

Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes

A. Zielsetzung

Im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wurde im Jahr 2017 festgelegt, die Bundesautobahnen mit Wirkung zum 1. Januar 2021 aus dem System der Auftragsverwaltung der Länder herauszulösen und in Bundesverwaltung zu überführen. Der Bund wird ab diesem Zeitpunkt die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der Bundesautobahnen übernehmen. Dadurch ergibt sich in der Folge die Notwendigkeit, das Straßengesetz für Baden-Württemberg an die neue gesetzliche Zuständigkeitsverteilung im Bereich der Bundesautobahnen anzupassen.

Um die Entwicklung einer leistungsfähigen, nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität weiter voranzutreiben, sollen mit einer Regelung zur Teileinziehung die veränderten Mobilitäts- und Raumannsprüche im öffentlichen Straßenraum Berücksichtigung finden. Durch eine Neuverteilung von Flächen kann umweltfreundlichen Mobilitätsformen im öffentlichen Straßenraum mehr Raum gegeben werden. Zugleich muss die Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur – nicht zuletzt im Hinblick auf die Bedürfnisse der ansässigen Wirtschaft – gesichert bleiben.

Die Aufnahme von Zweckbestimmungen trägt den veränderten, komplexeren Mobilitätsanforderungen im Straßenraum Rechnung und soll zu einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur beitragen.

Ein weiteres wichtiges Ziel der Gesetzesnovellierung besteht in der Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren. Hier bleiben die Regelungen des Straßengesetzes für Baden-Württemberg hinter denen des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) zurück.

Darüber hinaus wird das Gesetzgebungsvorhaben zum Anlass genommen, Anpassungen an verschiedenen Stellen im Gesetz vorzunehmen, die dem praktischen Vollzug sowie der Rechtsklarheit dienen.

B. Wesentlicher Inhalt

Der Gesetzesentwurf passt die sich mit dem Wegfall der Zuständigkeiten für den Bereich der Bundesautobahnen ergebenden Änderungen im Straßengesetz an und führt zu einer Neuordnung der Aufgaben der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg in den verbleibenden Strukturen.

Durch eine Regelung zur Klärung der straßenrechtlichen Verantwortungsbereiche werden unter anderem Abstimmungsprozesse zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden im Sinne der Verfahrensbeschleunigung und Verwaltungsvereinfachung verkürzt. Mit demselben Ziel wird eine Regelung aufgenommen, die den vorzeitigen Beginn von bestimmten Baumaßnahmen bereits vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses ermöglicht.

Mit der Aufnahme einer Regelung zur Teileinziehung wird klargestellt, dass im Wege einer nachträglichen Widmungsbeschränkung öffentliche Flächen für umweltfreundliche Verkehrsarten umgestaltet werden können. Ferner erfolgt mit dem Gesetzesentwurf eine Anpassung der Zuständigkeiten für die Durchführung von Maßnahmen zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht auf den der Straße benachbarten Grundstücken.

C. Alternativen

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

D. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Die mit dem Gesetzesentwurf zur Änderung des Straßengesetzes entstehenden Kosten werden aus bereits veranschlagten Mitteln aus dem Kapitel 1304 Straßenverkehr des Ministeriums für Verkehr finanziert.

E. Erfüllungsaufwand

Ein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft entsteht nicht. Ebenso fallen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten an. Aufgrund des mit Wirkung zum 1. Januar 2021 eintretenden Wegfalls der Auftragsverwaltung für die Bundesautobahnen und der damit einhergehenden Notwendigkeit, das Straßengesetz für Baden-Württemberg in Bezug auf die Zuständigkeiten der Straßenbaubehörden anzupassen, wird die Verwaltung in Baden-Württemberg jährlich um rund 7 902 400 Euro Personalkosten sowie um 548 000 Euro Sachkosten entlastet. Insgesamt führt dies zu einer jährlichen Entlastung beim Erfüllungsaufwand in Höhe von 8 450 400 Euro. Es entsteht dem Land zudem ein einmaliger Sachaufwand in Höhe von 2 880 000 Euro.

F. Nachhaltigkeitscheck

Der Nachhaltigkeitscheck wurde durchgeführt.

G. Sonstige Kosten für Private

Sonstige Kosten für Private entstehen nicht.

**Staatsministerium
Baden-Württemberg
Ministerpräsident**

Stuttgart, 6. Oktober 2020

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 Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes für 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. 329, ber. S. 683), das zuletzt durch Artikel 50 des Gesetzes vom 11. Februar 2020 (GBl. S. 37, 43) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 1
Zweck des Gesetzes, Geltungsbereich“
 - b) Dem Wortlaut wird folgender Absatz 1 vorangestellt:

„(1) Dieses Gesetz dient der Bereitstellung der öffentlichen Straßen zur Ermöglichung einer an den Bedürfnissen aller Mobilitätsgruppen ausgerichteten Nutzung des Verkehrsraums. Es soll zur Entwicklung einer leistungsfähigen, nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität beitragen und dabei die veränderten Mobilitäts- und Raumannsprüche für die unterschiedlichen Verkehrsarten im öffentlichen Straßenraum berücksichtigen und ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleisten.“
 - c) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 2.
2. In § 4 Absatz 1 wird das Wort „numerieren“ durch das Wort „nummerieren“ ersetzt.
3. § 7 wird wie folgt geändert:
 - a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Die Teileinziehung einer Straße kann angeordnet werden, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit für eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungskreise oder Benutzungszwecke vorliegen.“
 - b) In den Absätzen 2, 3 und 4 werden jeweils nach dem Wort „Einziehung“ die Wörter „oder Teileinziehung“ eingefügt.
4. Nach § 9 wird folgender § 9 a eingefügt:

