

Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes

A. Zielsetzung

Mit der Änderung des Straßengesetzes zum 1. Januar 2021 wurde der Überführung der Autobahnaufgaben aus der Auftragsverwaltung in die bundeseigene Verwaltung Rechnung getragen. In diesem Zuge erfolgte auch eine Neuordnung der Aufgaben der Straßenbauverwaltung. In der Folge wurde die Landesstelle für Straßentechnik, Abteilung 9 des Regierungspräsidiums Tübingen, zur Mobilitätszentrale Baden-Württemberg mit zentralen Zuständigkeiten für das gesamte Land Baden-Württemberg weiterentwickelt.

Im Rahmen der Neuordnung der Geschäftsbereiche der Landesregierung soll die Mobilitätszentrale Baden-Württemberg nun in das Verkehrsministerium eingegliedert werden. Ziel ist es, die Kompetenzen zur Schaffung einer neuen, vernetzten, digitalen und verkehrssicheren Mobilität landesweit stärker zu bündeln. Damit soll die Grundlage für die Gestaltung einer attraktiven und verlässlichen Mobilität im Klimaschutzland Baden-Württemberg geschaffen werden. Insbesondere die Bereiche Mobilitäts- und Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation sollen stärker zur Verbesserung des Klimaschutzes im Verkehr beitragen und die Verkehrswende intensiver unterstützen.

B. Wesentlicher Inhalt

Der Gesetzesentwurf passt die Zuständigkeitsregelungen des Straßengesetzes an die geplanten Strukturen an und weist dem Verkehrsministerium die bisher von der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg wahrgenommenen Aufgaben zu.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten für die öffentlichen Haushalte (ohne Erfüllungsaufwand)

Die mit dem Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes verfolgte Eingliederung der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg in das Verkehrsministerium erfolgt kostenneutral. Auch für die Kreise und Kommunen entstehen keine zusätzlichen Kosten.

E. Erfüllungsaufwand

Ein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft entsteht nicht. Ebenso fallen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten an.

Mit der Eingliederung der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg in das Verkehrsministerium ist mit einer geringfügigen Entlastung der Verwaltung im nicht messbaren Bereich zu rechnen. Infolge der angestrebten Gesetzesänderung kommt es zu einer Verwaltungsvereinfachung. Nach der bestehenden Regelung obliegt die Fachaufsicht für die betriebliche Unterhaltung dem Regierungspräsidium Tübingen, die zukünftig durch das Verkehrsministerium wahrgenommen werden soll. Damit entfällt aber die Erteilung von Weisungen durch die Regierungspräsidien und ggf. die Entscheidung des Verkehrsministeriums bei Meinungsverschiedenheiten. Ein messbarer personeller Minderaufwand ist hiermit nicht verbunden.

F. Nachhaltigkeitscheck

Der Nachhaltigkeitscheck wurde durchgeführt.

G. Sonstige Kosten für Private

Sonstige Kosten für Private entstehen nicht.

**Staatsministerium
Baden-Württemberg
Ministerpräsident**

Stuttgart, 3. November 2021

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

in der Anlage übersende ich gemäß Artikel 59 Absatz 1 der Landesverfassung den von der Landesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes mit Begründung und Vorblatt. Ich bitte, die Beschlussfassung des Landtags herbeizuführen. Die federführende Zuständigkeit für das Gesetz liegt beim Verkehrsministerium. Beteiligt sind das Ministerium für Finanzen und das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen. Die übrigen Ressorts wurden nachrichtlich beteiligt.

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 Gesetz vom 12. November 2020 (GBl. S. 1039) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 53a wird wie folgt gefasst:

„§ 53a

Besondere Zuständigkeit des Ministeriums

(1) Das Ministerium erfüllt landesweit zentral wahrzunehmende Aufgaben im Straßenwesen, insbesondere

