

Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes

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 ist 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 durch die Gesetzesänderung kein unmittelbarer personeller oder sachlicher Mehraufwand.

E. Erfüllungsaufwand

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch die Gesetzesänderung kein Erfüllungsaufwand. Der Wirtschaft entsteht ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von 40 282 Euro, davon ein jährlicher Aufwand von 11 999 Euro und ein einmaliger Aufwand von 28 283 Euro. Der Erfüllungsaufwand der Verwaltung beläuft sich auf insgesamt 188 979 Euro, dabei ist der jährliche Aufwand mit – 6 742 Euro, der einmalige Aufwand mit 195 721 Euro zu verbuchen. Davon unberücksichtigt bleibt die Möglichkeit der Verwaltung, Sondernutzungsgebühren für Carsharing zu erheben.

F. Nachhaltigkeitscheck

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

G. Sonstige Kosten für Private

Keine.

**Staatsministerium
Baden-Württemberg
Ministerpräsident**

Stuttgart, 27. November 2018

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

als Anlage übersende ich Ihnen gemäß Artikel 59 Absatz 1 der Verfassung des Landes Baden-Württemberg den von der Landesregierung beschlossenen Gesetzesentwurf zur Änderung des Straßengesetzes Baden-Württemberg. Ich bitte Sie, die Beschlussfassung des Landtags herbeizuführen. Die Zuständigkeit liegt beim Ministerium für Verkehr.

Mit freundlichen Grüßen

Kretschmann
Ministerpräsident

Der Landtag wolle beschließen,
dem nachstehenden Gesetzentwurf seine Zustimmung zu erteilen:

Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes

Artikel 1

Änderung des Straßengesetzes

Das Straßengesetz in der Fassung vom 11. Mai 1992 (GBl. S. 330, 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 Verkehrsbe-
deutung 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 die 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 überörtliche Verkehrswege erforderlichen Straßen, sowie
- b) Radschnellverbindungen, die eine nähräumige und gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion erfüllen und für die 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 1 Buchstabe b oder Nummer 2 Buchstabe b sind.“

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

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

2. Nach § 16 wird folgender § 16 a eingefügt:

„§ 16 a

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 Personen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden 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 abhängig gemacht werden. Ferner ist festzulegen, wie verfahren wird, wenn pro Fläche mehr als ein Carsharinganbieter einen Antrag auf Sondernutzungserlaubnis stellt.

(5) Die Informationen über das vorgesehene Auswahlverfahren sind ortsüblich bekannt zu machen. Die Be-

kanntmachung 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 Carsharinganbieter, wenn pro Fläche mehr als ein Carsharinganbieter einen Antrag auf Sondernutzungserlaubnis stellt. Die Bekanntmachung muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten.

(6) Die Sondernutzungserlaubnis kann auch mit Auflagen zur Verminderung oder Vermeidung von Umweltbelastungen durch Carsharingfahrzeuge versehen werden. Sie 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 der Carsharinganbieter die auf Grund von Absatz 5 Satz 2 formulierten Anforderungen nicht mehr erfüllt.

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

(8) § 8 Absatz 1 Satz 1 und 6 und Absatz 2, 2 a 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) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird nach Buchstabe b folgender Buchstabe c eingefügt:

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

b) Absatz 2 Satz 1 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 Satz 1 werden die Wörter „§ 2 Abs. 8 der Landesbauordnung“ durch die Wörter „§ 2 Absatz 9 der Landesbauordnung“ ersetzt.
4. In § 32 Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „§ 31 des Wasserhaushaltsgesetzes“ durch die Wörter „§ 67 des Wasserhaushaltsgesetzes“ ersetzt.
5. § 37 Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 werden die Wörter „Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ durch die Wörter „Umweltverwaltungsgesetz (UVwG)“ ersetzt.
- b) In Satz 2 werden die Wörter „§ 3 a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ durch „§ 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ sowie „§ 2 Abs. 1 Nr. 3 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ durch „§ 7 Absatz 3 UVwG“ ersetzt.
6. In § 38 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ durch das Wort „Umweltverwaltungsgesetz“ ersetzt.
7. § 51 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a) eingefügt:
- „1.a) 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 (BNatSchG) sowie von Maßnahmen nach § 15 Absatz 1 BNatSchG in Verbindung mit § 15 Absatz 3 des Naturschutzgesetzes,“
- b) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 eingefügt:
- „4. Werden Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen für eine Veranstaltung nach § 29 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung (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 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 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.

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, werden 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 mit Elektrofahrzeugen 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 Straßenverkehrs-Ordnung (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 auf Grund der Vielzahl von Veranstaltungen wie zum Beispiel Straßen- und Quartiersfeste, Vereinsfeste, Sport oder Fasnetveranstaltungen etc. sehr hilfreich, da die Beschilderung gerade an Wochenenden ortsnah 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 auf Grund der hohen Anzahl 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 auf Grund 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 Verbin-

dungsfunktion 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 verkehrüblich in Anspruch genommen werden, wie zum Beispiel Dorf- und Quartierfeste, Sportveranstaltungen oder Fasnetumzüge, übertragen werden.

Weitere Änderungen sind redaktioneller Art oder dienen der Klarstellung, ohne dass dadurch eine neue Regelungswirkung entsteht.

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 zum Bau von Radschnellverbindungen enthält, entstehen auch künftig aus der Änderung des Gesetzes keine Kosten.

Für die Gemeinden entstehen durch die Gesetzesänderung keine unmittelbaren Kosten, da den Kommunen keine verpflichtenden Aufgaben übertragen werden.

V. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf Bürgerinnen und Bürger, es entsteht ihnen daher kein Erfüllungsaufwand.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

2.1 Einmaliger Erfüllungsaufwand

Für die Wirtschaft entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 28 283 Euro für Carsharinganbieter durch die notwendigen Prozessumstellungen und Schulungen der Mitarbeiter im Zuge des neuen Verfahrens für die Vergabe von Stellflächen gemäß § 16 a Absatz 4 StrG.

Der Erfüllungsaufwand berechnet sich wie folgt:

Derzeit sind in Baden-Württemberg 41 Carsharinganbieter aktiv. Darüber hinaus wird angenommen, dass pro Jahr im Durchschnitt etwa ein neuer Carsharinganbieter aktiv wird. Bei einer Betrachtung über acht Jahre entspricht dies acht neuen Carsharinganbietern. Den Berechnungen zur Ermittlung des Erfüllungsaufwandes für die einmaligen Prozessumstellungen und Schulungen wird daher eine Fallzahl von 49 Unternehmen ($41 + 8 = 49$) zu Grunde gelegt. Im Mittel werden pro Anbieter drei Beschäftigte mit den Auswahlverfahren beschäftigt und an der Erarbeitung der Prozessabläufe beteiligt. Zudem müssen diese Beschäftigten geschult und eingearbeitet werden. Dabei ergibt sich für die Prozessumstellung einmalig ein Aufwand von drei Stunden je beteiligter Person. Insgesamt liegt der Aufwand für die Prozessumstellung bei neun Stunden je Unternehmen ($3 \text{ Mitarbeiter} * 3 \text{ Stunden} = 9 \text{ Stunden}$). Für den Schulungsaufwand wird von einem Bedarf von einer Stunde pro Mitarbeiter angegeben. Es errechnet sich somit ein Schulungsaufwand pro Unternehmen von insgesamt drei Stunden ($3 \text{ Mitarbeiter} * 1 \text{ Stunde} = 3 \text{ Stunden}$).

Für die Tätigkeit werden Mitarbeiter mit hohem Qualifikationsniveau eingesetzt. Entsprechend dem „Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ (Leitfaden EA) wird der Stundensatz von 48,10 Euro für das hohe Qualifikationsniveau zu Grunde gelegt.

Der Aufwand für Prozessumstellungen beläuft sich daher auf $49 * 9 * 48,10 \text{ Euro} = 21\,212 \text{ Euro}$, der Aufwand für Schulungen auf $49 * 3 * 48,10 \text{ Euro} = 7\,071 \text{ Euro}$ und damit der einmalige Erfüllungsaufwand für Carsharingunternehmen auf 28 283 Euro.

2.2 Jährlicher Erfüllungsaufwand

2.2.1 Teilnahme an Auswahlverfahren

Der Wirtschaft entsteht durch die Teilnahme an Auswahlverfahren für Carsharingstellplätze im öffentlichen Raum ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 9 899 Euro.

In allen 23 Kommunen mit mehr als 50 000 Einwohnern besteht bereits ein Angebot zu stationsbasiertem Carsharing. Darüber hinaus wird stationsbasiertes Carsharing in 184 Kommunen unter 50 000 Einwohnern angeboten. Es wird davon ausgegangen, dass 80 Prozent der 23 Kommunen mit über 50 000 Einwohnern in den kommenden acht Jahren jeweils sechs Auswahlverfahren durchführen werden. Dies entspricht 108 Auswahlverfahren insgesamt ($23 * 0,8 * 6 \approx 108$). Das sind pro Jahr 14 Auswahlverfahren ($108 / 8 \approx 14$). Bei den Kommunen unter 50 000 Einwohnern wird angenommen, dass in einem Zeitraum von acht Jahren etwa 25 Prozent der 184 Kommunen ein Auswahlverfahren durchführen. Dies entspricht 46 Auswahlverfahren im Beobachtungszeitraum und demzufolge sechs ($46 / 8 \approx 6$) pro Jahr. Zusammengefasst werden somit bei den Kommunen, in denen bereits stationsbasiertes Carsharing angeboten wird, in den nächsten acht Jahren voraussichtlich 20 Auswahlverfahren pro Jahr stattfinden. Auch Kommunen, in denen bisher kein stationsbasiertes Carsharing existiert, können erstmalig öffentliche Flächen über ein Auswahlverfahren vergeben. Da bereits in allen Kommunen mit mehr als 50 000 Einwohnern ein entsprechendes Angebot besteht, erfolgt der Zuwachs ausschließlich bei Kommunen mit weniger Einwohnern. Da diese jedoch tendenziell unattraktiver für kommerzielle Anbieter sind und Carsharing in Baden-Württemberg vergleichsweise weit verbreitet ist, wird von einem Wachstumspotenzial von rund fünf Prozent für die kommenden Jahre ausgegangen. Dies bedeutet, dass von den derzeit 894 Kommunen ohne Carsharing in den nächsten acht Jahren 45 erstmals Carsharing-Angebote haben werden. Es wird davon ausgegangen, dass von diesen Kommunen ebenfalls 25 Prozent, also elf Kommunen, im Beobachtungszeitraum jeweils ein Auswahlverfahren durchführen. Das heißt, es kann zukünftig von jährlich rund einem Auswahlverfahren bei Kommunen, die bisher kein Carsharing-Angebot haben, ausgegangen werden ($11 / 8 \approx 1$).

Es ergeben sich somit insgesamt über einen Zeitraum von acht Jahren rund 168 durchzuführende Auswahlverfahren.

Dies bedeutet, dass im Durchschnitt von 21 Auswahlverfahren pro Jahr auszugehen ist ($168 / 8 \approx 21$). Es wird davon ausgegangen, dass sich durchschnittlich zwei Carsharinganbieter an einem Auswahlverfahren beteiligen. Für die Fallzahl ergibt sich somit ein Wert von 42 ($21 * 2 = 42$). Für eine Teilnahme am Auswahlverfahren sind ungefähr fünf Stunden zu veranschlagen. Für die Tätigkeit werden Mitarbeiter mit hohem Qualifikationsniveau eingesetzt, das entspricht einem Stundensatz von 48,10 Euro (vgl. 2.1).

Der Aufwand für das Auswahlverfahren beläuft sich daher auf $42 * 5 * 48,10 \text{ Euro} = 10\,101 \text{ Euro}$. Dieser Betrag wird um zwei Prozent auf 9 899 Euro verringert, um die Teilnahme an Auswahlverfahren für Carsharing an Bundesstraßen herauszurechnen. (Bei der Einführung des Carsharinggesetzes des Bundes wurde analog verfahren, das heißt es wurden für den Erfüllungsaufwand für das Auswahlverfahren nur zwei Prozent der ermittelten Kosten ausgewiesen).

2.2.2 Sperren von Stellflächen

Der Wirtschaft entsteht durch die Einrichtung von Sperrvorrichtungen an Carsharingstationen ein jährlicher Aufwand von 2 100 Euro.

Da eine Sperrung die Nutzung der Flächen für die Bevorrechtigten erschweren würde, wird davon ausgegangen, dass von der Befugnis selten Gebrauch gemacht wird. Wie bereits dargelegt (vgl. 2.2.1), wird von jährlich 21 Auswahlverfahren ausgegangen. 14 davon werden in Kommunen mit mehr als 50 000 Einwohnern durchgeführt. Es wird angenommen, dass in diesen Kommunen jeweils drei Flächen pro Auswahlverfahren vergeben werden. In den Kommunen kleiner 50 000 Einwohner wird voraussichtlich auf Grund des geringeren Bedarfs nur jeweils eine Fläche pro Auswahlverfahren vergeben. Es ergeben sich somit 49 Stationen ($[14 * 3] + [7 * 1] = 49$), welche pro Jahr über ein Auswahlverfahren vergeben werden. Es wird angenommen, dass lediglich bei einer vergebenen Fläche pro Jahr bauliche Vorrichtungen zum Sperren angebracht werden. Da sich diese Flächen im öffentlichen Straßenraum befinden, ist es unwahrscheinlich, dass alle Stellplätze einer Station mit einer einzigen baulichen Vorrichtung gesperrt werden können. Demzufolge muss für jeden Stellplatz eine eigene entsprechende Vorrichtung angebracht werden. Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass Stationen zum Großteil zwischen zwei bis vier Stellplätze umfassen. Ausgehend vom Mittelwert sind demzufolge an drei Stellplätzen pro Jahr bauliche Vorrichtungen zur Sperrung anzubringen.

Der Carsharinganbieter hat sich bei dem Anbringen geeigneter Fachunternehmen zu bedienen. Die Kosten hierfür liegen bei rund 700 Euro je Stellplatz.

Der Aufwand für das Sperren von Flächen beläuft sich damit auf $3 * 700 \text{ Euro} = 2\,100 \text{ Euro}$.

2.2.3 Sondernutzungsgebühren für Stellflächen

Durch die Erhebung von Sondernutzungsgebühren fällt bei der Wirtschaft kein Erfüllungsaufwand an. Es wird davon ausgegangen, dass sich auf Seiten der Carsharinganbieter auch bei Erhebung von Gebühren keine Änderungen im Aufwand ergeben, da die Carsharinganbieter, sollten sie keine öffentlichen Flächen im Rahmen einer Sondernutzung für Carsharing erhalten, weiterhin Flächen anmieten würden. So würde für die Carsharinganbieter Miete in ungefähr gleicher Höhe wie zu erwartende Sondernutzungsgebühren anfallen.

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung – Landesebene

3.1 Einmaliger Erfüllungsaufwand

Für die Verwaltung fällt auf Landesebene kein einmaliger Erfüllungsaufwand an.

3.2 Jährlicher Erfüllungsaufwand

Im Rahmen der Regelung zu Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen fällt der Verwaltung auf Landesebene ein Erfüllungsaufwand in Höhe von –712 742 Euro an.

