliche Straßen

- § 50 Straßenbaulast für sonstige öffentliche Straßen und Wege
- § 51 Anwendung von Vorschriften bei sonstigen öffentlichen Straßen

3. Abschnitt

- § 52 (weggefallen)

Vierter Teil
Aufsicht und Zuständigkeiten

- § 53 Straßenaufsicht
- § 54 Straßenaufsichtsbehörden
- § 55 Bautechnische Regelungen
- § 56 Straßenbaubehörden
- § 57 (weggefallen)
- § 58 weggefallen)

Fünfter Teil
Ordnungswidrigkeiten,
Übergangs- und Schlußvorschriften

1. Abschnitt
Ordnungswidrigkeiten

- § 59 Ordnungswidrigkeiten

2. Abschnitt
Übergangsvorschriften

- § 60 Vorhandene Straßen
- § 61 (weggefallen)
- § 62 (weggefallen)
- § 63 Eigentum
- § 64 Sondernutzungen
- § 65 (weggefallen)
- § 66 (weggefallen)
- § 67 (weggefallen)

3. Abschnitt
Schlußvorschriften

- § 68 (weggefallen)
- § 69 (weggefallen)
- § 70 Durchführungsvorschriften
- § 71 Inkrafttreten

§ 12**Rückübertragung von Eigentum und Vorkaufsrecht**

(1) Bei Einziehung einer Straße kann der frühere Eigentümer, wenn das Eigentum nach § 10 Abs. 1 übergegangen war, innerhalb eines Jahres verlangen, daß ihm das Eigentum ohne Entschädigung zurückübertragen wird.

(2) Waren die für die eingezogene Straße in Anspruch genommenen Grundstücke außerhalb eines Enteignungsverfahrens durch Vertrag erworben, so steht dem jeweiligen Eigentümer des durch den ursprünglichen Erwerb verkleinerten Grundstücks ein gesetzliches Vorkaufsrecht zu. Durch eine Rückübertragung des Eigentums nach Absatz 1 wird dieses Vorkaufsrecht nicht berührt.

(3) Auf das Vorkaufsrecht (Absatz 2) sind die §§ 504 bis 510, 513, 1098 Abs. 2, 1099 bis 1102 und 1103 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs entsprechend anzuwenden. Das Vorkaufsrecht bedarf nicht der Eintragung in das Grundbuch.

2. In § 12 Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „504 bis 510, 513“ durch die Angabe „463 bis 469, 472“ ersetzt.

3. Nach § 18 wird folgender § 18a eingefügt:

**„§ 18a
Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing**

(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung kann die Gemeinde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge dazu geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt einer Landes- oder Kreisstraße oder geeignete Flächen einer Gemeindestraße bestimmen. § 2 Nummern 1, 2 und 4 sowie § 5 Absatz 1 Satz 3 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) gelten entsprechend. Ist die Gemeinde in der Ortsdurchfahrt nicht Träger der Straßenbaulast, darf sie die Flächen nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde bestimmen.

(2) Die Flächen sind im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens, das auch durch ein von der Gemeinde beliehenes kommunales Unternehmen durchgeführt werden darf, einem oder mehreren geeigneten und zuverlässigen Carsharing-Anbietern durch Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen. Es ist im Auswahlverfahren festzulegen, wie verfahren wird, wenn pro Fläche mehr als ein Unternehmen einen Antrag auf Sondernutzung stellt. § 5 Absatz 2 Satz 3 und 4 und Absatz 6 Satz 5 des Carsharinggesetzes gelten mit der Maßgabe entsprechend, dass sich Verweise auf das Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen beziehen. § 18 Absatz 1 Satz 4 und Absatz 2 bis 7, § 19a Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1 sowie § 22 gelten mit der Maßgabe entsprechend, dass die Sondernutzungserlaubnis nicht auf Widerruf erteilt werden darf.

(3) Als Eignungskriterien für die Auswahl der Carsharing-Anbieter kann die Gemeinde auch umweltbezogene oder solche Kriterien festlegen, die

1. einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere durch Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten oder
2. einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes, besonders dienlich sind.

Die Festlegung der Eignungskriterien kann auch durch Satzung erfolgen.