1. Auswertung von Straßen- und Verkehrsdaten und Führung der Straßeninformationssysteme des Landes,
2. Steuerung der Entwicklung, Nutzung und Pflege der fachlichen Informations- und Kommunikationstechnik und von fachlichen Softwareanwendungen einschließlich ihrer Betreuung und der Gewährleistung der Informationssicherheit im Bereich der Straßen in der Straßenbaulast des Landes oder des Bundes,
3. Betrieb der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg, Verkehrsmanagement einschließlich Planung, Bau und Steuerung von verkehrsbeeinflussenden Anlagen (zum Beispiel Strecken- und Netzbeeinflussungsanlagen, temporäre Seitenstreifenfreigabe, Zuflussregelungsanlagen und Fahrstreifen-signalisierung), Datenübertragungsnetze, Aufbau und Betrieb der Verkehrs- und Tunnelleitzentrale im Bereich der Straßen in der Straßenbaulast des Landes oder des Bundes einschließlich Planung, Umsetzung und Betrieb der dafür erforderlichen zentralen Infrastruktur,
4. betriebstechnische Überwachung der Tunnelanlagen an Straßen in der Straßenbaulast des Landes oder des Bundes,
5. straßenbautechnische Prüfung von Schwer- und Sondertransporten im Rahmen der Anhörung der Straßenbaulastträger Land oder Bund,
6. Aufbau und Betrieb der Zentralstelle für Verkehrssicherheit,
7. Aufbau und Pflege eines Wissensmanagements in der Straßenbauverwaltung des Landes,

8. fachliche Aus- und Fortbildung des Personals der Straßenbauverwaltung, überbetriebliche Ausbildung der in den Straßenbaubehörden nach § 50 Absatz 3 und § 53b Absatz 2 erforderlichen Straßenwärter, Ausbildung der Leitungsebene von Meistereien und Bauhöfen sowie Betrieb des Ausbildungszentrums der Straßenbauverwaltung des Landes,
 9. zentrale Vergabestelle für die Beschaffung von Liefer- und Dienstleistungen sowie freiberuflichen Leistungen für den Bereich Straßenbau und -erhaltung, deren geschätzter Auftragswert die jeweils festgelegten EU-Schwellenwerte erreicht oder überschreitet, soweit die Beschaffung nicht über das Logistikzentrum Baden-Württemberg oder die Landesoberbehörde IT Baden-Württemberg zu erfolgen hat,
 10. Leistungen im Bereich der vernetzten Mobilität sowie
 11. Aufgaben an bundeseigenen Nebenanlagen im Bundesstraßenbereich.
- (2) Das Ministerium führt landesweit die Fachaufsicht über die unteren Verwaltungsbehörden im Bereich der betrieblichen Unterhaltung. Dem Ministerium stehen im Rahmen dieser Zuständigkeit die in § 3 Absatz 3 des Landesverwaltungsgesetzes benannten Aufsichtsmittel unmittelbar gegenüber den unteren Verwaltungsbehörden zu. Im Übrigen bleibt die Zuständigkeit der Regierungspräsidien als Fachaufsichtsbehörden unberührt.“
2. § 53b Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„§ 53a gilt entsprechend.“
 - b) Der neue Satz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

„2. das Ministerium nach Maßgabe des § 53a,“
 - bb) Die bisherige Nummer 2 wird zu Nummer 3.
 3. Die Inhaltsübersicht ist entsprechend anzupassen.

Artikel 2

Übergangsvorschriften

§ 53a Absatz 1 Nummer 4 ist erst ab dem 1. Januar 2024 anzuwenden.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung

Der Verkehrsbereich und insbesondere der Straßenverkehr muss deutlich mehr zum Klimaschutz beitragen und sicherer werden, hierzu ist die zügige Umsetzung der Verkehrswende erforderlich.

Die neu geschaffene Mobilitätszentrale ist ein wichtiger Baustein für die Schaffung einer neuen klimagerechteren und vernetzten Mobilität in Baden-Württemberg. Sie soll ein umfassendes Angebot für die neue Mobilität und Verkehrssteuerung sicherstellen. Dafür wurde unter anderem im Zusammenhang mit der Überführung der Autobahnaufgaben in bundeseigene Verwaltung die bisherige Abteilung 9 – Landesstelle für Straßentechnik – zur Mobilitätszentrale Baden-Württemberg weiterentwickelt und mit der Änderung des Straßengesetzes zum 1. Januar 2021 normiert. Die Ausbauschritte in den Bereichen Mobilitäts- und Verkehrssteuerung, Verkehrsinformation und Verkehrssicherheit sowie klimafreundliche Antriebstechnologien sind derzeit in der Umsetzung.