Vom Regelungsvorhaben betroffen sind die Ortsdurchfahrten aller Kommunen mit unter 30 000 Einwohnern, dies entspricht 1 045 Kommunen. Ferner sind die Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen in Kommunen zwischen 30 000 und 80 000 Einwohnern betroffen. Ein genauer Wert für die Anzahl der letztgenannten Bundesstraßen liegt nicht vor. Insgesamt gibt es in dieser Gemeindegrößenklasse 41 Kommunen (ohne Stadtkreise). Es wird davon ausgegangen, dass 75 Prozent dieser Kommunen Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen haben (circa 31 Kommunen). Insgesamt ergeben sich daraus 1 076 vom Regelungsvorhaben möglicherweise betroffene Kommunen. Pro Kommune finden circa drei Veranstaltungen pro Jahr statt, für die von der Regelung erfasst würden. Dies entspricht 1 076 Kommunen mit insgesamt 3 228 Veranstaltungen.

Der Zeitaufwand für die Beschilderung liegt zwischen einer und acht Stunden pro Veranstaltung. Als Mittel werden für die Ermittlung des Erfüllungsaufwandes vier Stunden pro Fall angenommen. Im Schnitt sind zwei Mitarbeiter der Landkreise beteiligt. Es ergibt sich daher ein durchschnittlicher Zeitaufwand für die Beschilderung in Höhe von insgesamt acht Stunden (2 Mitarbeiter * 4 Stunden = 8 Stunden/Fall). Da die Zuständigkeiten für die Beschilderung von den Landkreisen an die Kommunen übertragen werden, handelt es sich bei den ermittelten acht Stunden pro Veranstaltung um eine Entlastung der Landkreise. Die Beschilderung ist überwiegend Aufgabe von Personen im einfachen Dienst der Landkreise (Leitfaden EA: 27,60 Euro).

Der Erfüllungsaufwand beläuft sich daher auf $3\,228 * -8 * 27,60 \text{ Euro} = -712\,742 \text{ Euro}$.

4. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung – kommunale Ebene

4.1 Einmaliger Erfüllungsaufwand

4.1.1 Auswahlverfahren von Stellflächen für Carsharing

Bei den Kommunen fällt ein einmaliger Erfüllungsaufwand durch den Zeit- und Sachaufwand für Verfahrensanpassungen und Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Einführung des Auswahlverfahrens für Stellflächen für Carsharing in Höhe von 182 715 Euro an.

Wie unter 2.2.1 beschrieben, werden in den kommenden acht Jahren ungefähr 75 Kommunen ein Auswahlverfahren durchführen. Für die Prozessumstellung wird ungefähr eine Woche (40 Stunden) pro Kommune veranschlagt. Der Zeitbedarf für die Schulungen beträgt voraussichtlich vier Stunden pro Kommune. Es werden durchschnittlich drei Mitarbeiter geschult. Der Zeitaufwand beträgt demnach zwölf Stunden je Kommune (3 * 4 Stunden). Für die Berechnungen wird ein mittlerer Stundensatz mit den Anteilen 75 Prozent gehobener Dienst und 25 Prozent höherer Dienst angenommen (Leitfaden EA: $[42,30 * 0,75] + [60,50 * 0,25] = 46,85 \text{ Euro/Stunde}$).

Der einmalige Erfüllungsaufwand für Kommunen für das Aufstellen von Verkehrsschildern unter anderem beläuft sich damit auf $(75 * 40 * 46,85 \text{ Euro} =$

140 550 Euro [Prozessumstellung]) + (75 * 12 * 46,85 Euro = 42 165 Euro [Schulung]) = 182 715 Euro.

4.1.2 Satzungsbefugnis für Carsharing

Der Erfüllungsaufwand der Kommunen für den Erlass von Satzungen zum Carsharing beläuft sich auf 12 986 Euro.

Da die Erarbeitung und der Erlass von speziellen Carsharing-Satzungen nur für Kommunen interessant sind, die regelmäßig Auswahlverfahren durchführen werden, ist davon auszugehen, dass nur die großen Kommunen im Land eine solche Satzung verabschieden werden. Derzeit gibt es in Baden-Württemberg neun Städte mit über 100 000 Einwohnern. Eine dieser Kommunen hat bereits eine Satzung zum Carsharing. Es wird daher davon ausgegangen, dass acht Kommunen in den kommenden Jahren Satzungen zum Regelungsbereich erarbeiten werden.

Zeitaufwand der Kommune wird mit 18 Stunden pro Satzung angesetzt, dabei fallen 16 Stunden für die Erstellung und die Abstimmung des Entwurfs und je eine Stunde für die Vorbereitung der Ausschuss- und Gemeinderatssitzungen sowie für die Veröffentlichung an. Für die Berechnungen wird ein mittlerer Stundensatz mit den Anteilen 75 Prozent gehobener Dienst und 25 Prozent höherer Dienst angenommen (Leitfaden EA: $[42,30 * 0,75] + [60,50 * 0,25] = 46,85$ Euro/Stunde).

Sachkosten (Satzungen Sitzungen Gemeinderäte): Es wird von einem Zeitaufwand von ungefähr eineinhalb Stunden für die Gemeinderatsbefassung ausgegangen. Entsprechend der Gemeindeordnung Baden-Württemberg gibt es in den neun größten Kommunen in Baden-Württemberg 412 Gemeinderäte. Geht man von einer Anwesenheitsquote von 95 Prozent aus, ergibt sich eine Zahl von 391 in den Sitzungen anwesende Gemeinderäte. Dies entspricht durchschnittlich 43 Gemeinderäten pro Kommune.

Der Zeitaufwand der Gemeinderäte beträgt demnach rund 65 Stunden pro Kommune und Satzung (43 Gemeinderäte * 1,5 Stunden = 65 Stunden). Die Gemeinderäte erhalten für die Teilnahme an den Sitzungen des Gemeinderates ein Sitzungsgeld beziehungsweise eine Aufwandsentschädigung. Entsprechend den Satzungen der neun größten Kommunen in Baden-Württemberg erhalten die Sitzungsteilnehmer im Durchschnitt circa zwölf Euro pro Stunde. Dies ergibt für die Beratung und Beschlussfassung einer Satzung einen Aufwand in Höhe von 780 Euro ($64 * 12 = 780$) pro Kommune und Satzung. Da es sich bei den Sitzungsgeldern nicht um Lohnkosten handelt, werden die Aufwandsentschädigungen für Sitzungen der Gemeinderäte als Sachkosten der Kommunen abgebildet.

Den Kommunen entsteht durch die Satzungsermächtigung ein Erfüllungsaufwand von ($8 * 18 * 46,85$ Euro \approx 6 746 Euro [Verwaltungskosten]) + ($8 * 780$ Euro = 6 240 Euro [Sachkosten]) \approx 12 986 Euro.

4.2 Jährlicher Erfüllungsaufwand

4.2.1 Bestimmung von Sondernutzungsflächen

Wie unter 2.2.1 erläutert, wird davon ausgegangen, dass jährlich 49 Stationen für Carsharing in Baden-Württemberg neu eingerichtet werden. Dabei werden 42 Stationen von Kommunen mit mehr als 50 000 Einwohnern, sieben Stationen von Kommunen mit weniger als 50 000 Einwohnern ausgeschrieben. Als Zeitaufwand werden 120 Stunden pro Kommune und Jahr angesetzt.

Für die Berechnungen der Lohnkosten wird ein mittlerer Stundensatz mit den Anteilen 75 Prozent gehobener Dienst und 25 Prozent höherer Dienst angenommen (Leitfaden EA: $[42,30 * 0,75] + [60,50 * 0,25] = 46,85$ Euro/Stunde). Analog zu 4.1.2 wird der Aufwand des Gemeinderates unter den Sachkosten ausgewiesen und von einer Aufwandsentschädigung von zwölf Euro pro Stunde und Person

ausgegangen. In Gemeinden größer 50 000 Einwohner beträgt die durchschnittliche Größe des Gemeinderates unter Berücksichtigung einer Anwesenheitsquote von 95 Prozent 40 Mitglieder, in Gemeinden kleiner 50 000 Einwohner sind es durchschnittlich 16 Mitglieder. Pro Station und Gemeinderatsmitglied wird von einem Zeitaufwand von einer Stunde für Beratungen und Beschlussfassung ausgegangen. Entsprechend ergeben sich für Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern Sachkosten pro Station in Höhe von 480 Euro ($40 * 12 = 480$). Für Gemeinden kleiner 50 000 Einwohner ergeben sich Sachkosten pro Station in Höhe von 192 Euro ($16 * 12 = 192$).

Damit ergibt sich im Rahmen der Satzungsbefugnis für Kommunen ein Erfüllungsaufwand von ($49 * 120 * 46,85 \text{ Euro} = 275\,478 \text{ Euro}$, davon 98 Prozent [vgl. 2.2.1] = $269\,968 \text{ Euro}$ [Bestimmung von Sondernutzungsflächen Verwaltungskosten]) + ($42 * 480 \text{ Euro} = 20\,160 \text{ Euro}$ [Gemeinderatssitzungen in Kommunen größer 50 000 Einwohner] davon 98 Prozent = $19\,757$) + ($7 * 192 \text{ Euro} = 1\,344 \text{ Euro}$ [Gemeinderatssitzungen in Kommunen kleiner 50 000 Einwohner] davon 98 Prozent = $1\,317 \text{ Euro}$), also insgesamt $291\,042 \text{ Euro}$.

4.2.2 Auswahlverfahren und Bekanntmachung

Im Zusammenhang mit dem Auswahlverfahren und der Bekanntmachung entsteht den Kommunen ein Erfüllungsaufwand von $79\,246 \text{ Euro}$.

Es wird angenommen, dass jährlich 49 neue Stationen für Carsharing in Baden-Württemberg neu eingerichtet werden (vgl. 2.2.1). Die Anzahl von Auswahlverfahren wird niedriger sein, da pro Auswahlverfahren auch mehrere Stationen vergeben werden können. Es wird angenommen, dass 42 der Stationen in 14 Verfahren à drei Stationen vergeben werden. Die übrigen sieben Stationen werden einzeln in sieben Auswahlverfahren vergeben. Für das Vergabeverfahren ist jeweils ein Mitarbeiter zuständig. Die Fallzahl für die Auswahlverfahren inklusive Veröffentlichung beträgt somit 21 ($14 + 7 = 21$). Für die Veröffentlichung beziehungsweise Bekanntmachung des Verfahrens werden drei Stunden angesetzt. Nach Schätzung fallen pro Verfahren (inklusive Auswahl von geeigneten Flächen, Vertragsabschluss und Vertragsüberwachung) insgesamt 80 Stunden an.

Die Veröffentlichung beziehungsweise Bekanntmachung der Vergabe ist überwiegend Aufgabe von Personen im mittleren Dienst. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des gehobenen Dienstes sind in geringerem Umfang beteiligt (Leitfaden EA: $[0,75 * 31,50 \text{ Euro}] + [0,25 * 42,30 \text{ Euro}] = 34,20 \text{ Euro}$).

Für die Berechnungen der Kosten des Auswahlverfahrens wird ein mittlerer Stundensatz mit den Anteilen 75 Prozent gehobener Dienst und 25 Prozent höherer Dienst angenommen (Leitfaden EA: $[42,30 \text{ Euro} * 0,75] + [60,50 \text{ Euro} * 0,25] = 46,85 \text{ Euro/Stunde}$).

Damit entsteht den Kommunen durch das Auswahlverfahren und die Veröffentlichung ein Erfüllungsaufwand in Höhe von ($21 * 3 * 34,20 \text{ Euro} = 2\,154,60 \text{ Euro}$ [Veröffentlichung Auswahlverfahren] davon 98 Prozent [vgl. 2.2.1] = $2\,111,51 \text{ Euro}$) + ($21 * 80 * 46,85 \text{ Euro} = 78\,708$ [Durchführung Auswahlverfahren] davon 98 Prozent = $77\,134 \text{ Euro}$) $\approx 79\,246 \text{ Euro}$.

In den Berechnungen nicht berücksichtigt wird die Möglichkeit der Kommunen, Sondernutzungsgebühren zu erheben.

4.2.3 Aufstellen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Durch die Regelung über das Aufstellen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen entsteht den Kommunen ein jährlicher Erfüllungsaufwand von $335\,712 \text{ Euro}$.

Für die Fallzahl wird auf die Darstellungen unter 3.2 verwiesen. Für die Beschilderung (Auf- und Abbau) entsteht ein Zeitaufwand von circa zwei Stunden à zwei

Mitarbeiter pro Veranstaltung. Insgesamt ergibt sich somit ein Zeitaufwand von vier Stunden pro Veranstaltung (2 Mitarbeiter * 2 Stunden = 4 Stunden/Fall). Die Beschilderung ist überwiegend Aufgabe von Personen im einfachen Dienst der Kommunen (Leitfaden EA: 26,00 Euro).

Damit entsteht den Kommunen ein Erfüllungsaufwand von $3\,228 * 4 * 26,00$ Euro = 335 712 Euro.

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 weiterzuverfolgen.

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 zu Gunsten des Radverkehrs erzielt. Radschnellverbindungen sollen in der Regel eine Gesamtstrecke von mindestens fünf Kilometer umfassen, eine interkommunale Verbindung schaffen und nicht überwiegend touristischen Verkehr 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 zu Grunde 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

§ 16 a regelt die Voraussetzungen, unter welchen einem oder mehreren Carsharinganbietern 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 entweder einem oder mehreren Carsharinganbietern erteilt werden.

Nicht erfasst vom Regelungsumfang der Norm sind Fälle, in denen Flächen ohne explizite Zuordnung zu einem oder mehreren konkreten Carsharinganbietern 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 Carsharinganbieters ist weit auszulegen. Es können sowohl Unternehmen öffentlichen als auch privaten Rechts sowie Vereine Carsharinganbieter im Sinne des Gesetzes sein.

Die Regelung soll sicherstellen, dass ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren durchgeführt wird. Für die betroffenen Carsharinganbieter muss klar erkennbar sein, welche Kriterien ein Unternehmen zu erfüllen hat, um eine Erlaubnis zu erhalten und unter welchen Voraussetzungen die Sondernutzungserlaubnis erteilt wird. Die Befugnis, Auflagen zu erteilen, um Umweltbelastungen zu vermeiden oder gering zu halten, soll es den Kommunen ermöglichen, zum Beispiel das Einsetzen von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb vorzuschreiben.

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 sicherzustellen. Die Abstandsvorgaben sind gegenüber denen für Straßen für Kraftfahrzeuge deutlich geringer.

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

Nummer 4 und Nummer 5

Redaktionelle Anpassung des Gesetzestextes, die auf Grund der Änderung der jeweiligen Normen erforderlich geworden sind.

Nummer 6

Redaktionelle Anpassung des Gesetzestextes, die auf Grund 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. Juni 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 1 a 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 können, für Veranstaltungen auf ihrem Gemeindegebiet die Aufgaben aus § 45 Absatz 3 Satz 1 der StVO zu übernehmen.

Nummer 8

Redaktionelle Anpassung des Gesetzestextes, die auf Grund der Änderung des Telekommunikationsgesetzes erforderlich geworden ist.



Baden-Württemberg

NORMENKONTROLLRAT BADEN-WÜRTTEMBERG

18. Oktober 2018

Stellungnahme des Normenkontrollrats Baden-Württemberg gemäß Nr. 6.1 VwV NKR BW

Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes für Baden-Württemberg

NKR-Nummer 24/2018, Ministerium für Verkehr

- Der Normenkontrollrat Baden-Württemberg hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	
	Keine Auswirkungen

Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand	11.999 €
Einmaliger Erfüllungsaufwand	28.283 €

Verwaltung (Land/Kommunen)	
Jährlicher Erfüllungsaufwand	-6.742 €
Einmaliger Erfüllungsaufwand	195.701 €

II. Im Einzelnen

Das Gesetz nimmt den Begriff der Radschnellverbindungen auf und stuft diese als Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße ein. Das Gesetz regelt ferner die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Carsharinganbieter an Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen sowie an Gemeindestraßen und räumt den Kommunen die Möglichkeit ein, in einer Satzung Art und Umfang der Sondernutzung durch Carsharing zu regeln.