(4) Das vorgesehene Auswahlverfahren ist öffentlich bekanntzumachen. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, ins-

besondere über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie die Eignungskriterien. Sie muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten. Das Auswahlverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen. Gemeinden mit nicht mehr als 80 000 Einwohnerinnen und Einwohnern können in ihrem Auswahlverfahren von einzelnen Anforderungen abweichen, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist. Die Gründe dafür sind aktenkundig zu machen.“

§ 35a Kostentragung bei Kreuzungen mit Gewässern

4. In § 35a Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „§ 31 Wasserhaushaltsgesetz“ durch die Wörter „§ 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.

(1) Werden Straßen neu angelegt oder ausgebaut und müssen dazu Kreuzungen mit Gewässern (Brücken oder Unterführungen) hergestellt oder bestehende Kreuzungen geändert werden, so hat der Träger der Straßenbaulast die dadurch entstehenden Kosten zu tragen. Die Kreuzungsanlagen sind so auszuführen, daß unter Berücksichtigung der übersehbaren Entwicklung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse der Wasserabfluß nicht nachteilig beeinflusst wird.

(2) Werden Gewässer ausgebaut (§ 31 Wasserhaushaltsgesetz) und werden dazu Kreuzungen mit Straßen hergestellt oder bestehende Kreuzungen geändert, so hat der Träger des Ausbauvorhabens die dadurch entstehenden Kosten zu tragen. Wird eine neue Kreuzung erforderlich, weil ein Gewässer hergestellt wird, so ist die übersehbare Verkehrsentwicklung auf der Straße zu berücksichtigen. Wird die Herstellung oder Änderung einer Kreuzung erforderlich, weil das Gewässer wesentlich umgestaltet wird, so sind die gegenwärtigen Verkehrsbedürfnisse zu berücksichtigen. Verlangt der Träger der Straßenbaulast weitergehende Änderungen, so hat er die Mehrkosten hierfür zu tragen.

(3) Wird eine Straße neu angelegt und wird gleichzeitig ein Gewässer hergestellt oder aus anderen als straßenbaulichen Gründen wesentlich umgestaltet, so daß eine neue Kreuzung entsteht, so haben der Träger der Straßenbaulast und der Unternehmer des Gewässerausbaus die Kosten der Kreuzung je zur Hälfte zu tragen. Gleichzeitigkeit im Sinne des Satzes 1 liegt vor, wenn baureife Pläne vorhanden sind, die eine gleichzeitige Baudurchführung ermöglichen.

(4) Werden eine Straße und ein Gewässer gleichzeitig ausgebaut und wird infolge dessen eine bestehende Kreuzungsanlage geändert oder durch einen Neubau ersetzt, so haben der Träger des Gewässerausbaus und der Träger der Straßenbaulast die dadurch entstehenden Kosten für die Kreuzungsanlage in dem Verhältnis zu tragen, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Maßnahme zueinander stehen würden. Absatz 3 Satz 2 gilt entsprechend.

(5) Kommt über die Kreuzungsmaßnahme oder ihre Kosten keine Einigung zustande, so ist darüber durch Planfeststellung oder Plangenehmigung zu entscheiden.

5. § 37 wird wie folgt geändert:

§ 37

Planung und Linienbestimmung

(1) Bei Planungen, welche den Bau neuer oder die wesentliche Änderung bestehender Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes, Kreisstraßen und Gemeindestraßen im Sinne von § 3 Absatz 4 Satz 2 Nummer 1 betreffen, sind die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung unbeschadet sonstiger Erfordernisse nach anderen gesetzlichen Vorschriften zu beachten. Die öffentlichen und privaten Belange sind gemäß dem Stand der Planung gegeneinander und untereinander abzuwägen.

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes“ gestrichen.

bb) Nach Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

(2) Dem Bau oder der wesentlichen Änderung bestehender Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen geht die Abstimmung des grundsätzlichen Verlaufs, der Streckencharakteristik und der Netzverknüpfung voraus. Die Linienabstimmung erfolgt in einem Verfahren, an

„Dies gilt nicht für den Bau von Ortsumgehungen. Eine Ortsumgehung ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, die der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt dient.“

- cc) Im neuen Satz 4 werden die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ gestrichen.

- dd) Der neue Satz 7 wird aufgehoben.

- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 werden die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ gestrichen.