Im nächsten Schritt soll nun eine Bündelung der Steuerungskompetenzen und -kapazitäten im Bereich Mobilität beim Verkehrsministerium erfolgen. Eine Bündelung von Themen wie Verkehrslenkung und -steuerung, Digitalisierung im Straßenverkehr, Vernetzung der Verkehrsträger, neue Mobilitätsformen etc. ist wesentliche Voraussetzung für eine zielorientierte Steuerung der Verkehrswende und das Erreichen der Vision Zero, mit dem Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten bis 2030 gegenüber 2010 um 60 % zu reduzieren.

Deshalb soll die Mobilitätszentrale Baden-Württemberg – Abteilung 9 des Regierungspräsidiums Tübingen – in das Verkehrsministerium eingegliedert und mit den dort vorhandenen Potenzialen zusammengeführt werden.

Dies bringt insbesondere folgende Vorteile:

Die strategischen Steuerungsmöglichkeiten werden vereinheitlicht und deutlich verbessert. Die Bündelung der Steuerung der Mobilitätsverwaltung bewirkt insbesondere kurze Wege bei den Entscheidungsprozessen und der Aufwand fachlicher Abstimmungsprozesse kann reduziert werden. Die optimierten Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse gewährleisten eine effizientere und insgesamt bessere Aufgabenerfüllung. Die durch die neuen Themen entstandene stärkere landesweite Ausrichtung der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg mit mehr konzeptionellen Aufgaben wird auch landesweit besser organisatorisch abgebildet.

Es können somit Vorteile in den Bereichen Steuerung, Qualität der Aufgabewahrnehmung, Wirtschaftlichkeit und Organisationseffizienz generiert werden. So soll die Schaffung einer attraktiven und nachhaltigen Mobilität im Klimaschutzland Baden-Württemberg aktiv vorangetrieben werden.

Die Leitentscheidungen für die in der Verwaltungsstrukturreform 2005 geschaffenen gebündelten Organisationsstrukturen der Regierungspräsidien sowie für einen dreistufigen Aufbau der Verwaltungsstruktur in Baden-Württemberg bleiben von der Migration weitestgehend unberührt.

II. Inhalt

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Tübingen für die Wahrnehmung zentraler Aufgaben durch die Mobilitätszentrale Baden-Württemberg in § 53a wird gestrichen und durch eine Zuordnung dieser Aufgaben zum Verkehrsministerium ersetzt.

Hieraus ergeben sich Folgeänderungen in § 53b Straßengesetz für die Zuständigkeiten an Bundesstraßen.

III. Alternativen

Keine.

IV. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Die Änderung der Zuständigkeiten für die Aufgaben der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg führt zu keiner strukturellen Mehrbelastung des Haushalts. Sofern Stellenhebungen erforderlich werden, werden diese finanzneutral umgesetzt. Die Entscheidung hierüber bleibt dem Haushaltsgesetzgeber vorbehalten. Die sächlichen Kosten für die Aufgaben der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg sind bereits im Haushalt etatisiert.

V. Erfüllungsaufwand

Ein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft entsteht nicht. Ebenso fallen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten an.

Bei den in § 53a aufgenommenen Zuständigkeiten handelt es sich um bereits bestehende Aufgaben, die im Zuge der Neuordnung der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg kostenneutral vom Regierungspräsidium Tübingen auf das Verkehrsministerium übergehen. Durch die Aufgabenverlagerung entfallen weder Zuständigkeiten noch kommen neue hinzu.

Sämtliche mit der Weiterentwicklung der Abteilung 9 des Regierungspräsidiums Tübingen von der Landesstelle für Straßentechnik zur Mobilitätszentrale entstandenen Aufwände wurden bereits mit dem Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes vom 12. November 2020 (GBL. S. 1039) abgebildet.

VI. Wesentliches Ergebnis des Nachhaltigkeitschecks

Mit der Integration der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg mit ihren landesweiten Aufgaben in das Verkehrsministerium sind positive Auswirkungen auf die Bewältigung der akuten Klimaschutzfragen im Verkehrsbereich sowie auf die Leistungsfähigkeit der Verwaltung und eine bessere Unterstützung der Verkehrswende im Land zu erwarten.