Zudem ermöglicht das Gesetz, die Zuständigkeit zur Aufstellung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf Gemeinden zu übertragen, wenn Veranstaltungen durchgeführt werden sollen, bei denen Straßen mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden.

II.1. Erfüllungsaufwand

Das zuständige Ressort stellt den Erfüllungsaufwand wie folgt dar:

II.1.1. Bürgerinnen und Bürger

Bei Bürgerinnen und Bürgern fällt kein Erfüllungsaufwand an.

II.1.2. Wirtschaft

Bei der Wirtschaft fällt ein **jährlicher Erfüllungsaufwand** für die Teilnahme an Auswahlverfahren in Form von Personal- und Sachkosten in Höhe von 11.999 € an. Zudem fällt ein **einmaliger Erfüllungsaufwand** für die Prozessumstellung und die Schulung von Beschäftigten in Höhe von 28.283 € an.

II.1.3. Verwaltung (Land/Kommunen)

Der **jährliche Erfüllungsaufwand für das Land** verringert sich, da bei Veranstaltungen nach § 29 Abs.2 StVO, d.h. bei Veranstaltungen, für die Straßen mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden, die Zuständigkeit für die Beschilderung von den Landkreisen auf die Kommunen übertragen wird. Die jährliche Entlastung für das Land beträgt 712.742 €.

Für die **Kommunen** hingegen entsteht durch die Übernahme der Aufgaben ein **jährlicher Erfüllungsaufwand in Form von Personalkosten** in Höhe von insgesamt 684.926 €. Dieser setzt sich im Einzelnen zusammen aus 269.968 € für die verwaltungsinterne Bestimmung der Sondernutzungsflächen für das Carsharing, 2.112 € für die Bekanntmachung der Vergabe, 77.134 € für die Auswahlverfahren und 335.712 € für die Beschilderung bei Veranstaltungen, für die Straßen mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden. Für die Kommunen entsteht zudem ein **jährlicher Erfüllungsaufwand in Form von Sachkosten** in Höhe von insgesamt 21.074 €. Dieser setzt sich zusammen aus den Aufwandsentschädigungen der Gemeinderäte für die Sitzungen des Gemeinderats zu den einzelnen Carsharingstationen. In Kommunen mit über 50.000 Einwohnern fallen Kosten in Höhe von 19.757 € und in Kommunen mit unter 50.000 Einwohnern fallen Kosten in Höhe von 1.317 € an.

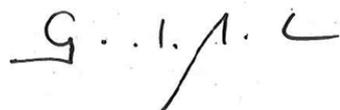
Für die **Kommunen** entsteht ein **einmaliger Erfüllungsaufwand in Form von Personalkosten** in Höhe von 189.461 €. Dieser setzt sich zusammen aus 140.550 € für die Prozessumstellung zum Aufstellen der Beschilderung, 42.165 € für Schulungen zur Durchführung des Auswahlverfahrens für das Carsharing und 6.746 € für die verwaltungsinterne Vorbereitung der Satzung über das Carsharing. Für die Kommunen entsteht ein **einmaliger Erfüllungsaufwand in Form von Sachkosten** durch die Sitzungen der Gemeinderäte, in der die Satzung zum Carsharing beschlossen wird in Höhe von 6.240 €.

II.2. Nachhaltigkeitscheck

Das Vorhaben kann positive Auswirkungen auf den Klimawandel, den Ressourcenverbrauch, die Leistungsfähigkeit der Verwaltung, das Wohl und die Zufriedenheit der Bevölkerung sowie auf den demographischen Wandel haben.

III. Votum

Das Ressort hat die Auswirkungen des Regelungsvorhabens ausführlich und nachvollziehbar dargestellt.



Dr. Gisela Meister-Scheufelen

Vorsitzende

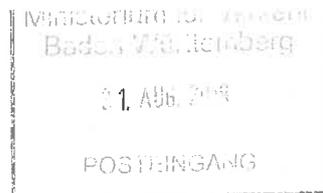
Verzeichnis der Abkürzungen

VwV NKR BW Verwaltungsvorschrift für den Normenkontrollrat Baden-Württemberg
StVO Straßenverkehrsordnung



Claus Munkwitz

Berichterstatte



Städtetag Baden-Württemberg • Postfach 10 43 61 • 70038 Stuttgart



**Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied**

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstr. 8
70173 Stuttgart

Bearbeiter



Az 65 • M/Mg

29.08.2018

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Beteiligung der Mitgliedstädte nimmt der Städtetag Baden-Württemberg zum Gesetzentwurf zur Änderung des Straßengesetzes wie folgt Stellung:

Wir begrüßen die mit der Novelle verbundene Förderung des Carsharing-Gedankens. Allerdings wird es für die Kommunen schwierig werden, die Regelungen des Carsharing-Gesetzes des Bundes (CsgG) und die Regelung des Straßengesetzes, die sich im § 16a auch dem Thema Car Sharing widmen, sauber getrennt zu halten.

Einige Formulierungen in dem Gesetzesentwurf sind nach unserer Einschätzung vage und zum Teil auch widersprüchlich ausgefallen. Ergänzungen bzw. eine andere Zuordnung wären zum besseren Verständnis und zur Klarheit sinnvoll.

Insbesondere gilt dies für folgende Paragraphen:

1. Zu §§ 3 I, II Nr. 4b und 22 des Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes:

Die Zuteilung der Radschnellverbindungen zu den Straßenklassen Landesstraße, Kreisstraße und Gemeindestraße auf der Grundlage netzkonzeptioneller Überlegungen, also die Zuordnung zur Verkehrswegebene mittels angenommener Fahrradfahrten pro Tag, erscheint auf den ersten Blick sinnvoll, widerspricht jedoch der Forderung, dass Radschnellverbindungen als Verkehrswege *für den schnellen, möglichst störungsfreien Radverkehr* dienen sollen. Somit sind Radschnellverbindungen auf eine bestimmte Benutzungsart, nämlich dem Radverkehr bzw. auch dem E-Bikeverkehr, beschränkt. Straßen gemäß § 3 I StrG dienen prinzipiell der Nutzung durch jede Verkehrsart.

Infolgedessen wäre eine formale Zuordnung der Radschnellverbindungen zu § 3 II Nr. 4 StrG – beschränkt öffentliche Wege – strukturell gesehen sinnvoller bzw. wäre ein Zusatz auf die bestimmte Benutzungsart auf Radschnellverbindungen wünschenswert, wenn die derzeit vorgesehene Zuteilung Bestand haben sollte. Zumal die Straßenverkehrsordnung derzeit noch keine Regelungen in Bezug auf Radschnellverbindungen getroffen hat.



2-3910.12/26*26



§ 22 I Nr. 1 StrG Ba-Wü regelt das Bebauungsverbot von Hochbauten abhängig von der jeweiligen Straßenklasse gemäß § 3 StrG. Die nun geplante Ergänzung dieser Vorschrift durch den Buchstaben c – „längs von Radschnellverbindungen in einer Entfernung bis zu 5 Meter“ – widerspricht sich in dieser einheitlichen Handhabung von Radschnellverbindungen an dieser Stelle mit der in § 3 I Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes geplanten Zuteilung zu den jeweiligen Straßenklassen. Der straßenrechtliche Sinn einer solchen spezifischen Zuteilung zu den Straßenklassen ist unter Umständen nicht erkennbar, wenn daraus keine weitergehenden Konsequenzen adäquat zu den Straßenklassen erfolgen.

2. Zu § 16a des Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes:

Am 1. September 2017 ist das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) in Kraft getreten, das es den Betreibern von Carsharing ermöglichen soll, im öffentlichen Parkraum für sie reservierte Flächen zu erhalten oder Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenerhebung zu erlangen. Der § 16a des Gesetzentwurfs zur Änderung des Straßengesetzes (StrGÄG) knüpft an den § 5 CsgG an – wobei die Bezugnahme defizitär ist.

Der § 16a StrGÄG enthält zum Teil sehr detaillierte Regelungen (auch dort, wo dies u.E. nicht als zwingend erforderlich angesehen wird, s. § 16a Abs. 7 S. 2) und ist andererseits zum Teil sehr allgemein und vage gehalten.

Es ist nicht ersichtlich, welche Auswahlkriterien zulässigerweise statuiert werden dürfen. Insbesondere ist fraglich, ob der „übliche“ straßenrechtliche Maßstab hinsichtlich der Erteilung von Auflagen zu Sondernutzungserlaubnissen gilt – oder sonstige Zwecke im Rahmen der Anforderungen berücksichtigt werden können.

Grundsätzlich gilt im Rahmen des Rechts der Sondernutzung:

Auch bei der Ausübung des Ermessens nach § 36 II LVwVfG BW muss sich die Behörde am Zweck der gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage orientieren. Daher darf sie sich bei der Erteilung einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis oder bei der Anordnung von Auflagen regelmäßig nur an Gründen orientieren, die einen sachlichen Bezug zur Straße haben. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshof BW vom 31.01.02- 5 S 3057/99 und vom 14.10.96 5 S 1775/96

Wünschenswert ist daher bereits in § 16a StrGÄG eine explizite Angabe der („insbesondere“) zulässigen (Eignungs-)Kriterien, an denen sich die Kommunen hinsichtlich der Statuierung von Anforderungen im Rahmen des Auswahlverfahrens und der Erteilung von Auflagen zur Sondernutzungserlaubnis orientieren können.

Deswegen sollten dann auch die Bedingungen und Auflagen im Auswahlverfahren, das einer entsprechenden Sondernutzungserlaubniserteilung vorangestellt werden soll, im Bundesgesetz, dem CsgG, und Landesgesetz, hier dem StrG, gleichlautend sein – vgl. §§ 5 III + IV CsgG, insbesondere das Losverfahren.



Auch der letzte Satz des § 16a IV Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes erscheint in diesem Zusammenhang irreführend. Gerade solch ein anvisiertes Auswahlverfahren soll vorab klären, welcher Carsharinganbieter eine Sondernutzungserlaubnis für eine für Carsharing bestimmte Fläche erteilt bekommen.

Zudem ist in diesem Satz die Rede von „Unternehmen“. § 16a II Nr. 2 Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes spricht abweichend vom § 2 Nr.1 CsgG in diesem Zusammenhang von einer „Rechtsperson“ und nicht von einem „Unternehmen“. Die sprachliche Systematik sollte innerhalb eines Gesetzes gleich sein, daher wäre eine bessere Formulierung an dieser Stelle: „Carsharinganbieter“

Mit freundlichen Grüßen


Gudrun Heute-Blohm
Oberbürgermeisterin a. D.

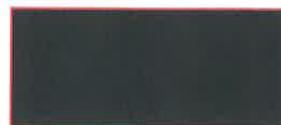


Gemeindetag
Baden-Württemberg

Gemeindetag Baden-Württemberg | Panoramastraße 31 | 70174 Stuttgart

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

Gemeindetag Baden-Württemberg
Kommunaler Landesverband
kreisangehöriger Städte und Gemeinden



Stuttgart, 21.08.2018
Az 850.00; 850.020

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes
Ihr Zeichen: 2-3010.12

Sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie vielen Dank für die Übersendung der Anhörung in o.g. Sache. Der Gemeindetag nimmt zum Gesetzentwurf wie folgt Stellung:

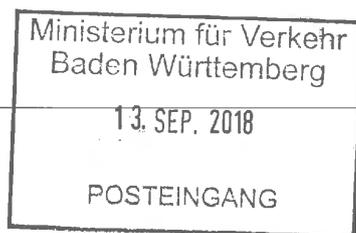
Die vorgesehenen Änderungen in § 3 Absatz 1 Nr. 1b), 2b), 3b) und § 3 Absatz 2 Nr. 4b) StrG stellen zusammen mit dem neu einzuführenden § 16a StrG die notwendigen Konsequenzen der Maßgaben nach dem Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2016 dar. Die übrigen Änderungen, insbesondere der §§ 31 – 51 StrG stellen Anpassungen der jeweiligen Gesetzestexte dar, die aufgrund von Änderungen notwendig geworden sind.

Aus kommunaler Sicht ist die Neufassung des § 51 Absatz 2 Nr. 4 StrG besonders hervorzuheben. Durch die Neufassung wird es den Gemeinden ermöglicht, mit deren Einvernehmen die Zuständigkeit des Straßenbaulasträgers zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bei Veranstaltungen nach § 29 Absatz 2 StVO erneut zu übertragen. Diese Regelung hatte bis zur Streichung des § 45 Absatz 5 Satz 3 StVO Bestand. Mit dem neuen § 51 Absatz 2 Nr. 4 StrG wird diese Möglichkeit wieder geschaffen. Gemeinden werden künftig wieder für Veranstaltungen auf ihrem Gemeindegebiet die Aufgaben aus § 45 Absatz 3 Satz 1 der StVO übernehmen können. Unter Zugrundelegung der Maßgabe, dass dadurch den Städten und Gemeinden kein erhöhter Verwaltungsaufwand zugemutet wird, bestehen keine Bedenken gegen die geplanten Änderungen.

Mit freundlichen Grüßen


Steffen Jäger
Erster Beigeordneter

Gemeindetag Baden-Württemberg
Panoramastraße 31 | 70174 Stuttgart | Telefon +49 711/22572-0 | Telefax +49 711/22572-47 | zentrale@gemeindetag-bw.de
www.gemeindetag-bw.de



Landkreistag
BADEN-WÜRTTEMBERG



Hauptgeschäftsführer

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Postfach 10 34 52

70029 Stuttgart

Stuttgart, den 10.09.2018

Az: 652.00 KI/NH

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes

Ihr Schreiben vom 31. Juli 2018, AZ 2-3010.12

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes Stellung nehmen zu können.

Bei **Radschnellverbindungen als Landesstraßen in § 3 Absatz 1 Nummer 1** kommen auf die Landratsämter neue Aufgaben (§ 51 Absatz 2) zu. Diese sind dann für die betriebliche Unterhaltung einschließlich Wartung, Reinigung, Grünpflege und betriebstechnische Überwachung zuständig. Außerdem obliegt ihnen die bauliche Unterhaltung und die Beseitigung örtlich begrenzter Abnutzungen oder Schäden, das Anbringen, Erneuerung oder Entfernung des Zubehörs sowie der Winterdienst und die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht. Wir gehen davon aus, dass dadurch – jedenfalls mittelfristig – ein nennenswerter personeller und sachlicher Mehraufwand auf Seiten der Landratsämter entsteht. Soweit dies der Fall ist, besteht für das Land die Verpflichtung, die Zuweisungen nach § 11 Absatz 4 FAG und die jährlichen Finanzmittel nach § 51 Absatz 7 StrG anzuheben, da die Betriebskilometer der betreuten Radwege derzeit bei der Mittelzuweisung noch nicht berücksichtigt werden.

Wir halten darüber hinaus **Radschnellverbindungen als Kreisstraßen nach § 3 Absatz 1 Nummer 2** für entbehrlich. Radschnellwege sind überregionale Verkehrsverbindungen und sollten deshalb ausschließlich in der Baulast des Landes sein. Nach der Gesetzesbegründung sollen für deren Einstufung in der Regel mindestens 2.000 Fahrradfahrten pro Tag erforderlich sein. Bei bereits 2.500 Fahrten erfolgt die Einstufung als Landesstraße. Damit kämen Radschnellverbindungen in der Trä-

– 2 –

Tel: 07 11/2 24 62-0 · Fax: 07 11/2 24 62-23 · E-Mail: posteingang@landkreistag-bw.de · www.landkreistag-bw.de



2-3910.12/26*28 *ute*

- 2 -

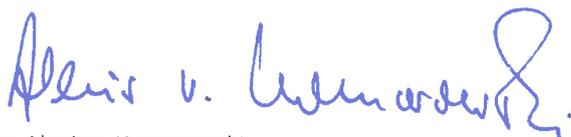
gerschaft der Kreise lediglich bei mehr als 2.000, aber weniger als 2.500 Fahrradfahrten pro Tag in Betracht. Für die Radschnellverbindungen des Landes sollte deshalb eine Verkehrsbelastung von in der Regel mindestens 2000 Fahrradfahrten pro Tag angesetzt werden.