- bb) In Satz 3 werden die Wörter „die Planung und“ gestrichen und nach dem Wort „Ministeriums“ die Wörter „die Planung und“ eingefügt.

dem die Träger öffentlicher Belange, Bürgerinnen und Bürger sowie bei Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes der Regionalrat zu beteiligen sind. Soweit für den Bau oder die Änderung/Erweiterung einer Straße nach § 1 in Verbindung mit Anlage 1 Nummer 5 bis 8 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen vom 29. April 1992 (GV. NRW. S. 175), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 16. März 2010 (GV. NRW. S. 185) geändert worden ist, eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Vorprüfung des Einzelfalles durchzuführen ist, ist diese nach dem Stand der Planung durchzuführen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Vorprüfung des Einzelfalles müssen den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen NW entsprechen. Die Sätze 3 und 4 gelten nicht für den Bau von Ortsumgehungen. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Bürgerinnen und Bürger ist innerhalb von vier Monaten nach Ablauf der Auslegungsfrist nach Absatz 4 Satz 2 abzuschließen.

(3) Die Linienabstimmung für Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes führen der Landesbetrieb Straßenbau und die Bezirksregierungen durch. Der Bezirksregierung obliegt dabei die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und des Regionalrates. Nach Abschluss des Abstimmungsverfahrens bestimmt sie die Planung und mit Zustimmung des für das Straßenwesen zuständigen Ministeriums die Linienführung. Die Zustimmung ist innerhalb von zwei Monaten nach Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens einzuholen.

(4) Die Planung und Linienabstimmung für Kreisstraßen obliegt dem Träger der Straßenbaulast. Eine Linienbestimmung findet nicht statt. Bei Meinungsverschiedenheiten von Behörden bei der Planung von Kreisstraßen entscheidet das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Benehmen mit den obersten Bundes- und im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden, deren Belange durch die Planung berührt sind. Der

Beginn und das Ende des Planungsverfahrens sind der obersten Straßenbaubehörde anzuzeigen.

c) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

(5) Zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Planung soll allen, deren Belange von der Planung berührt sein können, sowie anerkannten Naturschutzvereinigungen im Sinne des § 66 Absatz 1 des Landesnaturschutzgesetzes vom 21. Juli 2000 (GV. NRW. S. 568), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. November 2016 (GV. NRW. S. 934) neu gefasst worden ist, Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden. Hierzu sind die Planungsentwürfe in den berührten Gemeinden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung einen Monat öffentlich auszulegen. Soweit verschiedene Lösungen in Betracht kommen, sollen diese aufgezeigt werden. Stellungnahmen können bis zu zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist erfolgen. Danach soll die Gemeinde unter Beteiligung des Trägers der Straßenbaulast Gelegenheit zur Erläuterung und Erörterung der Planung geben. Bei Abgabe ihrer eigenen Stellungnahme unterrichtet die Gemeinde den Träger der Straßenbaulast über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen; sie soll dabei auch auf die Bedenken und Anregungen eingehen. Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung ist in die Abwägung der Belange bei der Linienbestimmung bzw. bei der Bestimmung der Planung und Linienführung einzubeziehen. Die Öffentlichkeit ist über die abgestimmte, bei Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes bestimmte Planung durch ortsübliche Bekanntmachung zu unterrichten. Rechtsansprüche werden durch die Einbeziehung der Öffentlichkeit nicht begründet; die Verfolgung von Rechten im nachfolgenden Zulassungsverfahren bleibt unberührt. Von der Beteiligung an der Planung kann abgesehen werden, wenn ein vorbereitender Bauleitplan oder ein genehmigter Braunkohlenplan (§ 26 Landesplanungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Mai 2005 (GV. NRW. S. 430), das zuletzt durch Art. 2 des Gesetzes vom 29. Januar 2013 (GV. NRW. S. 33) geändert worden ist) die Planung bereits enthält.

aa) In Satz 8 werden die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ gestrichen.

bb) In Satz 10 werden die Wörter „Art. 2 des Gesetzes vom 29. Januar 2013 (GV. NRW. S. 33)“ durch die Wörter „Artikel 2 des Gesetzes vom

25. Oktober 2016 (GV. NRW.
S. 868)“ ersetzt.

- d) In Absatz 6 Satz 1 werden die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ gestrichen.