Die Regelungsfolgen des Gesetzes werden positiv bewertet.

VII. Kosten für Private

Sonstige Kosten für Private entstehen nicht.

VIII. Wesentliches Ergebnis der Anhörung

1. Angehörte Verbände und Institutionen

Im Rahmen des durchgeführten Anhörungsverfahrens erhielten der Landkreistag Baden-Württemberg, der Städtetag Baden-Württemberg, der Gemeindetag Baden-Württemberg, die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW), der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e. V. (BUND), der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV), der Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e. V. (NABU) sowie der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Baden-Württemberg e. V. Gelegenheit zur Stellungnahme.

Ferner wurden der Normenprüfungsausschuss, der Landesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit sowie der Normenkontrollrat beteiligt. Die Anmerkungen wurden so weit wie möglich berücksichtigt. Der Gesetzentwurf zur Änderung des Straßengesetzes wurde zudem im Beteiligungsportal veröffentlicht.

2. Ergebnis der Anhörung im Einzelnen

Die Eingliederung der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg in das Verkehrsministerium und die damit einhergehende Anpassung der gesetzlichen Zuständigkeiten wird überwiegend begrüßt. Die Stellungnahmen enthalten Anregungen sowie Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zu dem Gesetzentwurf.

Im Einzelnen:

Der LNV, dessen Stellungnahme sich der BUND anschließt, begrüßt die Eingliederung der Mobilitätszentrale als notwendigen und überfälligen Schritt, um die dringend notwendige Verkehrswende voranzubringen. Er fordert allerdings ein verkehrspolitisch breiter aufgestelltes Mobilitätsgesetz, das Fußgehende, Fahrradfahrende und den Öffentlichen Verkehr mit einbindet und ihnen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einräumt.

Zu den Ausführungen ist anzumerken, dass die Änderung des Straßengesetzes dazu dient, die gesetzlichen Zuständigkeiten für die bisher von der Mobilitätszentrale wahrgenommenen Aufgaben auf das Verkehrsministerium zu übertragen. Weitere Regelungen, wie etwa ein Mobilitätsgesetz bzw. ein Landesmobilitätskonzept, mit dem die Rahmenbedingungen für das Zusammenwirken verschiedener Verkehrsträger im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Entwicklung der Mobilität geschaffen werden können, sollen noch gesondert erfolgen.

Der NABU Baden-Württemberg zeigt sich mit der Eingliederung der Mobilitätszentrale in den Geschäftsbereich des Ministeriums grundsätzlich einverstanden, er geht jedoch davon aus, dass die Mobilitätszentrale als selbständige Einheit in das Ministerium aufgenommen wird.

Hierzu ist festzuhalten, dass im Zuge der Zusammenführung von Mobilitätszentrale und Verkehrsministerium zur Optimierung der Aufgabenerledigung eine neue Organisationsstruktur unter Einbeziehung aller Abteilungen des Verkehrsministeriums angedacht ist. Mit der Schaffung einer neuen Abteilung 5 „Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität“ werden Digitalisierungsthemen wie Mobilitätssteuerung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsdaten, automatisiertes Fahren sowie Fahrzeugtechnik und Fahrzeugzulassung überwiegend in der neuen Abteilung 5 zusammengeführt und gebündelt.

Ferner regt der NABU in seiner Stellungnahme zu § 53a an, die Veröffentlichung und Zurverfügungstellung von allen verfügbaren Verkehrsdaten in einem regelmäßigen Zeitraum von einem Monat ergänzend aufzunehmen.

Hierzu ist anzumerken, dass infolge der IVS-Richtlinie (EU 40/2010) und der damit verbundenen delegierten Verordnungen die Verkehrsbehörden, Verkehrsbetreiber, Infrastrukturbetreiber und Anbieter nachfrageorientierter Verkehrsangebote bereits heute schon verpflichtet sind, verfügbare statische Verkehrsdaten und deren Metadaten zu veröffentlichen. Einer gesonderten landesrechtlichen Regelung im Straßengesetz bedarf es hierzu nicht.