Sollte indes die neue straßenrechtliche Kategorie die Radschnellverbindung in Straßenbaulast des Kreises tatsächlich geschaffen werden, müssten dies bei der Bemessung der Landeszuweisungen nach §§ 24, 25 FAG entsprechend berücksichtigt werden.

Die vorgesehene Änderung des **§ 51 Absatz 2 Nummer 4** begrüßen wir. Danach soll der Gemeinde, in der die **Veranstaltung** stattfindet, mit deren Einverständnis die Zuständigkeit für die Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung sowie den Betrieb der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen im Sinne des § 45 Absatz 5 Satz 1 StVO übertragen werden können.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Alexis v. Komorowski
Hauptgeschäftsführer



c/o Regionalverband Mittlerer Oberrhein
Baumeisterstr. 2 • 76137 Karlsruhe

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Postfach 103452
70029 Stuttgart

13.09.2018

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes
hier: Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände in Baden-Württemberg
AZ: 2-3010.12**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung an der Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes Baden-Württemberg. Die Arbeitsgemeinschaft gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

1. Wir begrüßen die Absicht des Landes, einen Bedarfsplan für die Landesradschnellverbindungen zu erstellen. Zudem unterstützt die Arbeitsgemeinschaft das mit der Gesetzesänderung verfolgte Ziel, eine nachhaltige und zukunftsweisende Mobilität in Baden-Württemberg zu fördern.

Mit der Änderung des Landesstraßengesetzes soll die Möglichkeit zur Baulastträgerschaft des Landes für bestimmte Radschnellverbindungen entstehen. Die Initiative wird seitens der Arbeitsgemeinschaft ausdrücklich begrüßt, weil sie die gesetzliche Voraussetzung dafür schafft, dass das Land Radschnellverbindungen selbst plant und baut. Mit dieser Vorgehensweise wird der herausgehobenen Verkehrsbedeutung von Radschnellverbindungen Rechnung getragen.

2. Allerdings sollte die Trägerschaft in § 3 Abs. 1 StrG BW für die zukunftsweisende Infrastruktur entsprechend der Verkehrsbedeutung von Radschnellverbindungen bereits ab der Mindestgrenze von 2000 Fahrradfahrten pro Tag beim Land Baden-Württemberg liegen. Vorbild könnte hier die Regelung in § 3 Abs. 1 Nr. 1 StrWG NRW sein. Die Baulastträgerschaft für Radschnellwege sollte prinzipiell beim Land liegen, da Radschnellwege in der Regel mehrere Landkreise tangieren und mit hohen Kosten pro Kilometer verbunden sind. Somit steht im Raum, dass bei fehlender Übernahme der Kosten für Bau und Unterhalt

Vorsitzender:
Thomas S. Bopp
Verband Region Stuttgart
Kronenstr. 25
70174 Stuttgart

Geschäftsführer:
Prof. Dr. Gerd Hager, Verbandsdirektor
Regionalverband Mittlerer Oberrhein
Baumeisterstr. 2
76137 Karlsruhe

Geschäftsstelle:
Verband Region Stuttgart
Kronenstr. 25
70174 Stuttgart

Tel. 0721 35502 20 • Fax 0721 35502 22 • E-Mail: rvmo@region-karlsruhe.de

Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände in Baden-Württemberg

durch das Land Radschnellwegeverbindungen auf längeren Abschnitten nicht realisiert werden.

3. Darüber hinaus wurde von mehreren Regionalverbänden in eher dünn besiedelten Räumen angemerkt, dass die Festlegung von Schwellenwerten für Radschnellverbindungen in ihrer Region generell deren Realisierung unmöglich machen könnte. Einige Regionen haben bei der vorgesehenen Auswahlmethodik keine Chance, Radschnellverbindungen als eine zukunftsfähige nachhaltige Mobilitätsform umzusetzen. Vor diesem Hintergrund sollten neben quantitativen auch qualitative Aspekte (z. B. regionalplanerische Kriterien) in die Beurteilung einer Baulastübernahme durch das Land mit einfließen.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Gerd Hager, Verbandsdirektor
Sprecher der AG der Regionalverbände

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
14. Sep. 2018
Az.: 2-

BUND • Marienstr. 28 • 70178 Stuttgart

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Postfach 103452
70029 Stuttgart

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

F.U., DTM 17.9. SAN

Ministerium für Verkehr
Baden Württemberg
14. SEP. 2018
POSTEINGANG

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

Landesverband
Baden-Württemberg e.V.

Landesgeschäftsstelle

Fon 0711 620306-0
Fax 0711 620306-77

info.bawue@bund.net
www.bund-bawue.de

12. September 2018

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes

Az.: 2-3010.12

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V., dankt für die Übersendung des Entwurfs des Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes und nimmt hierzu wie folgt Stellung:

1. Verbindliche Regelungen zur Baulast beim Bau von Radschnellverbindungen (§ 3)

Der BUND begrüßt, dass der Begriff Radschnellverbindungen in das Straßengesetz aufgenommen wird und die Radschnellverbindungen je nach ihrer Verbindungsfunktion sowie ihrer Verkehrsbedeutung entweder als Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße eingestuft sind, damit jeweils verbunden die Festlegung der Baulastträgerschaft.

Radschnellverbindungen besitzen ein großes Potenzial, die Hauptverkehrsachsen auf Straße und Schiene zu entlasten. Sie sollen den Räderverkehr auf regional und interkommunal bedeutsamen Pendlerachsen auch für längere Distanzen attraktiv machen und können somit einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung, Klimaschutz, Gesundheitsförderung und Stauvermeidung leisten. Verbindliche landesrechtliche Regelungen zur Baulast beim Bau von Radschnellverbindungen sind daher sinnvoll und notwendig.



2-3910.12/26*32

Spendenkonto
Sparkasse Hegau-Bodensee
IBAN DE64 6925 0035 0004 0881 00
BIC: SOLADES1SNG

Geschäftskonto
Sparkasse Hegau-Bodensee
IBAN DE78 6925 0035 0004 0084 05
BIC: SOLADES1SNG

Vereinsregister
AG Freiburg 550101
Steuernummer:
18163/08461
FA Singen

Anreise ÖPNV:
S-Bahnen
Station Stadtmittel
Stadtbahnen
Station Rotebühlplatz

Der BUND ist eine anerkannte Natur- und Umweltschutzvereinigung nach UmwRG und NatSchG Baden-Württemberg. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit.

2. Carsharing-Stellplätze als Sondernutzung für Ortsdurchfahrten an Landes- und Kreisstraßen sowie für Gemeindestraßen (§ 16a)

Der BUND begrüßt die vorgesehenen verbindlichen Regelungen zu den Voraussetzungen, unter welchen Carsharingunternehmen das alleinige Nutzungsrecht an einer Fläche im öffentlichen Straßenraum im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis für Carsharing an Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen sowie an Gemeindestraßen erteilt werden kann. Bislang herrschte in diesem Bereich eine Regelungslücke, die eine Ausweisung von „reservierten“ Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum stark erschwerte.

Carsharing kann einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten, indem durch Minderung des Autoverkehrs die Straßen entlastet werden. Die Sichtbarkeit von Carsharing durch eigene Stellplätze im öffentlichen Straßenraum statt auf mehr oder weniger versteckten privaten Flächen wird erhöht und leistet damit auch einen wichtigen Beitrag zu dessen Wahrnehmung in der Bevölkerung.

3. Unterhaltungspflicht von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen (§ 51)

Der BUND begrüßt die beabsichtigte Einfügung einer Klarstellung über die Zuständigkeit der unteren Verwaltungsbehörden für Unterhaltung von Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Landes- und dem Bundesnaturschutzgesetz.

4. Sonstige Anregungen

Wir bitten zu prüfen, ob das Land eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf Feld- und Waldwegen im Straßengesetz festlegen kann. Die StVO schreibt für Feld- und Waldwege bisher keine Höchstgeschwindigkeit vor.

Mit freundlichen Grüßen



Sylvia Pilarsky-Grosch
BUND-Landesgeschäftsführerin

14/09 2018 FR 4:03 FAX +49 7181 4746854 B. A. U. GmbH

001/004



NABU Baden-Württemberg · Tübinger Str. 15 · 70178 Stuttgart

Verkehrsministerium Ba.-WÜ.

Dorotheenstraße 8

70173 Stuttgart

TELEFAX (4 Blatt) 0711 231-5899**Baden-Württemberg**Hans-Peter Kleemann
1. stellv. Landesvorsitzender und
Fachbeauftragter für Infrastrukturprojekte

Max-Reger Weg 17, 73614 Schorndorf

Tel. 07181 474 68 53

Fax. 07181 474 68 54

Mail hpk@NABU-BW.de

Stuttgart, 13. September 2016

Stellungnahme des NABU BW zur Änderung des Straßengesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren.

Die Naturschutzverbände sind aufgefordert, zur Vorlage des Gesetzentwurfs zur Änderung des Straßengesetzes Stellung zu nehmen. Für den NABU BW geschieht dies hiermit. Hierbei beschränken wir uns im Wesentlichen auf den Rechtsbereich „Radwege“. Ein Hinweis zum Thema „Carsharing“ erfolgt am Ende.

A. Generelle Aussagen

Der NABU begrüßt die Ausweisung von Radwegen. Ein flächendeckendes, im Komfort dem Straßenbau ebenbürtiges Wegenetz ist überfällig. Mindestens 3 Elemente prägen den Radweg. Erstens muss am Start- und am Zielort eine sichere und Wetter geschützte Stellfläche gegeben sein. Zweitens muss der Radweg baulich sicher sowie (weitgehend) Hindernis frei sein. Drittens müssen Alltagsfahrende am Zielort Möglichkeiten zur Säuberung und zum Umkleiden vorfinden. Sind diese Gegebenheiten nicht vorhanden, bleibt das Rad eine Nebensache im Modal Split. Deswegen sollten alle drei Teillelemente der Radmobilität gefördert (und ggf. finanziell unterstützt) werden. Der NABU verweist allerdings darauf, dass in zunehmendem Maße deutlich wird, dass die Versiegelung und Zerschneidung der Landschaft, bzw. der auch hieraus folgende Artenschwund, ein allgemein existentielles Problem darstellt. Deshalb muss es gelingen, den Ausbau des Radverkehrs ohne zusätzliche Flächenversiegelung zu bewerkstelligen.

Naturschutzbund Deutschland
Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Str. 15
70178 Stuttgart
Tel. 0711 966 72-0
Fax 0711 966 72-33
NABU@NABU-BW.de
www.NABU-BW.de
Ust.-ID-Nr. DE 146122896
VR 1756, Amtsgericht Stuttgart
Vorsitzenden: Johannes Ennsle

Geschäftskonto
BW Bank Stuttgart
BLZ 600 501 01 Konto 2 270 010
IBAN: DE13 6005 0101 0002 2700 10
BIC: SOLADEST600

Spendenkonto
BW Bank Stuttgart
BLZ 600 501 01 Konto 8 100 438
IBAN: DE48 6005 0101 0008 1004 38
BIC: SOLADEST600
Spenden und Beiträge sind steuerlich
absetzbar. Erbschaften und Vermächtnisse
sind steuerbefreit.

Seite 2/4



Zumindest bei der Erzeugung des Radwegenetzes muss bewiesen werden, dass eine grün geführte Landesregierung bzw. das Verkehrsministerium Ba.-WÜ. Netto-Null Flächenverbrauch kann!

B. Zur Entwurfsvorlage

- Unter § 7 StrG „Einziehung“ soll bei Abs. (1) angefügt werden: „Es können auch Teilflächen einer Straße einer Verkehrsart entzogen werden sowie bei Bedarf für eine andere Verkehrsart gewidmet werden“.

- Unter § 14 „Beschränkung des Gemeingebrauchs, Ersatzweg“ soll an Abs. (3) angefügt werden: „Dies gilt nicht, soweit die Änderung des Gemeingebrauchs auf die Umwidmung einer Teilfläche zurückzuführen ist“.

- Die vorgeschlagene Änderung c) zu § 22 StrG „Anbaubeschränkungen“ sollte wie folgt ergänzt werden. „Im Regelfall kombinierter Fahrbahnen gilt jeweils das größere Abstandsmaß“.
Begründung: Wird eine Teilfläche der Straße zum ein- oder beidseitigen Radweg umgestuft, würde es zur Kollision der Abstandsmaße von Kfz-Verkehrsweg und Radverkehrsweg kommen (können).

- Unter § 35 „Umleitungen“ ein Abs. (5) anfügen: „Bei der Sperrung und Umleitung von Radwegen ist zu beachten, dass Umleitungsstrecken allen Nutzungsgruppen zu dienen geeignet sind“.
Begründung: Erfahrungsgemäß wird der Radverkehr bei Baustellen und Sperrungen vernachlässigt. Weder ausreichende Beschilderung noch die Berücksichtigung der Eignung von Umleitungen für Schwächere (Kinder, Ältere, eingeschränkt Fahrtaugliche, z.B. Dreirad-Fahrradfahrende) ist häufig im Bewusstsein von Firmen und Behörden.

- Unter § 37 „Planfeststellung und Plangenehmigung“ soll Abs. (7a) angefügt werden: „Im Falle der Ausweisung eines Radwegs ist die Flächen neutrale Lösung als Regelfall zu berücksichtigen.“

- Unter § 41 „Beleuchtungs-, Reinigungs-, Räum- und Streupflicht“ ist in Abs. (1) zu ergänzen: „Den Gemeinden obliegt es im Rahmen des Zumutbaren als öffentlich-rechtliche Pflicht, Straßen und Radwege ...“.
Abs. (2) Punkt 3 ist zu streichen.

Seite 3/4



Begründung: Die Räumung von Radwegen durch Private bzw. Anlieger ist einerseits unbillig und verschiebt andererseits die Sicherheit und Befahrbarkeit von Radwegen in den Bereich des Beliebigen. Hierdurch wird die Nutzung in Wintermonaten (zusätzlich) eingeschränkt.

C. Zur Begründung

I. Zielsetzung

Hinweise zu Absatz 1:

Das Gros der Radnutzenden fährt mit einer moderaten Geschwindigkeit unterhalb von 18 km/h. Insbesondere ihnen ist ein komfortables Radwegenetz anzubieten. Raser bzw. betont sportlich fahrende Einzelpersonen sind ebenso nicht das anzustrebende Maß wie Kfz-Nutzende oberhalb von 200 km/h im Straßenverkehr. Das regionale und überregionale Radwegenetz sollte aber auch für diese Nutzergruppe geeignet sein. Beim Vorhandensein von Radwegen sollte der für Kfz-Verkehr reservierte Straßenbereich dem Radverkehr entzogen werden. Zur Erreichung von Luftschadstoffminderungen und Stauvermeidung sollte der – in der Regel in derselben versiegelten Fläche geführte Kfz-Verkehr innerhalb von Siedlungsbereichen 40 km/h und im Außenbereich 80 km/h nicht überschreiten.