(6) Die abgestimmte, bei Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes bestimmte Planung ist im Flächennutzungsplan zu vermerken. Soweit sie von mindestens regionaler Bedeutung ist, ist die Planung im Regionalplan darzustellen. Die rechtsverbindliche Entscheidung über die Planung erfolgt erst durch die Feststellung des Planes (Planfeststellungsbeschluss) oder durch Erteilung der Plangenehmigung oder einen die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan.

(7) Bei Planungen, welche die Änderung bestehender oder den Bau neuer Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen zur Folge haben können, hat die planende Behörde den Träger der Straßenbaulast unbeschadet weitergehender gesetzlicher Vorschriften rechtzeitig zu beteiligen. Bei den übrigen Straßen und Wegen ist die Straßenbaubehörde rechtzeitig zu beteiligen.

6. § 38 wird wie folgt geändert:

§ 38

Planfeststellung, Plangenehmigung

(1) Landesstraßen und Kreisstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Gleiches gilt für Radschnellverbindungen des Landes und Gemeindestraßen, sofern für diese eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Im Planfeststellungsverfahren ist über die Kosten zu entscheiden, die die am Verfahren Beteiligten zu tragen haben. Es gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen, soweit nicht in diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist.

(2) Soweit für den Bau, die Änderung oder die Erweiterung einer Straße nach § 1 in Verbindung mit Anlage 1 Nummer 5 bis 8 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen eine

Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen ist, muss die Durchführung den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen entsprechen. Soweit bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Linienabstimmung erfolgt ist, soll die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden.

(3) Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen in Fällen von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen. Die Entscheidung hierüber trifft der Träger der Straßenbaulast.

(4) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Planfeststellung. Für den Bau und für die wesentliche Änderung vorhandener Straßen ist die Umweltverträglichkeit zu prüfen; § 17 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94) ist anzuwenden. Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40, 43 Absatz 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Absatz 1 bis 4 des Baugesetzbuches.

(5) Für den Bau oder die Änderung von Gemeindestraßen im Außenbereich (§ 35 des Baugesetzbuches) und von Radschnellverbindungen des Landes, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist die Planfeststellung oder Plangenehmigung zulässig.

(6) Die der Sicherheit und Ordnung dienenden Anlagen an Landesstraßen und Kreisstraßen, wie Polizeistationen, Einrichtungen der Unfallhilfe und der Verkehrsüberwachung, können, wenn sie eine unmittelbare Zufahrt zu diesen Straßen haben, zur Festsetzung der Flächen in die Planfeststellung oder Plangenehmigung einbezogen werden.

- a) In Absatz 4 Satz 2 werden die Angabe „§ 17“ durch die Angabe „§ 50“ ersetzt und nach der Angabe „(BGBl. I S. 94)“ die Wörter „das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I. S. 3370) geändert worden ist“ eingefügt.

- b) In Absatz 7 Satz 1 wird die Angabe „§ 9“ durch die Angabe „§ 18“ ersetzt.

(7) Bei der Änderung einer Landesstraße, Radschnellverbindung des Landes, Kreisstraße oder Gemeindestraße kann von einer förmlichen Erörterung im Sinne von § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen und von § 9 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden. Vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist denjenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, Gelegenheit zur Äußerung innerhalb eines Monats zu geben.

(8) Die Planfeststellungsbehörde kann den Plan auf begründeten Antrag des Trägers der Straßenbaulast um höchstens fünf Jahre verlängern, bevor er nach § 75 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen außer Kraft tritt. Vor der Entscheidung ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen. Für die Zustellung und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.

7. Nach § 38 wird folgender § 38a eingefügt:

**„§ 38a
Rechtsbehelfe**

Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Landesstraßen, die in der Anlage zu § 1 Absatz 1 des Landesstraßenausbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1993 (GV. NRW. S. 297), das zuletzt durch Gesetz vom 12. Dezember 2006 (GV. NRW. 2007 S. 92) geändert worden ist (Landesstraßenbedarfsplan), aufgeführt sind, hat keine aufschiebende Wirkung.“

§ 50

Straßenbaulast für sonstige öffentliche Straßen und Wege

8. In § 50 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „Abs. 5“ durch die Angabe „Absatz 7“ ersetzt.

(1) Der Träger der Straßenbaulast für die sonstigen öffentlichen Straßen und Wege wird in der Widmungsverfügung (§ 6 Abs. 1 bis 3) bestimmt. § 6 Abs. 5 bleibt unberührt.
 (2) Die Straßenbaulast beschränkt sich auf die Unterhaltung der Straßen und Wege in dem Umfang, in dem sie bei ihrer Errichtung bestimmt war, sofern die Widmung nichts anderes bestimmt oder nicht weitergehende öffentlich-rechtliche Verpflichtungen bestehen.

