



Gesetzentwurf

—

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt

Der Landtag wolle beschließen:

Zweites Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt.

§ 1

Das Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt vom 6. Juli 1993 (GVBl. LSA S. 334), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. Juni 2018 (GVBl. LSA S. 187, 188), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 18 folgende Angabe eingefügt:

„§ 18a Sondernutzung durch Carsharing“.

2. § 3 erhält folgende Fassung:

„§ 3

Einteilung der öffentlichen Straßen

(1) Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen eingeteilt:

1. Landesstraßen:

- a) Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind, sowie

- b) Radschnellwege, die überwiegend dem überregionalen Verkehr über mehrere Kreisgrenzen hinweg zu dienen bestimmt sind;

2. Kreisstraßen:

- a) Straßen, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind, sowie
- b) Radschnellwege, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Radwege zu dienen bestimmt sind;

3. Gemeindestraßen:

- a) Straßen, die überwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder dem nachbarlichen Verkehr zwischen Gemeinden oder dem weiteren Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind, sowie
- b) Radschnellwege, soweit sie nicht Landes- oder Kreisstraßen gemäß Nummer 1 Buchst. b oder Nummer 2 Buchst. b sind;

4. sonstige öffentliche Straßen.

(2) Radschnellwege im Sinne des Absatzes 1 sind Wege, die der zügigen Abwicklung größerer Radverkehrsmengen zu dienen bestimmt sind, einen eigenen Straßenkörper besitzen und nicht Bestandteile anderer Straßen sind.

(3) Die Zweckbestimmung steht im Ermessen des Trägers der Straßenbaulast.“

3. Dem § 18 Abs. 1 wird folgender Satz 4 angefügt:

„Die Gemeinden sind zuständige Behörde nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 2 Satz 1 und Abs. 7 Satz 1 und 2 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091, 3103).“

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

**„§18a
Sondernutzung durch Carsharing**

(1) Die ausschließliche Nutzung einer Fläche durch einen oder mehrere Carsharinganbieter gilt als Sondernutzung, für die nach Maßgabe der Absätze 2 bis 6 eine Sondernutzungserlaubnis erteilt werden kann. § 2 Nummer 1, 2 und 4 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, gilt entsprechend

(2) Für die Sondernutzung nach Absatz 1 kann die Gemeinde geeignete Flächen auf Ortsdurchfahrten einer Landes- oder Kreisstraße und an Gemeindestraßen bestimmen. Diese 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. Ist die Gemeinde in der Ortsdurchfahrt nicht Träger der Straßenbaulast, so darf sie die Flächen nur mit Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast bestimmen.

(3) Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis hat in einem diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren zu erfolgen, das öffentlich einschließlich aller für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren relevanten Informationen bekannt zu machen ist. Eine Sondernutzungserlaubnis kann höchstens für einen Zeitraum von acht Jahren erteilt werden. Nach Ablauf der Nutzungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. Ferner ist im Auswahlverfahren festzulegen, wie verfahren wird, wenn pro Fläche mehr als ein Carsharinganbieter einen Antrag auf Sondernutzungserlaubnis stellt.

(4) Als Eignungskriterien für die Auswahl der Carsharinganbieter kann die Gemeinde Kriterien festlegen, die geeignet sind umweltschädliche Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs zu reduzieren oder zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.

(5) Die Gemeinden können die nähere Ausgestaltung des Verfahrens zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für Carsharing und des Inhalts der Erlaubnis durch Satzung regeln.“

§ 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

Ausweisung von Carsharingflächen und Radschnellwege sind zentrale infrastrukturelle Maßnahmen zur Stärkung einer nachhaltigen und flexiblen Mobilität. Entsprechend sind beide Aspekte bundespolitisch und in verschiedenen Bundesländern bereits gesetzgeberisch befördert worden. Die bundesgesetzlich geschaffenen Möglichkeiten zu Carsharingangeboten im Zuge von Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen gilt es im Land umzusetzen. Ergänzend ist für Gemeinden die Möglichkeit zu schaffen, eine Sondernutzung von Straßen im Sinne der Ausweisung für Carsharingangebote (§ 18a) auch an Ortsdurchfahrten an Landes- und Kreisstraßen sowie an Gemeindestraßen zu ermöglichen. Dadurch sind Carsharingplätze nicht mehr nur auf privat zu mietenden Stellplätzen möglich, was deren Sicht- und Nutzbarkeit signifikant erhöht. Damit dient dieses Vorhaben dem Ziel, mehr Mobilität mit weniger Verkehr zu erreichen, indem statt vieler privater „Stehzeuge“ weniger gemeinschaftliche Fahrzeuge den Straßenraum bevölkern. Damit wird der Verkehrsraum für alle Beteiligten durch geringere Fahrzeugdichte sicherer. Letztlich dient dies auch dem Ziel eines flüssigen Verkehrs.

Die Festlegung von überregionalen Radschnellwegen als Landesstraßen sowie die Legaldefinition von Radschnellwegen auch als Kreis- und Gemeindestraßen dient der Klarstellung der möglichen Baulastträgerschaft aller politischen Ebenen für eigenständige Radwege. Damit sollen gezielte Investitionen befördert werden. Auch werden die angestrebten Beschleunigungseffekte des Investitionsbeschleunigungsgesetzes mit dessen Ergänzung des § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 der Verwaltungsgerichtsordnung und der damit festgelegten erstinstanzlichen Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte bei Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen für Landesstraßen auch für überregionale Radschnellverbindungen wirksam.

Generelles Ziel der Aufnahme von Radschnellverbindungen auf Ebene des Landes, der Kreise und der Gemeinden ist die Förderung von Entwicklung und Umsetzung eines Zielnetzes für die Radwege im Land.

Cornelia Lüddemann
Fraktionsvorsitz