Hinweis zu Absatz 2:

Gesetzesvorlagen sollten die Öffentlichkeit nicht täuschen. Es gibt wohl keine empirische Untersuchung die belegt, dass Carsharing die Schadstoffbelastung in Städten verringert. Hier sei jedoch eine Anmerkung zum Gesetzentwurf zu § 16a Abs. (3) angefügt: „Die Flächen sind derart anzulegen, dass Radverkehrswege weder eingeschränkt werden noch deren Nutzende (z.B. durch geöffnete Wagen Türen bzw. Aus- und Einsteigende) gefährdet werden.“

II. Inhalt

Hinweis zu Absatz 1

Radwege sind in der Regel aus dem vorhandenen Straßennetz zu entwickeln. Das Ziel von „Netto Null“ hinsichtlich der Flächenversiegelung hat Vorrangfunktion.

Seite 4/4



IV. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Hinweis zu Absatz 1

Da Radwege vorrangig aus bereits vorhandenen Straßenflächen zu entwickeln sind entstehen geringe Kosten. Diese beziehen sich insbesondere auf auf Sicherungsmaßnahmen zur Trennung von Rad-Fuss- und Kfz-Verkehr.

VI. Nachhaltigkeitschecks

Die Aufzählung der Auswirkungen des Radwegebaus scheint eher aus dem Prinzip Hoffnung als aus belastbaren empirischen Erhebungen zu entspringen. Überzeugen (und nachgewiesen) sind Gesundheit, Geräusche („Lärminderung“) und im Falle des mehrfach genannten „Netto-Null-Flächenverbrauchs“ auch Ressourcenschonung sein.

B. Besonderer Teil

Hierzu erfolgen keine weitergehenden Ausführungen als die bereits dargelegten Punkte.

Mit freundlichen Grüßen



Hans-Peter Kleemann

Anmerkung: Das Schreiben kann bei Mitteilung einer geeigneten Mailadresse gerne als Word-Datei bzw. pdf übersandt werden.



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
(§ 51 Naturschutzgesetz)

Anerkannte Natur- und
Umweltschutzvereinigung
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Bearbeitung:

Stuttgart, 06.09.2018

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Abt. 2
Hauptstätter Str. 67
70178 Stuttgart

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
2-3010.12 vom 31.07.2018

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom
vm-strg-radschnellwege-carsharing

Telefon/E-Mail

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) dankt für die Zusendung der Anhörungsunterlagen und äußert sich wie folgt:

Zu § 3

Der LNV begrüßt die Einführung von Radschnellverbindungen in das Straßengesetz von Baden-Württemberg unter Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen mit dem Ziel der Regelung der Baulast.

Zu § 16a neu

Auch die Einführung von Carsharing-Stellflächen als Sondernutzung unter dem im Gesetzentwurf genannten Bedingungen wird begrüßt.

Zu § 32 und § 37 u.a.

Wir empfehlen, bei Verweisen auf andere Gesetze oder Rechtsvorschriften die allgemeine Formulierung „in der jeweils gültigen Fassung“ zu verwenden, statt die letzte Änderung konkret zu benennen.

Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.
Olgastraße 19
70182 Stuttgart

Telefon 0711.24 89 55-20
Telefax 0711.24 89 55-30
info@lnv-bw.de
www.lnv-bw.de

Nahverkehrsanschluss
Stadtbahnhaltestelle Olgaack
3 Stationen ab Hauptbahnhof
mit U5, U6, U7, U12 oder U15

Bankverbindung
GLS Bank
IBAN: DE82 4306 0967 7021 3263 00
BIC: GENODEM1GLS

Zu § 51

Die Einfügung zur Klarstellung der Unterhaltungspflicht von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen begrüßen wir ausdrücklich.

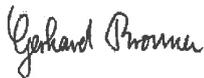
Wir bitten um Prüfung...

ob das Land eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Feld- und Waldwegen auf 30 km/h im Straßengesetz festlegen kann.

Begründungen

- 1) Die StVO schreibt für Feld- und Waldwege als beschränkt öffentliche Wege keine Höchstgeschwindigkeit vor, im Gegensatz zu öffentlichen Straßen. Dies war zu Zeiten, als Traktoren nicht schneller als 20 km/h fuhren, auch nicht notwendig. Für heutige Landmaschinen mit ihren Straßengängen gilt dies längst nicht mehr. Hohe Fahrgeschwindigkeiten sind jedoch auf Feld- und Waldwegen mit ihrer Multifunktionalität nicht verträglich (Erholungsverkehr von Spaziergängern auch mit Kindern, Wanderern Freizeitsportlern und Radfahrern).
- 2) Laut Aussagen der Flurneuordnungsverwaltung zerstören die hohen gefahrenen Geschwindigkeiten der landwirtschaftlicher Fahrzeuge die Wege und Bankette der Feldwege weit mehr als deren Tonnagen. Dies dürfte umso mehr für die immer breiter werdenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge gelten. Im Sinne des sparsamen Umgangs mit öffentlichen Mitteln (LHO) und möglichst langlebiger Infrastruktur ist die Geschwindigkeitsbegrenzung notwendig. Sie dürfte auch im Sinne der Haupt- und Nebenerwerbslandwirte sein, zumal wenn sich die Gemeinden immer mehr aus der Feldwegeunterhaltung zurückziehen.
- 3) Ausgebaute Wege führen zu illegalem Pkw-Verkehr („Schleichwege“, „Promillewege“) und zu höheren Fahrgeschwindigkeiten. Durch Erlass einer Geschwindigkeitsbegrenzung sollte dies zumindest unattraktiv gemacht werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Gerhard Bronner
Vorsitzender

AGFK-BW e. V. c/o NVBW mbH Wilhelmsplatz 11 70182 Stuttgart

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Herrn Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart



BADEN-WÜRTTEMBERG

Ansprechpartner

Michael Obert

Telefon

(0721) 133-1065

E-Mail

michael.obert@agfk-bw.de

Aktenzeichen

3843/AGFK

Datum

05.09.2018

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

vielen Dank, dass wir die Gelegenheit haben, zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes Stellung nehmen zu können. Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW), der inzwischen 74 Kommunen und Landkreise mit zusammen etwa 68% der Bevölkerung Baden-Württembergs einschließlich aller Städte mit über 45.000 Einwohnenden angehören, nimmt dazu wie folgt Stellung:

Bereits mit meinem Schreiben vom 31. Mai 2017 habe ich darauf hingewiesen, dass in den Mitgliedskommunen der AGFK-BW Unklarheit über die Zuständigkeiten bei Planung, Bau und Unterhalt von Radschnellverbindungen (RSV) besteht. Bereits damals habe ich betont, dass die Zuständigkeit für Planung, Planfeststellung, Bau, Erhalt und Betrieb - ähnlich wie in Nordrhein-Westfalen - beim Land und seinen Regierungspräsidien liegen müssen. In Ihrem Antwortschreiben vom 5. Juli 2017 haben Sie dazu ausgeführt:

„Inwieweit für Radschnellverbindungen auch eine Baulast des Landes denkbar ist, prüfen wir aktuell. Auch prüfen wir dabei, ob und inwiefern hierzu eine Änderung des Straßengesetzes Baden-Württemberg erforderlich wäre. Welche besonders wichtigen Relationen für eine Baulastträgerschaft des Landes ggf. in Betracht kommen können, werden wir auf Grundlage der landesweiten Potenzialanalyse entscheiden.“

Leider muss ich feststellen, dass die Kriterien im Gesetzesentwurf - insbesondere die regionale und überregionale Verbindungsfunktion, wie weiter unten im Schreiben ausgeführt - so gewählt wurden, dass möglichst wenige RSV in der Baulastträgerschaft des Landes liegen würde. Außerdem werden die eher weichen Kriterien und aufgesplitterten Zuständigkeiten zu Kompetenzgerangel und Hin- und Herschieben von Verantwortung und so letztlich zu Verzögerungen bis hin zu Stillstand führen.

Ziel der RSV ist eine Entlastung des übergeordneten Straßennetzes (Bundes- und Landstraßen) von Staus und den daraus resultierenden Kosten zum Ausbau dieses Straßennetzes. Und jede RSV, auch wenn sie ein Potenzial von weniger als 2.500 oder 2.000 Radfahrenden am Tag hat, entlastet dieses Straßennetz. Im Allgemeinen Teil zur Begründung des Gesetzes wird von Ihrem Haus über die RSV ausgeführt: „Sie besitzen ein großes Potenzial, die Hauptverkehrsachsen auf Straße und Schiene zu entlasten.“ Aus Sicht der AGFK-BW ist es daher unverständlich, warum RSV nicht automatisch in der Baulast des Landes liegen.

Hinsichtlich der Regelungen zur Baulast von Radschnellverbindungen wird -im Unterschied zu den Regelungen des Straßennetzes- eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage gefordert, die in der Begründung Teil B spezifiziert wird mit "in der Regel mindestens 2.000 Fahrradfahrten pro Tag" für RSV des Kreises bzw. 2.500 für RSV des Landes. Diese Regelungen erscheinen insgesamt nicht

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.

c/o Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart

Telefon (0711) 239 91-0

Telefax (0711) 239 91-23

info@agfk-bw.de
www.agfk-bw.de

Vorstand:

BM Michael Obert

(Vorsitzender)

BM'in Beatrice Soltys

(stellv. Vorsitzende)

BM Reinhard Molt

BM Günter Riemer

BM Dr. Michael Wilke

Amtsgericht Stuttgart

VR Nummer 720770

IBAN: DE83600501010008574332

BIC: SOLADEST600

FÜRS RAD. VOR ORT.



geeignet, ein schlüssiges Radschnellnetz in annähernder Analogie zum Straßennetz zu schaffen, sondern fördern bei wörtlicher Umsetzung eher einen Flickenteppich an Zuständigkeiten.

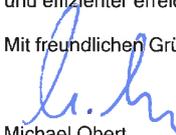
Die Einteilung in drei verschiedene Radschnellverbindungskategorien ohne klare Kriterien mit hohem Interpretationsspielraum birgt die Gefahr, dass jede an der Umsetzung einer Radschnellverbindung interessierte Kommune (Landkreis oder Gemeinde) möglichst versuchen eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion zu begründen. Klare Regelungen mit nur einer Möglichkeit, wie anlog Straßengesetz NRW wären hier sinnvoller und praktikabler,

Die im Vorblatt des Gesetzes unter A genannte Zielsetzung der „Verwaltungsvereinfachung“ wird mit einem solchen Flickenteppich definitiv nicht erreicht. Der im gleichen Abschnitt genannten Zielsetzung, „Baden-Württemberg zum Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität zu machen“, würde man mit der Bereitschaft, RSV grundsätzlich in die Baulast des Landes zu nehmen, deutlich näher kommen. Sobald ein Planungsanlass besteht, weil aufgrund eines einheitlichen Berechnungsverfahrens ein Mindestpotenzial von 2.000 Radfahrenden am Tag nachgewiesen wurde, sollten diese RSV automatisch in der Baulast des Landes liegen. Denn keine der bisherigen Planungsrichtlinie, sei es das FGSV-Arbeitspapier, noch die Standards für RSV des Landes Baden-Württemberg empfehlen eine RSV erst ab 2.500 Radfahrenden und auch die drei Pilotprojekte des Landes weisen nicht dieses Potenzial auf.

Auch die Differenzierung nach gemeindeübergreifender, regionaler und überregionaler Bedeutung einer RSV ist nicht hilfreich. Ziel der RSV ist es, möglichst viele Pendlerfahrten vom Kfz auf das Fahrrad (Pedelec) zu verlagern. Dieses Ziel kann man erreichen, wenn durch den Wechsel des Verkehrsmittels die Reisezeit nicht deutlich steigt, sondern im besten Fall sogar sinkt. Es liegt in der Natur der beiden Verkehrsmittel, dass dies fast nur bis zu Entfernungen von 15 Kilometer erreicht werden kann. Dies ist eine Distanz, die man als „gemeindeübergreifend“ bezeichnen kann, aber meist nicht als „regional“, geschweige denn als „überregional“. Durch diese Kategorisierung würden also fast alle RSV, egal wie hoch ihr Potenzial ist, automatisch aus der Baulast des Landes herausfallen - obwohl sie das übergeordnete Straßennetz entlasten.

Die AGFK-BW und die große Zahl an Pendlern in den verdichteten Räumen würden sich sehr freuen, wenn sich das Land mit der geplanten Gesetzesänderung zu einer grundsätzlichen Übernahme der Baulast von Radschnellverbindungen ab dem definierten Potenzial von 2.000 Radfahrenden pro Tag bereit erklären würde. Ein Netz von Radschnellverbindungen in einer Baulast lässt sich schneller umsetzen und erhalten, einheitliche Standards wären gewährleistet. Und das Land könnte seine in der RadSTRATEGIE und dem Vorblatt zur Gesetzesänderung formulierten Ziele schneller und effizienter erreichen.

Mit freundlichen Grüßen


Michael Obert
Bürgermeister der Stadt Karlsruhe
Vorsitzender des Vorstandes der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW)

Verteiler:

- Kopie an alle Fraktionen im Landtag
- Kopie an Städtetag, Landkreistag und Gemeindetag

FÜRS RAD. VOR ORT.



VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Abteilung 2
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

**Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**

Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon: (0711) 6 07 02 17
Telefax: (0711) 6 07 02 18
eMail: info@vcd-bw.de
Internet: bw.vcd.org

Geschäftskonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 00 10 839 606
BIC: GENODEF 1S02

Spendenkonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE32 6009 0800 01 10 839 606
BIC: GENODEF 1S02

Stuttgart, 13.09.2018

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD Baden-Württemberg dankt für die Zusendung der Anhörungsunterlagen und äußert sich zur Änderung des Straßengesetzes wie folgt:

Zu § 3:

Der VCD begrüßt die Aufnahme entsprechender Regelungen zu Radschnellverbindungen in das Straßengesetz von Baden-Württemberg. Dazu zählt insbesondere, dass der Begriff Radschnellverbindungen in dieses Gesetz aufgenommen und festgelegt wird, dass Radschnellverbindungen je nach ihrer Verbindungsfunktion sowie ihrer Verkehrsbedeutung entweder als Landes-, Kreis-, oder Gemeindestraße eingestuft werden können.

Zu § 16a neu

Der VCD begrüßt, dass Carsharing-Stellflächen als Sondernutzung unter den im Gesetzesentwurf aufgeführten Koniditionen eingeführt werden.

Der VCD hält es für notwendig, die Neuregelungen in §16a zum Carsharing sowohl auf stationslose als auch auf stationsbasierte Bike-Sharing-Systeme, also Radverleihsysteme auszuweiten. Bisher besteht in diesem Bereich eine Rechtsunsicherheit. Die bisher fehlende Einordnung des Bike-Sharings als Sondernutzung führt dazu, dass Kommunen eine belastbare Grundlage dafür fehlt, Verfahren durchzuführen, deren Ziel es ist, aus deren Sicht den geeignetsten Anbieter über ein Bewerbungsverfahren oder Ähnliches zu ermitteln.

Diese Rechtsunsicherheit führt dazu, dass sich Kommunen stark zurückhalten, die vertragliche Nutzung des öffentlichen Raums durch Sondernutzungsgenehmigungen auch für Bike-Sahring-Systeme zu regulieren.