§ 59

Ordnungswidrigkeiten

9. In § 59 Absatz 1 Nummer 3 wird die Angabe „Abs. 4“ durch die Wörter „Absatz 4 oder § 18a Absatz 2 Satz 3 in Verbindung mit § 18 Absatz 4“ ersetzt.

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 18 Abs. 1 eine Straße über den Gemeingebrauch hinaus ohne Erlaubnis benutzt,
2. nach § 18 Abs. 2 erteilten vollziehbaren Auflagen nicht nachkommt,
3. entgegen § 18 Abs. 4
 - a) Anlagen nicht vorschriftsmäßig errichtet oder unterhält oder
 - b) auf vollziehbares Verlangen der zuständigen Behörde Anlagen nicht entfernt oder den benutzten Straßenteil nicht in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt,
4. entgegen § 20 Abs. 1 in Verbindung mit § 18 Abs. 1 Zufahrten oder Zugänge ohne Erlaubnis anlegt oder ändert,
5. entgegen § 20 Abs. 4 in Verbindung mit § 18 Abs. 4 Zufahrten oder Zugänge nicht vorschriftsmäßig unterhält,
6. einer nach § 20 Abs. 7 ergangenen vollziehbaren Anordnung nicht nachkommt,
7. ohne die gemäß § 25 erforderliche Zustimmung oder Genehmigung der Straßenbaubehörde bauliche Anlagen errichtet oder über Zufahrten oder Zugänge an Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar anschließt,

8. Bedingungen oder vollziehbaren Auflagen gemäß § 25 Abs. 2, auch in Verbindung mit § 25 Abs. 4, oder gemäß § 28 Abs. 1 nicht nachkommt, unter denen einem Vorhaben zugestimmt oder eine Ausnahme vom Verbot des § 28 Abs. 1 zugelassen wurde,
9. Anlagen der Außenwerbung entgegen § 28 Abs. 1, auch in Verbindung mit § 25 oder § 27 errichtet oder entgegen § 28 Abs. 2 an oder auf Brücken anbringt oder aufstellt,
10. entgegen § 30 Abs. 1 die notwendigen Einrichtungen nicht duldet oder entgegen § 30 Abs. 2 Satz 1 Anpflanzungen oder Einrichtungen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, anlegt oder entgegen § 30 Abs. 2 Satz 2 ihre Beseitigung nicht duldet,
11. entgegen § 31 Abs. 3 Schutzwald nicht erhält oder nicht den Schutzzwecken entsprechend bewirtschaftet,
12. entgegen § 37a Abs. 1 Satz 1 Vorarbeiten oder die vorübergehende Anbringung von Markierungszeichen nicht duldet,
13. entgegen § 40 Abs. 1 auf den von dem Plan betroffenen Flächen oder in dem nach § 37b festgelegten Planungsgebiet Veränderungen vornimmt.

(2) Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nrn. 1 bis 6 und 10 bis 12 können mit einer Geldbuße bis zu tausend Euro, Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nrn. 7 bis 9 und 13 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A Allgemeiner Teil

Zur Verbesserung der Mobilitätsangebote, insbesondere zur Förderung einer nachhaltigen umwelt- und energie- und CO₂-armen Mobilität kommt dem Carsharing eine wachsende Bedeutung zu. Gerade in innerstädtischen Quartieren kann neben einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zudem eine Reduzierung des Flächenbedarfs für das Parken und damit eine qualitative Verbesserung des Wohnumfelds erreicht werden. Im kommunalen Bereich besteht daher ein Interesse an einer Bevorrechtigung des Carsharing aus nicht ordnungsrechtlichen Gründen, insbesondere an der Möglichkeit der Vernetzung stationsgebundener Carsharing-Angebote mit anderen Mobilitätsangeboten an Mobilstationen.