Der Ausbau der Verkehrsdatenerfassung, die auch die Einbindung anderer Verkehrsarten als den motorisierten Verkehr vorsieht, wird im Land weiter forciert. Baden-Württemberg verfolgt eine umfassende Open-Data-Strategie, die in Anlehnung an das Landesinformationsfreiheitsgesetz (LIFG), das Informationsweiterverwendungsgesetz (IWG) und der Geodatennutzungsverordnung (GeoNutZV) den Menschen nahezu alle Daten kosten- und barrierefrei zur Verfügung stellt. Mit MobiData BW wurde hierfür die notwendige technische Plattform geschaffen, die auch in Zukunft weiter ausgebaut wird. Das Land verfolgt zudem den Ansatz verfügbare Daten zügig zu veröffentlichen. Aufgrund unterschiedlicher technischer Datenquellen, dem sehr heterogenen Hosting von Daten und dem Einsatz externer Dienstleister können Daten jedoch nicht immer binnen eines Monats veröffentlicht werden. Beispielsweise ist für die Bereitstellung repräsentativer Verkehrszählungen die statistische Aufbereitung der nur zeitweise erhobenen Zähl-daten durch ein Ingenieurbüro erforderlich. Die Auswertung und Aufbereitung der Vielzahl an Daten erfolgt in solchen Fällen in einem Zeitraum von durchschnittlich zwei Monaten.

Die Eingliederung der Mobilitätszentrale wird vom Landkreistag Baden-Württemberg ebenfalls mitgetragen. Er regt allerdings eine Ergänzung des § 53a an,

die bislang für die von der Mobilitätszentrale verankerten Beratungsleistungen gegenüber den weiteren Straßenbaubehörden für Straßen in der Straßenbaulast der Land- und Stadtkreise sowie der Gemeinden auch für das Ministerium aufzunehmen.

Die Übernahme der vereinbarten Übergangsfrist bis zur rechtlichen Umsetzung der Überwachung der Tunnelanlagen an Straßen in der Straßenbaulast des Landes oder des Bundes ist aus Sicht des Landkreistags folgerichtig. Er geht allerdings davon aus, dass mit der Mobilitätszentrale im Einzelnen bestehende Vereinbarungen zur Realisierung des Übergangs der Tunnelanlagen von der vorgesehenen Zuständigkeitsverschiebung unberührt bleiben.

Zu den vorgebrachten Anmerkungen ist auszuführen, dass es einer gesetzlichen Regelung für die Durchführung von Beratungsleistungen gegenüber den weiteren Straßenbaubehörden nicht bedarf, da solche Leistungen von der Zuständigkeitskompetenz des Ministeriums als oberste Landesstraßenbaubehörde bereits umfasst sind.

Ferner führt die Eingliederung der Mobilitätszentrale zu keiner Änderung der bislang angedachten Vorgehensweise zur operativen Abwicklung der Aufschaltung der Tunnelanlagen, die noch im Einzelnen mit den jeweiligen Landkreisen abschließend abzustimmen ist.

Der VCD befürwortet in seiner Stellungnahme die Eingliederung der Mobilitätszentrale und den Aufbau einer neuen Abteilung, die sich explizit der Digitalisierung und dem Vernetzen der Verkehrsträger widmet. Er befürchtet allerdings, dass dabei vornehmlich die Verkehrsdaten zur Steuerung des motorisierten Individualverkehrs im Fokus stehen. Wie die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern umgesetzt werden soll bzw. wie diese Aufgabe in der neuen Abteilung bearbeitet werden soll, bliebe offen. Deshalb soll insbesondere bei der Digitalisierung und der Vernetzung der Mobilitätsträger der Umweltverbund stärker gesetzlich berücksichtigt und erwähnt werden.

Hier ist darauf hinzuweisen, dass mit der Entwicklung und dem Aufbau einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsdateninfrastruktur die Zusammenführung und Bereitstellung von mobilitätsrelevanten Daten aller Verkehrsträger und nicht nur des motorisierten Individualverkehrs vorangetrieben werden soll. Die Umsetzung im Einzelnen bleibt jedoch dem Vollzug überlassen und bedarf keiner gesonderten gesetzlichen Regelung. Ziel des vorliegenden Gesetzgebungsvorhabens ist es, die Eingliederung der Mobilitätszentrale im jetzigen Aufgabenbestand sicherzustellen. Weitere Regelungen bleiben ggf. gesonderten (Gesetzgebungs-) Vorhaben, insbesondere einem späteren Landesmobilitätskonzept und/oder dem Erlass eines Mobilitätsgesetzes vorbehalten.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Nummer 1

Die Neufassung des § 53a ist geboten. Die besonderen Zuständigkeiten des Regierungspräsidiums Tübingen entfallen.