Zu § 22

der die Anbaubeschränkungen regelt

Den in § 22 in Absatz 1 Nummer 1 neu eingeführten Buchstaben „c)“ (*...“c) längs von Radschnellverbindungen in einer Entfernung bis zu 5 Meter“...*) halten wir im Sinne einer kompakten und damit platzsparenden Raumentwicklung in seiner Ausführung für überdimensioniert. Gerade in stark verdichteten und urbanen Gebieten, in denen Radschnellverbindungen eine besonders wirksame Verkehrsalternative darstellen, ist eine Errichtung von Hochbauten auch in einem geringeren Abstand denkbar. Wir plädieren dafür, dass grundsätzlich Ausnahmen bei den Anbaubeschränkungen zugelassen werden können, um die Realisierbarkeit von Radschnellverbindungen nicht unnötig einzuschränken bzw. zu erschweren.

Zur Begründung zu B. Besonderer Teil, zu Artikel 1, Nummer 1

Wir begrüßen, dass sich das Land offen hält, weitere Strecken als Radschnellverbindungen des Landes zu realisieren. In der Begründung wird jedoch darauf verwiesen, dass hierfür eine Verkehrsbelastung von in der Regel mindestens 2.500 Fahrradfahrten pro Tag notwendig ist. Im Sinne einer raschen und reibungslosen Realisierung erachten wir es für sinnvoll, möglichst viele Radschnellverbindungen in Baulast des Landes zu erstellen. Daher wäre eine Anpassung des Schwellenwerts nach unten aus unserer Perspektive wünschenswert. Denkbar ist hier, den Wert bei 2.000 Fahrradfahrten pro Tag anzulegen. Somit wäre auch dem Mindestpotenzial für Radschnellverbindungen in den bisherigen Richtlinien (FGSV-Arbeitspapier, Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg etc.) entsprochen.

Darüber hinaus ist es notwendig den angekündigten Bedarfsplan für die Landesradschnellverbindungen möglichst zeitnah zu erstellen.

Der VCD unterstützt den in der Stellungnahme des Landesnaturschutzverbandes (LNV) zur Änderung des Straßengesetzes vom 6.9.18 genannten Vorschlag, das Land solle prüfen, ob eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Feld- und Waldwegen auf 30 km/h im Straßengesetz aus den angeführten Gründen festgelegt werden kann.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Lieb
Landesvorsitzender



Stempel →

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-ClubLandesverband
Baden-Württemberg e.V.
Reinsburgstr. 97
70197 StuttgartTel. 0711 / 5047 94 - 10
Fax 0711 / 5047 94 - 19
www.adfc-bw.deIhre Ansprechpartnerin:
Dr. Gudrun Zühlke
Landesvorsitzende
Gudrun.Zuehlke@adfc-bw.de
Durchwahl: 0711 / 5047 94 - 13

ADFC Baden-Württemberg | Reinsburgstr. 97 | 70197 Stuttgart

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Herrn Minister
Winfried Hermann
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart**Stellungnahme zur Änderung des Straßengesetzes**

Stuttgart, 10.09.2018

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

vielen Dank für die Möglichkeit, als Fahrrad- und Umweltverband zur geplanten Änderung des Straßengesetzes Stellung nehmen zu dürfen. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Baden-Württemberg verfügt über mehr als 25 Jahre Erfahrung in der Radverkehrsförderung und Beratung von Kommunen bei der Schaffung von Radinfrastruktur. Diese Erfahrungen münden in folgende Stellungnahme zur Änderung des Straßengesetzes:

In der allgemeinen Begründung zur Gesetzesänderung wird das große Potenzial der Radschnellverbindungen angeführt, Hauptverkehrsachsen auf Straßen und Schienen zu entlasten und so einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Stau, Luftverschmutzung und Lärm zu leisten. Diese Einschätzung zur Bedeutung der Radschnellverbindungen teilen wir in vollem Umfang. Die Gesetzesänderung sieht jedoch eine Gruppierung von Radschnellverbindungen in Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen vor, was unserer Meinung nach nicht der Bedeutung der Radschnellwege gerecht wird.

Die vorgesehene Kategorisierung von Radschnellverbindungen führt dazu, dass die Baulast für Radschnellwege in unterschiedlichen Händen liegt und damit zu aufgesplitterten Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten führt. Darüber hinaus fehlt es an klar abgrenzbaren Bewertungskriterien, die diese Einordnung von Radschnellverbindungen als Landes-, Kreis oder Gemeindestraße überhaupt erst möglich macht. Aufgrund der allgemein bekannten Situation in den Kommunen und Landkreisen innerhalb Baden-Württembergs, die sich derzeit durch einen Mangel an Fachkräften für die Radverkehrsförderung auszeichnet, führt eine Übertragung der Baulast auf Kommunen und Landkreise zu einer zusätzlichen fachlichen Herausforderung für die Kommunen und Landkreise, der sie nicht gewachsen sind. Trotz regionalem Interesse an Radschnellverbindungen werden Kommunen und Landkreise daher nach unserer Einschätzung versuchen, die Baulast auf höhere Ebenen abzuwälzen oder die Umsetzung aus Mangel an Ressourcen zu verschleppen. Die vorgesehene Regelung zur Baulast trägt damit ausschließlich zu Verantwortlichkeitsgerangel und zur Verzögerung bis hin zum Stillstand bei der Umsetzung von Radschnellverbindungen im Land bei und wird demnach nicht der Bedeutung von Radschnellverbindungen gerecht, die Ihr Ministerium als Begründung für die Gesetzesänderung anführt.

Vereinsregister
Amtsgericht Stuttgart VR 4963
als gemeinnützig anerkanntSteuernummer
USt-ID-Nr.: DE 190608166Bankverbindung
IBAN: DE75 6001 0070 0127 1557 00
BIC: PBNKDEFF

Da sich die beschriebene Situation in den Kommunen und Landkreisen des Landes auch in absehbarer Zeit nicht ändern wird (Kommunen und Landkreise sind mit der Schaffung und Erhaltung regionaler und lokaler Radnetze ausgelastet), kann eine Baulast für Radschnellverbindungen unserer Meinung nach ausschließlich beim Land und dessen Regierungspräsidien liegen. Eine solche Regelung ist bereits in Nordrhein-Westfalen eingeführt worden und erleichtert dort den Bau von Radschnellverbindungen. Wir würden es daher begrüßen, dass eine solche Regelung auch in Baden-Württemberg Eingang in das Straßengesetz findet und damit zu einer pragmatischen Lösung bei der Zuordnung der Baulast führt. Eine solche Gesetzesänderung würde die Umsetzung von Radschnellverbindungen nicht unnötig verzögern und damit dem Potenzial von Radschnellverbindungen gerecht werden.

Mit freundlichen Grüßen

ADFC Baden-Württemberg

Gudrun Zühlke

Dr. Gudrun Zühlke
Landesvorsitzende

UWK 17.09. LIA 17.9.18

Ministerium für Verkehr	
Eingang	<input checked="" type="checkbox"/> Min. <input type="checkbox"/> MD <input type="checkbox"/> Z <input type="checkbox"/> P
Abgabe an	<input type="checkbox"/> Min. <input type="checkbox"/> MD <input type="checkbox"/> Z <input type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> Abt. <i>2</i>
<input type="checkbox"/> z.K. + Verbleib	<input checked="" type="checkbox"/> zur dortigen Erledigung <input type="checkbox"/> zur Stellungnahme
<input type="checkbox"/> Rücksprache mit:	<input type="checkbox"/> Min. <input type="checkbox"/> MD <input type="checkbox"/> Z <input type="checkbox"/> Abt.
17. SEP. 2018 <i>EB 2074</i>	
<input type="checkbox"/> zur Unterschrift an:	<input type="checkbox"/> Min. <input type="checkbox"/> MD <input type="checkbox"/> Abt. <input type="checkbox"/> v.A.z.K.
Kopie vorab:	<input checked="" type="checkbox"/> Min. <input checked="" type="checkbox"/> MD <input type="checkbox"/> Z <input type="checkbox"/> P <input type="checkbox"/> Abt. <i>4</i> <input type="checkbox"/> BAF, WRP
Frist: an	<input type="checkbox"/> Z <input type="checkbox"/> Min. <input type="checkbox"/> MD bis
Zwischenbescheid am:	von:



ADFC KV Karlsruhe | Kronenstraße 9 | 76133 Karlsruhe

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Herrn Minister
Winfried Hermann
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club
Kreisverband
Karlsruhe

Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

Tel. 0721/38 48 9421
Fax 0721/38 48 9420
karlsruhe@adfc-bw.de
www.adfc-bw.de/karlsruhe

Christian Büttner
Kreisgeschäftsführer
christian.buettner@adfc-bw.de
0170-4764296

Karlsruhe, 14.9.2018

Stellungnahme zum Entwurf des Straßengesetzes

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes Stellung nehmen zu können.

Der ADFC Karlsruhe ist eine weitgehend ehrenamtlich arbeitende Gliederung des ADFC Baden-Württemberg mit über 1500 Mitgliedern. Wir haben uns gerne mit dem Gesetzentwurf auseinandergesetzt, da wir uns vor Ort stark in die Beteiligungsmöglichkeiten der Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen des Regionalverbandes Mittler Oberrhein einbringen.

Auf großes Unverständnis stößt bei uns die Terminierung der Anhörung - auch im Beteiligungsportal - in den Sommerferien, die eine Abstimmung der ehrenamtlich Engagierten stark erschwert und würden uns freuen, wenn Sie in Zukunft Anhörungszeiten nicht in die langen Sommerferien legen.

Wir begrüßen es, dass das Land Baden-Württemberg im Straßengesetz Radschnellverbindungen verankern wird. Diese werden für den Alltagsverkehr für bei einer hohen Pendler- und Pendlerinnenquote das richtige Angebot zum Radfahren sein und das RadNETZ Baden-Württemberg ergänzen.

Deswegen ist es wichtig, sie qualitativ und quantitativ ausreichend festzulegen. Dies sehen wir im Gesetzentwurf nur teilweise verwirklicht.

Bankverbindung / Spendenkonto
Sparkasse Karlsruhe

IBAN: DE59 6605 0101 0022 2290 82
SWIFT/BIC: KARSDE66XXX

Der ADFC KV Karlsruhe ist als
gemeinnützig anerkannt.

Vereinsregister
Amtsgericht Stuttgart
VR 4963

1 von 2 Seiten

1. Radschnellverbindungen in Trägerschaft des Landes Baden-Württemberg

Die Unterscheidung der Radschnellverbindungen in drei Kategorien nach gemeindeübergreifender, regionaler und überregionaler Bedeutung finden wir nicht sinnvoll. Wir sind der Meinung, dass das Land Baden-Württemberg der Träger von Radschnellverbindungen sein soll und die Qualitätsstandards bei Planung, Bau und Unterhalt so am besten gewährleistet werden. Das Land Baden-Württemberg sollte hier dem Land Nordrhein-Westfalen folgen und im Grundsatz die Trägerschaft für Radschnellverbindungen übernehmen.

Wir halten es aber für zweckmäßig, eine Öffnungsklausel einzufügen. Auf der Basis dieser sollen interkommunale oder kommunale Radschnellverbindungen möglich werden. Dies scheint uns sinnvoll, wenn z.B. große Kommunen oder zwei Kommunen Gewerbegebiete oder Dienstleistungszentren mit entsprechendem Potenzial durch eine Radschnellverbindung verknüpfen wollen.

2. Eindeutige Voraussetzungen festlegen

Wir sind verwundert, dass es nun zwei Mindestpotenziale an Radfahrenden geben soll: 2000 und 2500 Radfahrende. Eine Erhöhung des Mindestpotenzial lehnen wir ab und fordern, dass für Radschnellverbindungen ein einheitliches Potenzial von 2000 Radfahrenden gelten soll.

3. Mögliche Unterscheidung der Radschnellverbindungen

Sollte es bei der Unterscheidung von Radschnellverbindungen nach gemeindeübergreifender, regionaler und überregionaler Bedeutung bleiben, halten wir es für unabdingbar, dass es klare Unterscheidungskriterien im Gesetz verankert werden. Diese gibt es bisher nicht und dies stellt ein Mangel an die geforderte Klarheit von Gesetzen dar.

Mit freundlichen Grüßen



Christian Büttner
Kreisgeschäftsführer

Kreisverband Karlsruhe
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

IG Velo im Landkreis Lörrach
Postfach 1702
79507 Lörrach

**An das Ministerium für Verkehr
Abteilung 2
Postfach 10 34 52
70029 Stuttgart**

Lörrach, 12.09.2018

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der vorliegende Entwurf zur Änderung des Straßengesetzes hat zur Zielsetzung, Baden-Württemberg zum Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität zu machen. Das Fahrrad und die elektrisch unterstützten Fahrräder eignen sich in geradezu idealer Weise, diese Ziele zu erreichen. Des Weiteren hat das Radfahren einen nicht zu vernachlässigenden gesundheitsfördernden Effekt und erlaubt den Nutzer zu erleben, das er selbst ohne große Hilfsmittel fähig ist schnell und unkompliziert auch grössere Distanzen zu überbrücken. Hierbei kann der Radler nahezu ohne negative Umwelteffekte nachhaltig und damit nicht auf Kosten anderer seine Mobilitätserfordernisse befriedigen.

Ein wichtiges Umsteigeargument hin zum Fahrradfahren ist sicherlich die Zeitersparnis, gegenüber dem Auto und dem ÖPNV auf Strecken von einigen Kilometern. Gerade hier können Radschnellverbindungen einen wichtigen Beitrag leisten. Allerdings möchten wir auch darauf hinweisen, das das Zeitargument nicht für alle Radfahrer das wichtigste Argument ist, stattdessen zählt das Gesamtpaket aus Transport, Fitness und Zufriedenheit sowie auch der Stolz auf die eigene Leistung.

Viele Rad-Berufspendler bewegen sich oft auch über weitere Strecken mit dem Rad. Radschnellverbindungen können weitere Strecken für viele die momentan noch mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs sind attraktiv machen und dadurch diese Bürger zum Umsteigen animieren. Aus diesen Gründen sollte es für die Politik und Verwaltung selbstverständlich sein, diese Art von Mobilität so zu fördern, das das gesamte Potential gehoben wird.

Der Bau von Radschnellverbindungen ist sicher ein Baustein, der der Fahrradmobilität helfen wird. Hierbei muss aber, um dem im Gesetzesentwurf genannten Ziel der Vorreiterschaft Baden-Württembergs, die Finanzierung einer solchen Radschnellverbindung von vorne herein klar sein und nicht zwischen den verschiedenen Verwaltungsebenen hin- und her schiebbar sein. Aus unserer Erfahrung ist das Kompetenzgerangel neben der kommunizierten Finanznot sowie der Überlastung der zuständigen Planungsstellen der "unteren" Ebenen (Gemeinden und Kreise) eines der Haupthindernisse überhaupt, etwas für den Radverkehr bewegt zu bekommen.

Insofern halten wir es für erforderlich, dass das Land die Kosten, bzw. einen hohen Anteil der Kosten für Radschnellverbindungen übernimmt. Ansonsten sehen wir nicht, dass Radschnellverbindungen im Landkreis Lörrach innerhalb der nächsten Jahre realisiert werden können.

Weiterhin können wir aus dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht entnehmen, wie diese Verwaltungs- und Zuständigkeitsprobleme für die Radschnellverbindungen gelöst

werden, da ja im Gegenteil gerade die Zuständigkeiten in § 3 auf die verschiedenen Ebenen umgebrochen werden. Insofern können wir zusammenfassend feststellen, dass wir die Aktivitäten des Landes mit dem Themenkreis Radverkehr und hier im speziellen Radschnellverbindungen sehr begrüßen, jedoch halten wir die Formulierungen des Gesetzes für nicht geeignet, um den Radverkehr schnell und entschieden zu fördern.