Der Bundesrat hat am 7. Juli 2013 eine Entschließung für verbesserte Bedingungen für das Angebot von Carsharing durch gesetzliche Maßnahmen gefasst (BR-Drs. 553/13). Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) hat der Bund Regelungen erlassen, die sowohl straßenverkehrsrechtliche Möglichkeiten der Bevorzugung des Carsharing – etwa durch Parkermäßigungen – als auch die straßenrechtliche Möglichkeit schaffen, exklusiv Straßenflächen zur Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing auszuweisen. Aufgrund der verfassungsrechtlichen Kompetenzzuweisung konnte der Bund die straßenrechtliche Sondernutzung nur für die Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen regeln. Diese stellen aber nur einen sehr begrenzten Teil des für Carsharing-Stationen in Frage kommenden Straßennetzes dar. Praktisch relevant für stationsbasierte Carsharing-Angebote sind überwiegend die Gemeindestraßen und die Ortsdurchfahrten der Landes- und Kreisstraßen.

Für die Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums soll daher auch für diese Straßen nach Landesrecht mit einem neuen § 18a im Straßen- und Wegegesetz eine Regelung geschaffen werden, 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 Sondernutzungserlaubnis zur Verfügung stellen kann.

Zwar besteht mit § 18 und der Satzungsermächtigung nach § 19 bereits ein flexibles Regelungsregime zur Regelung von Sondernutzungen des öffentlichen Straßenraums auch durch gewerbliche Nutzungen bzw. Erbringung von Dienstleistungen. Dennoch besteht ein besonderer Regelungsbedarf für das stationsbasierte Carsharing. Zum einen soll klargestellt werden, dass ein solches Modell überhaupt eine straßenrechtliche Sondernutzung darstellt und durch Sondernutzungserlaubnis geregelt werden kann, was längere Zeit umstritten war. Den Gemeinden wird ein rechtssicheres und den Anforderungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG genügendes Verfahren beschrieben, wie sie in möglichen Konkurrenzsituationen für dieselbe Straßenfläche einen Anbieter auswählen kann. Zum anderen sollen entgegen des von der Rechtsprechung entwickelten Grundsatzes, dass bei der Entscheidung über eine Sondernutzungserlaubnis nur straßenbezogene Ermessenskriterien zulässig sind, bei der Ermessensausübung für die Auswahl eines geeigneten Carsharing-Anbieters auch weitere umwelt- und klimabezogene Kriterien herangezogen werden dürfen. Das dient der besseren Verwirklichung der Zielsetzung der Zulassung von Carsharing-Angeboten.

Weitere Regelungen des Gesetzentwurfs dienen der Planungsvereinfachung und -beschleunigung: Beim Bau von Radschnellverbindungen des Landes und beim Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Landes- und Kreisstraßen soll auf eine förmliche Linienbestimmung und Linienabstimmung verzichtet werden. Mit einem neuen § 38a wird festgelegt, dass Klagen gegen die Zulassung von Landesstraßenvorhaben, die im Landesstraßenbedarfsplan aufgeführt sind, keine aufschiebende Wirkung haben.

B Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Anpassung der Inhaltsübersicht zur Einfügung eines neuen § 18a und eines neuen § 38a.

Zu Nummer 2 (§ 12)

Anpassung an die geänderte Paragraphennummerierung im Bürgerlichen Gesetzbuch aufgrund des Schuldrechts-Modernisierungsgesetzes.

Zu Nummer 3 (§ 18a)

In Anlehnung an die bundesrechtliche Regelung der Sondernutzung öffentlichen Straßenraums in § 5 Carsharinggesetz 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 Sondernutzungserlaubnis zur Verfügung stellen kann.

Die Definitionen des Carsharing-Fahrzeugs, des Carsharing-Anbieters und des stationsbasierten Carsharing werden durch Verweis auf § 2 Nummern 1, 2 und 4 dem Carsharinggesetz des Bundes entnommen. Neben Unternehmen können auch Vereine, soweit sie im Nebenbetrieb ohne Gewinnerzielung Carsharing betreiben, oder etwa Genossenschaften, soweit diese mit dem jeweiligen Carsharingangebot erwerbswirtschaftlich tätig sind, Carsharing-Anbieter sein. Das Verfahren ist zweistufig aufgebaut und besteht aus der Bestimmung geeigneter Flächen öffentlicher Straßen und dem nachfolgenden Verfahren der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis. Die Zuständigkeit für beide Verfahrensstufen liegt für die Gemeindestraßen naturgemäß bei der Gemeinde. Die Gemeinde soll auch entsprechend der Regelung des § 18 Absatz 1 Satz 3 für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis für Flächen in Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen zuständig sein. Soweit sie nicht selbst der Träger der Straßenbaulast ist, bedarf aber die Flächenauswahl der Zustimmung der zuständigen Straßenbaubehörde. Bei der Flächenauswahl sind Konflikte mit der Funktion der Straße, den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs und den Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu vermeiden (Verweis auf § 5 Absatz 1 Satz 3 Carsharinggesetz). Die Flächen von Radschnellverbindungen des Landes sowie der freien Strecken von Landes- und Kreisstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten kommen für stationsgebundenes Carsharing nicht in Betracht.