Der bisherige § 53a Absatz 1 Nummer 1, der eine Unterstützung des Ministeriums für Verkehr durch die Mobilitätszentrale Baden-Württemberg, Abteilung 9 des Regierungspräsidiums Tübingen vorsieht, entfällt mit der Eingliederung der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg in das Verkehrsministerium. Die Bearbeitung allgemeiner Angelegenheiten im Straßenwesen, wie etwa in den Bereichen Straßenbautechnik, Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit sowie dem Vermessungs- und Kartenwesen etc., gehören bereits zum Kernbereich der Aufgaben des Ministeriums für Verkehr und bedürfen keiner gesetzlichen Regelung.

Die bislang in § 53a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe i sowie in Absatz 2 enthaltene gesetzliche Regelung zu den Beratungsleistungen entfällt ebenfalls mit der Eingliederung der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg in das Verkehrsministerium.

Die im bisherigen § 53a Absatz 1 Nummer 2 festgelegten Aufgaben, wie etwa die landesweite Wahrnehmung von Aufgaben in den Bereichen Verkehrsmanagement und -steuerung sowie der vernetzten Mobilität, gehen unverändert auf das Verkehrsministerium über. Die Zuständigkeit für die Aufgabenerfüllung wird dem Verkehrsministerium in einem neuen Absatz 1 zugewiesen. Es handelt sich hierbei um eine gegenüber der generellen Zuständigkeitszuordnung in § 51 Absatz 1, wonach die Aufgabenzuweisung von Planung, Bau und Erhaltung sowie Unterhaltung von Landesstraßen grundsätzlich an die Regierungspräsidien und die unteren Verwaltungsbehörden erfolgt, spezielle Regelung.

§ 53a Absatz 1 Nummer 2 weist dem Verkehrsministerium die Zuständigkeit für die IT-Fachverfahren/Fachsoftware zu, die im Bereich der Straßenbaulast des Landes oder des Bundes für die Planung, den Bau, den Betrieb von Straßen, sowie für das Verkehrsmanagement erforderlich sind. Davon unberührt bleibt die Standard-IT-Ausstattung und -software für Bürokommunikation der Regierungspräsidien in der Zuständigkeit des Innenministeriums.

Die Aufgabe der Ausübung der Fachaufsicht über die unteren Verwaltungsbehörden für den Bereich der betrieblichen Unterhaltung, die bislang in § 53a Absatz 1 Nummer 3 geregelt ist, wird in einem neuen Absatz 2 dem Verkehrsministerium zugeordnet. Die bereits bestehende landesweite Zuständigkeitskonzentration zur Ausübung der Fachaufsicht im Bereich der betrieblichen Unterhaltung geht von der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg auf das Verkehrsministerium über und stellt insoweit eine nach den §§ 3 Absatz 5, 20 Landesverwaltungsgesetz (LVG) spezielle Regelung zur Ausgestaltung der Fachaufsicht dar. Die mit der Verwaltungsstrukturreform im Jahr 2005 getroffene Leitentscheidung für den grundsätzlich dreistufigen Aufbau der Verwaltungsstruktur wird hiermit nicht in Frage gestellt, da es sich bei der Ausnahme im Bereich der betrieblichen Unterhaltung um einen abgrenzbaren und überschaubaren Aufgabenbereich nach § 51 Absatz 2 Nummer 1 des Straßengesetzes handelt. Die weiteren Zuständigkeiten der Regierungspräsidien als originäre Aufsichtsbehörden bleiben unberührt.

Der bisherige § 53a Absatz 3 zur Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung wurde gestrichen. Das Erfordernis des Einvernehmens mit dem Innenministerium zur näheren Bestimmung des Umfangs der im neuen § 53a Absatz 1 festgelegten Aufgaben entfällt mit der Verlagerung der Zuständigkeit für die Aufgabenerfüllung an das Verkehrsministerium.