Mit freundlichen Grüßen


Stephan Hundertmark Nicole Dahms
(Vorsitzende IG Velo im Landkreis Lörrach)



bcs • Schönhauser Allee 141B • 10437 Berlin

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Postfach 10 34 52
70029 Stuttgart

Vorab per Email: Julika.Santen@vm.bwl.de

Es schreibt Ihnen:

Willi Loose
Schönhauser Allee 141B
10437 Berlin
Tel.: 030 – 92 12 33 54
mobil 0178 – 189 47 12
willi.loose@carsharing.de

**Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes Baden-Württemberg; Az.: 2-3010.12
Stellungnahme des Bundesverbandes CarSharing e. V.**

Berlin, 12. September 2018

Sehr geehrter Herr Ministerialrat Hipp,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit Datum vom 31.07.2018 haben Sie uns den Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes Baden-Württemberg zugesickt und unseren Verband um Stellungnahme gebeten. Wir bedanken uns für die Beteiligung im Rahmen einer schriftlichen Anhörung und nehmen hiermit gerne zum Gesetzentwurf Stellung. Wir beschränken uns bei unseren inhaltlichen Anmerkungen auf die im neuen § 16a geregelte „Sondernutzung durch Carsharing“.

Wir möchten vorweg den vorliegenden Gesetzentwurf im § 16a Sondernutzung durch Carsharing ausdrücklich unterstützen und halten ihn im Wesentlichen für sehr zielführend. Insbesondere freut uns, dass Sie sich als Landesgesetzgeber auf die wesentlichen Regelungen beschränken und ansonsten den Kommunen weitgehende Freiheiten bei der Gestaltung der Sondernutzung lassen.

Insbesondere sichern wir Ihnen ausdrücklich unsere Unterstützung bei der Zielstellung des vorliegenden Gesetzentwurfes zu, wie im Vorblatt erläutert.

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
Schönhauser Allee 141B
10437 Berlin

Vereinsregisternummer VR 31024 B
beim Amtsgericht Charlottenburg

www.carsharing.de
info@carsharing.de
Tel. 030-92 12 33 53
Fax 030-22 32 07 04

UST-ID DE197701058

Vorstand

Bettina Dannheim
Hinrich Kählert
Bernd Kremer
Nikolaus Wachholtz

Geschäftsführer

Gunnar Nehrke

Sparda-Bank Hannover eG
Kontonummer 925063
BLZ 25090500
IBAN: DE78 2509 0500 0000 9250 63
BIC: GENODEF1S09

Die im Folgenden gemachten wenigen Ausführungen sollen diese Zielsetzung unterstützen und ergänzen.

§ 16 (1): Begünstigte der Sondernutzung

Aus der Überschrift des neuen § 16a geht hervor, dass es sich beim Regelungsstatbestand um eine Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum handelt. Diese berechtigt nach unserem Verständnis bei der Nutzung einer bestimmten Fläche immer nur einen bestimmten Nutznießer – in unserem Falle einen bestimmten CarSharing-Anbieter – im Gegensatz zur übrigen Öffentlichkeit.

Dennoch ist die Formulierung im Absatz (1) missverständlich, da sie sich nicht von der Regelung reservierter allgemeiner CarSharing-Stellplätze abgrenzt, die ebenfalls ausschließlich für das CarSharing bestimmt sind. Diese reservierten allgemeinen CarSharing-Stellplätze werden unmittelbar durch das Carsharinggesetz (CsgG) des Bundes geregelt und stehen allen CarSharing-Fahrzeugen offen, die bestimmte Voraussetzungen nach § 2 Nummer 1 CsgG erfüllen. Im vorliegenden Gesetzentwurf werden jedoch nur Flächen geregelt, die einem bestimmten Anbieter ausschließlich für seine Fahrzeuge im Rahmen der Sondernutzung zur Verfügung gestellt werden. Damit ist einbezogen, dass eine zusammenhängende Fläche aus mehreren Stellplätzen auch unter mehreren Anbietern aufgeteilt werden kann.

Dieser Sachverhalt geht zwar eindeutig aus dem ersten Absatz der Begründung Besonderer Teil zur Nummer 2 hervor, jedoch nicht in dieser Eindeutigkeit aus dem Gesetzestext selbst.

Zu Klarstellung dieses Sachverhaltes und zur Unterscheidung der Regelung allgemeiner reservierter CarSharing-Stellplätze nach CsgG schlagen wir etwa folgende Formulierung vor:

"Die Nutzung einer Straßenfläche durch einen oder mehrere Carsharinganbieter gilt als Sondernutzung, wenn die Fläche räumlich bestimmt einem oder mehreren Carsharinganbietern zum Abstellen ausschließlich ihrer Kraftfahrzeuge dient. Eine solche Sondernutzung kann nach Maßgabe der folgenden Absätze von der zuständigen Behörde genehmigt werden."

§ 16 (2): Definition Carsharinganbieter

§ 16a (2) übernimmt im Wesentlichen die ersten beiden Definitionen aus dem § 2 CsgG. Allerdings hat sich unter (2) 1. ein kleiner Rechtschreibfehler eingeschlichen. So müsste es heißen: „... einem die Energiekosten mit **einschließenden** Zeit- oder Kilometerarif ...“

Wir begrüßen die einzige Abweichung gegenüber dem Wortlaut des § 2 CsgG, indem anstelle von Unternehmen richtigerweise von „*einer Rechtsperson unabhängig von ihrer Rechtsform*“ gesprochen wird. Damit – und in der Begründung Besonderer Teil Zu Artikel 1 Nummer 2 wird dies noch einmal ausdrücklich formuliert – werden auch ehrenamtlich organisierte CarSharing-Vereine ausdrücklich in den Geltungsbereich der Regelung einbezogen. Dies spiegelt die Realität der CarSharing-Landschaft in Deutschland und in Baden-Württemberg wieder, in der eine nicht unbedeutende Anzahl von CarSharing-Angeboten durch solche ehrenamtlichen CarSharing-Vereine getragen wird. Auch diese sollten von der CarSharing-Förderung durch reservierte Stellplätze profitieren können.

§ 16 (2): Zuschnitt stationsbasierte Carsharinganbieter

Wie beschrieben haben Sie die Definition des ersten Teils aus dem § 2 CsgG übernommen. Es ist allerdings nicht genau nachzuvollziehen, warum sie den zweiten Teil nicht auch übernehmen?

Tatsächlich behandelt Ihr Gesetzentwurf im § 16a ausschließlich das stationsbasierte CarSharing, das für seine Funktionsfähigkeit die Zuordnung der Stellplätze zu den Fahrzeugen eines bestimmten Anbieters benötigt. Nur dadurch kann der Anbieter die Bereitstellung eines reservierten CarSharing-Fahrzeuges an einer bestimmten CarSharing-Station garantieren. Wir wissen aus verschiedenen Kundenbefragungen, dass diese Reservierungsmöglichkeit und die Zuverlässigkeit des Angebotes zum gewünschten Zeitpunkt am gewünschten Ort eine höhere Kundenzufriedenheit in diesem Punkt als bei den Nutzern des free-floating CarSharing bedingt.

Aus diesem Grund schlagen wir entweder vor, sich bei der Definition des Carsharinganbieters im (2) Punkt 2. nur auf das stationsbasierte CarSharing zu beschränken, da nur dieses durch die Sondernutzung im § 16a geregelt wird. Alternativ, wenn dieses nicht gewünscht wird, könnte ein Zusatz in (2) angehängt werden, der in etwa lauten könnte:

„Von der Sondernutzung sind ausschließlich stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge betroffen. Stationsunabhängige Carsharinganbieter können davon betroffen sein, wenn sie neben dem stationsunabhängigen Geschäftszweig auch ein stationsbasiertes Angebot betreiben.“

Tätigwerden auf Antrag oder Anregung eines CarSharing-Anbieters

Wir würden es begrüßen, wenn im § 16a die Initiative für die Ausweisung von stationsbasierten CarSharing-Stellplätzen auch vom CarSharing-Anbieter ausgehen könnte, zumindest nicht ausgeschlossen würde. Bereits vor Ort bestehende CarSharing-Anbieter haben in der Regel die beste Kenntnis von den Potenzialen fehlender CarSharing-Stationen. Sie können besser als die kommunalen Verwaltungen einschätzen, wo wegen bisher nicht anmietbarer Privatflächen CarSharing-Angebote besonders weit von den Nutzerinnen und Nutzern platziert sind. Oder wo vorhandene Angebote auf Privatflächen in Hinterhöfen und Tiefgaragen so versteckt gelegen sind, dass ein Großteil der Nicht-CarSharing-Nutzenden gar keine Kenntnis vom Vorhandensein dieser Angebote hat.

Aus diesem Grund sollte es ermöglicht werden, dass ein Tätigwerden der Genehmigungsbehörden auch durch die Antragstellung eines CarSharing-Anbieters ausgelöst werden kann.

In einem solchen Fall schlagen wir folgende textlichen Ergänzungen vor:

In § 16a (3):

„Für die Sondernutzung im Sinne des Absatzes 1 können durch die Gemeinden ... bestimmt werden. Ein bestimmtes Verfahren ist hierfür nicht vorgeschrieben.“

Und in § 16a (4):

„Auf Antrag oder bei erkennbarem Bedarf von Amtswegen hat die zuständige Behörde vor Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren durchzuführen, das öffentlich bekannt zu machen ist.“

§ 16a (9): Klarstellung

Wir schlagen vor, die bisherige Formulierung in (9) wie folgt zu ergänzen:

„Soweit vorstehend nicht abweichend geregelt, können die Gemeinden das Verfahren, die Voraussetzungen für sowie Art und Umfang der Sondernutzungsart Carsharing, auch der Inanspruchnahme, Ausweisung und Beschilderung der in Anspruch genommenen Flächen durch Satzung regeln.“

Berücksichtigung von Umweltkriterien

Ein vom Bundesverband CarSharing e.V. bei der Anwaltskanzlei bbh in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten hatte auch die Aufgabe, die bestehenden Landesregelungen zur Sondernutzung zu sichten. Im Ergebnis verweisen die Gutachter darauf, dass bisherigen Landesregelungen und die darauf beruhenden landesspezifischen Rechtsprechungen teilweise nur straßenbezogene Kriterien als berücksichtigungsfähig angesehen haben. Mit dem Bundes-CsgG wurden auch Umweltgesichtspunkte als mögliche Auswahlkriterien bei der Auswahl geeigneter CarSharing-Anbieter bestimmt.

In diesem Sinne wäre zu überlegen, ob auch das baden-württembergische Landesstraßengesetz zur Klarstellung und zur Erhöhung der Rechtssicherheit Umweltkriterien als auswahlrelevant für die kommunalen Verfahren bestimmen und den Kommunen anbieten sollte.

Gerne stehen wir mit weiteren Erläuterungen unserer Stellungnahme zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Willi Loose

[REDACTED]

Von: [REDACTED]
Gesendet: Montag, 10. September 2018 17:55
An: [REDACTED]
Betreff: AW: Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes

Guten Tag [REDACTED]

zur Änderung des Landesverfassungsschutzgesetzes sind während der Kommentierungsphase auf dem Beteiligungsportal bis 7.09.2018 unter www.beteiligungsportal-bw.de/strassengesetz zwei Kommentare eingegangen:

Kommentar Nr. 1 am 03.09.2018, 18:39 Uhr

Betreff: Ergänzung zur Änderung des Straßengesetzes
Nutzername: ohne Name 4930

Unterstützung: 4, Ablehnung: 1

Text:

Zusätzlich zu den Radschnellwegen muss Radfahren auch für größere Entfernungen attraktiver gemacht werden. Pedelecs sollte deshalb eine Geschwindigkeit bis 35km/h erlaubt werden ohne Kennzeichen und ohne die Einschränkung nicht mehr auf Radwegen oder Waldwegen fahren zu dürfen.

Dies würde Radfahren auch für etwas größere Entfernungen zum Arbeitsplatz deutlich attraktiver machen.

Alternativ sollte für schnelle E-Pedelecs die Einschränkung für Radwege und Waldwege aufgehoben werden - auch eine Porsche darf legal durch eine Spielstraße fahren :-)

Die Begrenzung von Pedelecs auf 25km/h ist für einen einigermaßen versierten Radfahren einfach zu langsam. In vielen Gesprächen konnte ich erfahren, dass eine Änderung dieser Regelung viel mehr Leute zum Radfahren animieren würde.

Kommentar Nr. 2 am 04.09.2018, 18:06 Uhr

Betreff: Terminologie
Nutzername: ohne Name 4932

Unterstützung: 0, Ablehnung: 2

Text:

Im Vorblatt des Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes, A. Zielsetzung, schlägt die Ortsgruppe Renningen-Rutesheim-Magstadt-Weil der Stadt folgende Änderungen vor:

- a) "Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität" ersetzen durch "Wegbereiter einer modernen und umweltverträglichen Mobilität"
- b) "Straßen sollen klimafreundlicheren ..." ersetzen durch "Straßen sollen klimaverträglicheren ..."

c) "Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel" ersetzen durch "Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel".

Begründung:

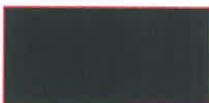
zu a) das Adjektiv "nachhaltig" hat mehr als 300 Jahre nach seiner erstmaligen Verwendung keine klar definierte Bedeutung mehr und wird inflationär in verschiedenstem Sinn verwendet; "umweltverträglich" trifft den angestrebten Zweck mit wenig Interpretationsspielraum

zu b) Mobilität ist nie "klimafreundlich", noch nicht einmal mit dem Fahrrad; mehr oder weniger "klimaverträgliche" Mobilität vermeidet diesen Euphemismus, ohne die Notwendigkeit von Mobilität generell zu kritisieren. Die denkbare Entgegnung, es sei doch jedem klar was mit den von uns beanstandeten Begriffen gemeint ist, halten wir nicht für hinreichend als Begründung für deren Weiterverwendung.

zu c) es gilt die gleiche Begründung wie für b).

Wir schlagen weiterhin vor, auch in allen künftigen Gesetzen, Verordnungen, Verlautbarungen, Richtlinien usw wie oben dargelegt zu verfahren und auch für den Komparativ "umweltfreundlicher" die korrekten Adjektive "umweltverträglicher" und "weniger umweltschädlich" zu verwenden.

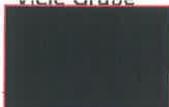
Mit freundlichen Grüßen



Sobald Sie uns die Stellungnahmen Ihres Hauses zu dem eingegangenen Kommentar zugesendet haben, werden wir diese unter <https://beteiligungportal.baden-wuerttemberg.de/de/mitmachen/lp-16/strassengesetz/antwort-des-ministeriums/> veröffentlichen.

Bei Fragen hierzu können Sie sich gerne bei mir melden.

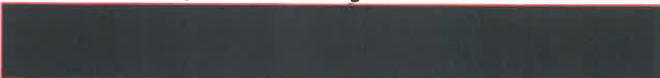
Viele Grüße



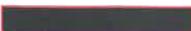
Teamleiter Online-Projekte
Unit Medienprojekte und Services

MFG Baden-Württemberg

Breitscheidstr. 4, D-70174 Stuttgart



MFG Medien- und Filmgesellschaft Baden-Württemberg mbH, Breitscheidstr. 4, D-70174 Stuttgart,
Geschäftsführer: Prof. Carl Bergengruen, Aufsichtsratsvorsitzende: Staatssekretärin Petra Olschowski, Amtsgericht Stuttgart
HRB 17591



Gesendet: Mittwoch, 1. August 2018 16:34

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An das
Staatsministerium Baden-Württemberg
Richard-Wagner-Straße 15
70184 Stuttgart

Stuttgart **10. Dez. 2018**
Name Ünver
Durchwahl 231-5820
Aktenzeichen 2-3910.12/26
(Bitte bei Antwort angeben!)