Die Gemeinde kann für die vorab bestimmten Flächen (gemeinsam oder auch für jede einzelne Fläche) eine Sondernutzungserlaubnis erteilen. Im Falle der beabsichtigten Zulassung mehrerer Carsharing-Anbieter auf derselben Fläche, ist diese Absicht und die mögliche Verteilung der Fläche von den Gemeinden schon in die öffentliche Bekanntmachung aufzunehmen. Mit § 18a Absatz 2 wird die Befugnis zur Beleihung eines kommunalen Unternehmens mit dem Auswahlverfahren und der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis erteilt. Dafür kann es in einzelnen Gemeinden ein praktisches Bedürfnis geben, um verschiedene Mobilitätsleistungen aus einer Hand anbieten zu können.

Bei dem vorgesehenen Verfahren handelt es sich um eine Modifikation der bestehenden Vorgaben aus § 18. Vor dem Hintergrund, dass das Angebot von stationsbasiertem Carsharing eine Dienstleistung im Sinne der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG ist, sind in § 18a Absatz 4 Anforderungen an das Auswahlverfahren festgelegt, die den Anforderungen der Richtlinie Rechnung tragen. Zusätzlich wird durch Verweis in § 18a Absatz 2 Satz 2 auf § 5 Absatz 6 Satz 5 Carsharinggesetz auch die Abwicklung über eine einheitliche Stelle nach § 71a des Verwaltungsverfahrensgesetzes ermöglicht. Eine Abweichung von den Vorgaben für das Auswahlverfahren durch Satzung ist nicht möglich. Jedoch soll für Gemeinden mit nicht mehr als 80.000 Einwohnern eine Abweichung von den Vorgaben im Einzelfall möglich sein, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist und die Gründe aktenkundig gemacht werden. Ein Grund kann beispielsweise darin liegen, dass in einer kleineren Gemeinde ohnehin nur ein örtlicher Anbieter interessiert ist oder in Betracht kommt.

Nach der Rechtsprechung (beispielsweise OVG NRW, Urteil vom 20.04.2007 – 11 A 2361/05 –, juris) dürfen bei der Entscheidung über eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis nur Kriterien herangezogen werden, die einen sachlichen Bezug zur Straße aufweisen. Dem Landesgesetzgeber steht es jedoch offen, den Kreis der zulässigen Ermessenskriterien in eigener Kompetenz zu öffnen und zu erweitern. Zur Förderung auch umweltbezogener Ziele, etwa der Luftreinhaltung in den Städten, sollen gemäß § 18a Absatz 3 daher auch umweltbezogene oder solche Kriterien für die Auswahl eines geeigneten Carsharing-Anbieters festgelegt werden können, die an den Ausstoß straßenverkehrsbedingter Luftschadstoffe oder an elektrische Antriebsarten anknüpfen. Die Kriterien können allgemein durch Satzung oder auch nur für das konkrete Auswahlverfahren festgelegt werden. Sie sind in jedem Fall gemäß § 18a Absatz 4 mit der Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren zu veröffentlichen.

Die Sondernutzungserlaubnis ist zwingend zu befristen. In Anlehnung an § 5 Absatz 2 Satz 1 Carsharinggesetz wird eine Befristung auf maximal acht Jahre vorgeschrieben, wobei die Gemeinde auch einen kürzeren Zeitraum vorsehen kann. Die Maßgabe bei der Verweisung auf die allgemeinen Vorgaben des § 18 schließt eine Sondernutzungserlaubnis mit Widerrufsvorbehalt aus. Durch die befristete Sondernutzungserlaubnis wird ein wirksamer Wettbewerb sichergestellt. Allerdings wird ein Widerruf aus anderen Gründen als aufgrund eines Widerrufsvorbehalts gemäß § 49 Verwaltungsverfahrensgesetz nicht gesperrt. Sollte der Erlaubnisnehmer nachträglich die Voraussetzung der Zuverlässigkeit oder die Eignungskriterien nicht mehr erfüllen, kann auch eine unerlaubte Sondernutzung im Sinne des § 22 vorliegen.