Nummer 2

Die Verweise auf die entsprechende Geltung des § 53a erstrecken den Anwendungsbereich des § 53a auch auf die Aufgabenerfüllung im Bereich der Bundesstraßen mit dem Ziel der gleichen Zuständigkeitsregelungen für Landes- und Bundesstraßen. Der in § 51 Absatz 8 enthaltene Bezug hat insoweit lediglich für die Zuständigkeiten und Aufgaben nach Landesrecht Bedeutung, nicht aber für die Bundesaufgaben.

Nummer 3

Die Anpassung des Inhaltsverzeichnisses entspricht den übrigen Änderungen.

Zu Artikel 2

Artikel 2 stellt klar, dass die mit dem Änderungsgesetz vom 12. November 2020 eingeführte Übergangsfrist auch für die Neuregelung des § 53a Absatz 1 Nummer 4 gelten soll, um die für die Ausübung der zugewiesenen Aufgabe notwendigen technischen Strukturen nunmehr beim Verkehrsministerium einrichten zu können.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Das Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.



Baden-Württemberg

NORMENKONTROLLRAT BADEN-WÜRTTEMBERG

21. Oktober 2021

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

Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes

NKR-Nummer 90/2021, Ministerium für Verkehr

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

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Kein Erfüllungsaufwand
Wirtschaft	Kein Erfüllungsaufwand
Verwaltung (Land/Kommunen)	Kein Erfüllungsaufwand

II. Im Einzelnen

Im Rahmen der Neuordnung der Geschäftsbereiche der Landesregierung soll die Mobilitätszentrale Baden-Württemberg in das Verkehrsministerium eingegliedert werden. Ziel ist es, die Kompetenzen zur Schaffung einer neuen, vernetzten, digitalen und verkehrssicheren Mobilität landesweit stärker zu bündeln. Damit soll die Grundlage für die Gestaltung einer attraktiven und verlässlichen Mobilität im Klimaschutzland Baden-Württemberg geschaffen werden.

Der Gesetzesentwurf passt die Zuständigkeitsregelungen des Straßengesetzes an die geplanten Strukturen an und weist dem Verkehrsministerium die bisher von der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg wahrgenommenen Aufgaben zu.

II.1. Erfüllungsaufwand

II.1.1. Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft

Ein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft entsteht nicht. Ebenso fallen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten an.

II.1.2. Verwaltung

Bei der vorliegenden Gesetzesänderung entfällt nach der landesspezifischen Weiterentwicklung der Methodik zur Berechnung des Erfüllungsaufwands die Pflicht zur Berechnung des Erfüllungsaufwandes, da es sich um eine Organisationsmaßnahme und damit um institutionelle Kosten handelt.

II.2. Nachhaltigkeitscheck

Mit der Integration der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg mit ihren landesweiten Aufgaben in das Ministerium für Verkehr sind positive Auswirkungen auf die Bewältigung der akuten Klimaschutzfragen im Verkehrsbereich sowie auf die Leistungsfähigkeit der Verwaltung und eine bessere Unterstützung der Verkehrswende im Land zu erwarten. Die Regelungsfolgen des Gesetzes werden positiv bewertet.

III. Votum

Das Ressort hat die Auswirkungen des Regelungsvorhabens nachvollziehbar dargestellt. Der Normenkontrollrat Baden-Württemberg erhebt im Rahmen seines Regierungsauftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Regelungsfolgen.

Der Normenkontrollrat begrüßt, dass das zuständige Ressort seiner Empfehlung, eine Evaluierung durchzuführen, zustimmt. Das Ressort gibt an, dass die empfohlene Evaluierung nach zwei Jahren durchgeführt wird. Dadurch kann geprüft werden, wie sich die Eingliederung der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg auf Verwaltungsabläufe und damit auf Verfahrenskosten für die Beteiligten ausgewirkt hat.

Dr. Gisela Meister-Scheufelen
Vorsitzende

Claus Munkwitz
Berichtersteller

Verzeichnis der Abkürzungen

VwV NKR BW Verwaltungsvorschrift für den Normenkontrollrat Baden-Württemberg