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes Baden-Württemberg
Wesentliches Ergebnis der Anhörung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Verkehrsministerium fasst das Ergebnis der Anhörung zum Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes Baden-Württemberg wie folgt zusammen:

Die geplante Änderung des Straßengesetzes wurde dem Grunde nach begrüßt. Zur Umsetzung und zu bereits bestehenden Regelungen des Straßengesetzes wurden einige Änderungsvorschläge gemacht. Im Einzelnen:

1) Zum Gesetzesentwurf allgemein

Im Rahmen der Veröffentlichung des Gesetzesentwurfs auf dem Beteiligungsportal bw wurde angeregt, einzelne Formulierungen unter „A. Zielsetzung“ zu ändern. So sollten unter anderem die Worte "Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität" durch "Wegbereiter einer modernen und umweltverträglichen Mobilität" ersetzt werden. Diesem Vorschlag wird nicht gefolgt, weil mit der Formulierung auf den Wortlaut des Koalitionsvertrages Bezug genommen wird. Auch den anderen in diesem Zusammenhang vorgebrachten Anregungen zur Änderung von Formulierungen wird nicht gefolgt, da es

- 2 -

sich bei diesen um im Verkehrs- und Mobilitätsbereich eingeführte gefestigte Begrifflichkeiten handelt.

2) Zur Änderung des § 3 StrG – Baulast für Radschnellverbindungen

Der Landkreistag, die Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände sowie die Verbände, die sich für den Radverkehr einsetzen (**IG Velo Lörrach, AGFK, ADFC Karlsruhe und ADFC BW**) haben sich dafür ausgesprochen, die Baulast oder zumindest die vollständige Finanzierung für Radschnellverbindungen generell dem Land zu übertragen. Zum einen würden Radschnellwege in der Regel mehrere Landkreise tangieren. Zum anderen sei der Bau von Radschnellverbindungen mit hohen Kosten verbunden. Zudem sei die Kategorie „Radschnellverbindung der Kreise“ entbehrlich, weil Kreise sowieso lediglich für solche Radschnellverbindungen zuständig wären, die eine Verkehrsbelastung zwischen 2000 und 2500 Radfahrenden aufweisen. Weiterhin würde es im Entwurf an klar abgrenzbaren Bewertungskriterien fehlen, die die Einordnung von Radschnellverbindungen als Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße möglich macht. So seien aufgrund der genannten Abgrenzungskriterien Zuständigkeitskonflikte zu erwarten, welche die Umsetzung von Radschnellverbindungen verzögern. Der **ADFC Karlsruhe** schlägt ergänzend vor, die Baulast für Radschnellverbindungen grundsätzlich auf das Land zu übertragen, im Gesetz jedoch eine Öffnungsklausel vorzusehen, die den Bau von Radschnellverbindungen in der Baulast der Kreise und Kommunen ermöglicht.

Die Übertragung der Baulast für Radschnellverbindungen je nach Verkehrsbedeutung und Verkehrsbelastung jeweils auf das Land, die Kreise oder die Gemeinde knüpft an die bereits bestehenden Straßenkategorien an. Denn die Einteilung nach Straßenkategorien und die damit verbundenen Prozesse haben sich für klassische Straßen seit Jahrzehnten bewährt. Die Gefahr von Zuständigkeitskonflikten wird daher nicht gesehen, zumal es keine gesetzliche Verpflichtung zum Bau von Radschnellverbindungen geben wird. Schnelle Fortschritte beim Bau von Radschnellverbindungen können zudem nur dann erreicht werden, wenn sich möglichst viele Stellen an dem Prozess beteiligen. Für Radschnellverbindungen ohne Landesrelevanz würde ohne die Möglichkeit einer Realisierung in kommunaler Baulast keine Umsetzungsperspektive bestehen. Es ist davon auszugehen, dass durch die Einbeziehung der kommunalen Ebene zusätzliche Ressourcen für den Ausbau des Radschnellwegenetzes aktiviert werden können. Interessierte Kommunen und Kreise werden bei der Umsetzung vom Land unterstützt. Die Kreise und Kommunen werden für Radschnellverbindungen in eigener Baulast die Kosten nur zum Teil selber übernehmen müssen, da Fördermöglichkeiten vorhanden sind.

- 3 -

Die im Gesetzeswortlaut und der Begründung enthaltenen Kriterien für die Einstufung von Radschnellverbindungen sind geeignet, die Zuständigkeiten der Straßenbaulastträger abzugrenzen. Sie sind konkreter definiert als für Straßen und auch dort gibt es keine Schwierigkeiten bei der Einstufung. Eine Öffnungsklausel zur Übertragung der Baulast für Radschnellverbindungen auf Kreise oder Kommunen im Einzelfall würde der Systematik des Straßenrechts widersprechen.

Eine Baulastträgerschaft der Kreise für Radschnellverbindungen ist aufgrund der zu erwartenden Belastungszahlen nicht entbehrlich. Über die Hälfte (17 von 29) der gemäß landesweiter Potentialanalyse ermittelten Radschnellverbindungen im vordinglichen Bedarf liegen laut Prognose im Spektrum zwischen 2.000 und 2.500 Radfahrenden und würden somit bei einer Realisierung potentiell in der Baulast der Kreise liegen.

Der Hinweis, dass Radschnellverbindungen in der Regel mehrere Landkreise betreffen, führt nicht zwingend zu dem Ergebnis, dass Radschnellverbindungen durchgängig in der Baulast des Landes liegen müssen. Auch kreisübergreifende Straßen können Kreisstraßen sein. Insofern werden auch, je nach Prognosebelastung und Verbindungsfunktion, kreisübergreifende Radschnellverbindungen Radschnellverbindungen in der Baulast der Kreise sein.

Die **AG der Regionalverbände** merkt an, dass die Festlegung von Schwellenwerten für Radschnellverbindungen die Realisierung in dünn besiedelten Regionen unmöglich machen könnte, da einige Regionen bei der vorgesehenen Auswahlsystematik keine Chance hätten, Radschnellverbindungen als eine zukunftsfähige nachhaltige Mobilitätsform umzusetzen.

Radschnellverbindungen stellen ein Angebot für Radfahrende dar, das auf längere Strecken und hohe Radverkehrsmengen zugeschnitten ist. Die Baulastträgerschaft des Landes wird sich nur auf diese Verbindungen beziehen, da nur hier die Verkehrsbedeutung erreicht wird, die eine Umsetzung durch das Land rechtfertigt. Wo entsprechende Radverkehrsmengen nicht erreicht werden, sind andere angepasste Radverkehrsführungen wie das RadNETZ Baden-Württemberg und die Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen geeigneter.

- 4 -

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg meint, dass die vorgesehene Regelung, die anders als bei den Straßen zusätzlich zu der Verkehrsbedeutung auch eine entsprechende Verkehrsbelastung vorschreibt, nicht dazu geeignet sei, ein schlüssiges Radschnellnetz in annähernder Analogie zum Straßennetz zu schaffen. Dies ist insofern nicht zutreffend, als dass auch für die Querschnittsfestlegung bei klassischen Straßen das einschlägige Regelwerk verbindliche Belastungszahlen vorgibt, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens regelmäßig im Hinblick auf die Zulässigkeit des Vorhabens abgeprüft werden.

Der **Landkreistag** hat darauf hingewiesen, dass durch die Regelung zumindest mittelfristig ein erhöhter Personal- und Mittelaufwand entstehen wird, da die Landratsämter für die betriebliche Unterhaltung der Radschnellverbindungen des Landes zuständig sein werden. Radschnellverbindungen des Landes als Landesstraßen fallen unter die Regelung des § 51 Abs. 7 StrG. Damit erhalten Stadt- und Landkreise auch für den Betrieb von Radschnellverbindungen des Landes Haushaltsmittel, soweit die Aufwendungen nicht auf Grund von § 11 Abs. 5 des Finanzausgleichsgesetzes bereits abgegolten sind.

Der **Städtetag** weist darauf hin, dass eine formale Zuordnung der Radschnellverbindungen zu § 3 Abs. 2 Nr. 4 StrG (beschränkt öffentliche Wege) sinnvoller wäre. Nach der Gesetzessystematik sind beschränkt öffentliche Wege, wie zum Beispiel selbstständige Radwege, Gemeindestraßen. Eine Baulast der Kreise und des Landes, wie durch den Gesetzesentwurf vorgesehen, wäre damit ausgeschlossen. Zudem ist die verkehrliche Wirkung und der bauliche Standard von Radschnellverbindungen nicht mit denen beschränkt öffentlicher Wege vergleichbar.

Der **Naturschutzbund** fordert, dass der Ausbau des Radverkehrs ohne zusätzliche Flächenversiegelung bewerkstelligt wird. In diesem Zusammenhang macht er konkrete Formulierungsvorschläge für eine Änderung bestehender Vorschriften des Straßengesetzes, die nicht Gegenstand der Anhörung waren.

Für den Bau von Radschnellverbindungen wird analog zu dem Bau von Straßen regelmäßig ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen sein. Im Rahmen dieses Verfahrens ist dann zu prüfen, ob eine mögliche Flächenversiegelung zulässig und inwieweit diese auszugleichen ist. Insofern ist eine Anpassung des Straßengesetzes entbehrlich.

3) Zu § 16a – Sondernutzung durch Carsharing

Der **Städtetag** bemängelt eine defizitäre Bezugnahme des § 16a auf das Carsharinggesetz des Bundes (CsgG). Es sei nicht ersichtlich, welche Auswahlkriterien zulässigerweise statuiert werden dürfen, insbesondere ist fraglich, ob der „übliche“ straßenrechtliche Maßstab hinsichtlich der Erteilung von Auflagen zu Sondernutzungserlaubnissen gilt, oder sonstige Zwecke im Rahmen der Anforderungen berücksichtigt werden können. Es sei wünschenswert, dass die Ermächtigungsgrundlage eine explizite Angabe der zulässigen (Eignungs-)Kriterien enthält, an denen sich die Kommunen bei der Statuierung von Anforderungen im Rahmen des Auswahlverfahrens und der Erteilung von Auflagen zur Sondernutzungserlaubnis orientieren können. Daher sollten die Bedingungen, unter denen das Auswahlverfahren erfolgt, dem CsgG entsprechen.

Die vom CsgG abweichende Gestaltung der Regelungen zum Carsharing im Land soll den Kommunen bei der Ausgestaltung des Verfahrens einen größeren Handlungsspielraum ermöglichen. Daher wurde auch davon abgesehen, genaue Angaben zu den Eignungskriterien zu machen. Den Anregungen des Städtetags wird insoweit gefolgt, als Auflagen zur Vermeidung oder Minimierung von negativen Auswirkungen auf die Umwelt als von dem üblichen straßenrechtlichen Maßstab zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen abweichenden Eignungskriterien in den Entwurf aufgenommen wurden.

Der **Bundesverband Carsharing (bcs)** regt eine gesetzliche Ergänzung an, wonach ein Tätigwerden der Genehmigungsbehörden auch durch eine Antragsstellung eines Carsharinganbieters ausgelöst werden kann. Es soll jedoch im Ermessen der Kommunen liegen, ob und in welchem Umfang Carsharing zugelassen wird. Eine Pflicht zum Tätigwerden soll es für Kommunen gerade nicht geben.

Der **bcs** wünscht darüber hinaus eine Klarstellung zur Satzungsbefugnis in Absatz 9, so soll die Regelung darauf hinweisen, dass die Satzung keine von den übrigen Vorschriften zum Carsharing abweichende Regelungen treffen darf. Dies ist nicht erforderlich, da eine Satzungsbefugnis generell keine Befugnis enthält, von geltenden Vorschriften abzuweichen.

Der **VCD** erachtet es als erforderlich, dass die Neuregelungen zum Carsharing sowohl auf stationslose als auch auf stationsbasierte Bike-Sharing-Systeme, also Radverleihsysteme ausgeweitet wird. Diesen Vorschlag wird das VM prüfen und gegebenenfalls in

- 6 -

die kommende Novelle des Straßengesetzes aufnehmen. Diese soll aufgrund des Aufgabenübergangs der Verwaltung von Bundesautobahnen auf den Bund im zum 1. Januar 2021 abgeschlossen werden.

4) Zur Änderung des § 22 StrG – Anbauvorschriften

Der **Städtetag** weist darauf hin, dass die von der für Landesstraßen abweichende Abstandsregelung für Radschnellverbindungen von der Gesetzessystematik abweicht und der Einstufung nach Straßenkategorien widerspricht. Von den für Landesstraßen geltenden Abständen soll für Radschnellverbindungen des Landes abgewichen werden, weil ein größerer Abstand weder aus Gründen der Verkehrssicherheit noch wegen etwaigen Ausbauabsichten geboten ist. Denn die auf den Radschnellverbindungen gefahrenen Geschwindigkeiten sind mit jenen auf Landesstraßen nicht zu vergleichen, somit ist die Gefährdungslage für die Nutzer bei geringeren Abständen für Anbauten eine andere. Zudem ist derzeit nicht damit zu rechnen, dass Radschnellverbindungen des Landes erweitert werden.

Der **VCD** hingegen hält die Abstandsregelung für Radschnellverbindungen im Sinne einer kompakten und damit platzsparenden Raumentwicklung in seiner Ausführung für überdimensioniert. Abstandsregelungen sind jedoch aufgrund der Verkehrssicherheit und möglicher Ausbauabsichten des Baulasträgers grundsätzlich erforderlich. Zudem kommen die Regelungen innerorts nicht zum Tragen stehen daher einer platzsparenden Raumentwicklung dem Grunde nach nicht entgegen.

5) Zur Änderung des § 51 StrG

Der **Gemeindetag** stimmt der geplanten Regelung des § 51 Abs. 2 Nr. 4 StrG mit der Maßgabe zu, dass den Städten und Gemeinden kein erhöhter Verwaltungsaufwand entsteht. Da die Regelung den Landreisen die Übertragung der Aufgabe lediglich mit Zustimmung der Kommunen ermöglicht, entsteht den Kommunen durch die Vorschrift kein unmittelbarer Verwaltungsaufwand. Die Kommunen können selbst entscheiden, ob und unter welchen Voraussetzungen sie die Aufgabe übernehmen möchten.

Der **Landesnaturschutzverband** und der **BUND** begrüßen ausdrücklich die Klarstellung bei der Zuständigkeit für Pflege und Unterhaltung der Kompensationsflächen durch die Änderung des § 51 Abs. 2.

- 7 -

6) Zu bereits bestehenden Regelungen

Der **Landesnaturausschutzverband** sowie der **BUND** bitten um Prüfung, ob das Land eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Feld- und Waldwegen auf 30 km/h im Straßengesetz festlegen kann, da auf diesen Wegen zwischenzeitlich viel illegaler Pkw-Verkehr stattfindet und die dort gefahrenen Geschwindigkeiten die Wege und Bankette zerstören. Im Rahmen der Veröffentlichung auf dem **Beteiligungsportal bw** kam die Anregung, die zulässige Geschwindigkeit der Pedelecs auf 35 km/h zu erhöhen ohne dass daraus eine Kennzeichenpflicht erwächst.

Geschwindigkeitsvorschriften unterfallen der Regelungsmaterie des Straßenverkehrsrechtes und damit der Gesetzgebungskompetenz des Bundes. Im Straßengesetz des Landes können daher keine Geschwindigkeitsbegrenzungen geregelt werden. Ebenfalls nicht unter die Regelungskompetenz des Straßenrechts fällt die Vorgabe zu zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Fahrzeugen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Uwe Lahl
Ministerialdirektor