Auf eine § 5 Absatz 8 Carsharinggesetz 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 wie beispielsweise das Vorhalten vor Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auch ohne ausdrückliche Regelung Gegenstand der Sondernutzungserlaubnis sein kann. Der Verweis auf § 18 Absatz 4 stellt sicher, dass bei der Errichtung von Anlagen im Rahmen der Sondernutzung bestehende gesetzliche Vorschriften und die allgemeinen Regeln der Technik einzuhalten sind. Verstöße können gemäß § 59 Absatz 1 Nummer 3 als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

Zu Nummer 4 (§ 35a)

Anpassung der Verweisung an das aktuelle Wasserhaushaltsgesetz.

Zu Nummer 5 (§ 37)

Die im bisherigen § 37 Absatz 2 enthaltene Regelung, dass für den Bau von Ortsumgehungen keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird, erscheint nicht stringent, weil zu einem Linienabstimmungsverfahren grundsätzlich auch eine dem Stand der Planung entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung des Einzelfalls gehört. In § 37 Absatz 2 und Absatz 3 wird deshalb nunmehr für den Bau von Ortsumgehungen von Landes- und Kreisstraßen auf eine förmliche Linienabstimmung und Linienbestimmung verzichtet und die Regelung damit dem für Bundesstraßen geltenden § 16 Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz angepasst. Bei der Bestimmung der Linienführung werden die Anfangs- und Endpunkte sowie der grundsätzliche Verlauf der Trasse festgelegt, die beim Ersatz einer Ortsdurchfahrt einer Landes- oder Kreisstraße durch eine Ortsumgehung ohnehin feststehen. Da nur kleinräumig im Bereich eines Ortes die Linienführung verändert wird, ist die mit dem Linienabstimmungsverfahren verbundene raumordnerische Sicherung der Trasse in diesem Fall nicht erforderlich.

Auch für Radschnellverbindungen des Landes hat sich im Zuge der bisherigen Planungen herausgestellt, dass ihnen wegen der im Vergleich zu überörtlichen Straßen mit Kfz-Verkehr geringen Belastung keine raumordnerische Bedeutung kommt.

Der Verzicht auf ein förmliches Linienabstimmungsverfahren und – soweit bisher vorgesehen – auf die Linienbestimmung durch das für Straßenwesen zuständige Ministeriums kann außerdem zu einer Planungsvereinfachung und -beschleunigung beitragen.

In Absatz 5 wird die Verweisung an das aktuelle Landesplanungsgesetz angepasst.

Zu Nummer 6 (§ 38)

Verweise werden an das aktuell geltende Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) angepasst.

Zu Nummer 7 (§ 38a)

Nach § 80 Absatz 2 Nummer 3 der Verwaltungsgerichtsordnung entfällt die aufschiebende Wirkung einer Klage in durch Landesgesetz festgelegten Fällen.

In Anlehnung an § 17e Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz wird festgelegt, dass die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder ein Plangenehmigung für ein Landesstraßenvorhaben nach § 38 des Straßen- und Wegegesetzes dann keine aufschiebende Wirkung hat, wenn das Vorhaben im Landesstraßenbedarfsplan (Anlage zu § 1 Landesstraßenausbaugesetz) aufgeführt ist. Das kann der Verfahrensbeschleunigung auch bei Landesstraßenvorhaben dienen.

Zu Nummer 8 (§ 50 Absatz1)

Redaktionelle Berichtigung des Verweises.

Zu Nummer 9 (§ 59 Absatz 1 Nummer 3)

Folgeänderung zu Nummer 3 (§ 18a neu). Die Ordnungswidrigkeit wird auch auf Verstöße gegen § 18a Absatz 2 Satz 3 in Verbindung mit § 18 Absatz 4 erstreckt.

Zu Artikel 2

Regelung des Inkrafttretens des Gesetzes.