„§ 9 a

Sicherheitsvorschriften

Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der

öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügen. Behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere als die Straßenbaubehörden bedarf es nicht. Die aufgrund von wasserrechtlichen Vorschriften erforderlichen Zulassungen werden von den Straßenbaubehörden nach den wasserrechtlichen Vorschriften im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden erteilt. Die Sätze 2 und 3 finden nur bei Straßen im Sinne des § 3 Absatz 1 Nummer 1 und 2 Anwendung.“

5. § 16 wird folgender Absatz 9 angefügt:

„(9) Die Straßenbaubehörde kann von der Straße entfernte Gegenstände bis zur Erstattung ihrer Aufwendungen zurückbehalten. Ist die Eigentümerin beziehungsweise der Eigentümer oder die Halterin beziehungsweise der Halter der von der Straße entfernten Gegenstände innerhalb angemessener Frist nicht zu ermitteln oder kommt er seinen Zahlungspflichten innerhalb von zwei Monaten nach Zahlungsaufforderung nicht nach oder holt er die Gegenstände innerhalb einer ihm schriftlich gestellten angemessenen Frist nicht ab, so kann die Straßenbaubehörde sie verwerten. In der Aufforderung zur Zahlung oder Abholung ist auf die Möglichkeit der Verwertung hinzuweisen. Die Befugnisse nach anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.“

6. § 22 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Satz 1 Nummer 1 gilt nicht für technische Einrichtungen, die für das Erbringen von öffentlich zugänglichen Telekommunikationsdiensten erforderlich sind.“

b) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

7. Nach § 36 wird folgender § 36 a eingefügt:

„§ 36 a

Duldungspflichten

(1) Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte haben zur Vorbereitung der Planung und der Baudurchführung notwendige Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstige Vorarbeiten durch die Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte zu dulden. Wohnungen dürfen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden. Satz 2 gilt nicht für Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume während der jeweiligen Arbeits-, Geschäfts- oder Aufenthaltszeiten.

(2) Die Absicht, solche Arbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher bekannt zu geben. Sind Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte nicht bekannt oder ist deren Aufenthalt unbekannt und lassen sie sich in angemessener Frist nicht ermitteln, kann eine Benachrichtigung durch ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden, in deren Bereich die Vorarbeiten durchzuführen sind, erfolgen.

(3) Entstehen durch eine Maßnahme nach Absatz 1 einem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten unmittelbare Vermögensnachteile, so hat der Träger der Straßenbaulast eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Kommt eine Einigung über die Geldentschädigung nicht zustande, so setzt die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag der Straßenbaubehörde oder des Berechtigten die Entschädigung fest. Vor der Entscheidung sind die Beteiligten zu hören.

(4) Die Absätze 1 bis 3 finden auf Vermessungen nach Abschluss der Straßenbauarbeiten sowie auf Maßnahmen, die zur Unterhaltung der Straße erforderlich sind, entsprechend Anwendung. Dies gilt insbesondere für Anlieger und Hinterlieger der Straße sowie für Inhaber einer Sondernutzungserlaubnis oder andere Nutzungsberechtigte am Straßengrundstück, auf deren Interesse Rücksicht zu nehmen ist. Abweichend von Satz 1 und 2 haben Inhaber einer Sondernutzungserlaubnis ohne Anspruch auf Entschädigung zu dulden, dass die Ausübung ihres Rechts durch Arbeiten zur Unterhaltung vorübergehend behindert oder unterbrochen wird; bei anderen Nutzungsberechtigten am Straßengrundstück sind die zugrundeliegenden Rechtsverhältnisse maßgebend.“

8. § 37 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Eine Änderung liegt vor, wenn eine Landesstraße

1. um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
2. in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird.“

b) Es wird folgender Satz angefügt:

„Sofern in diesen Fällen ein Planfeststellungsbeschluss erwirkt wurde, gilt Satz 2 entsprechend.“

9. Nach § 37 wird folgender § 37 a eingefügt:

„§ 37 a

Vorläufige Anordnung

(1) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers und nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden,

1. soweit es sich um reversible Maßnahmen handelt,
2. wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht,
3. wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann und
4. wenn die nach § 74 Absatz 2 des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung der Interessen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ortsüblich bekannt zu machen.

(2) Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. § 36 a bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht ausgeglichen wird, ist der Schaden durch den Träger des Vorhabens zu ersetzen.

(3) Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung. Ein Vorverfahren findet nicht statt.“

10. Nach § 40 Satz 1 wird wie folgender Satz 2 eingefügt:

„In diesen Fällen ist die Enteignung auch zulässig, soweit sie zur Instandsetzung oder Erneuerung (Erhaltung) notwendig ist.“

11. § 40 a wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Die Absätze 1 bis 5 gelten entsprechend für Grundstücke für Maßnahmen der Instandsetzung oder Erneuerung (Erhaltung), die nach § 40 Satz 2 benötigt werden. In diesem Fall bedarf es der vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung nicht.“

12. In § 41 Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Straßen“ die Wörter „einschließlich Radwege“ eingefügt

13. § 51 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„Unterhaltung durch Instandsetzung oder Erneuerung (Erhaltung) der Straßen und ihrer Bestandteile sowie auf den der Straße benachbarten Grundstücken, wenn die Verkehrssicherungspflicht dies erfordert. Dies gilt, soweit in Absatz 2 Nummer 2 bis 5 und 7 nichts anderes bestimmt ist.“

b) In Absatz 2 Nummer 7 wird das Wort „Maßnahmen“ durch die Wörter „Unterhaltungsmaßnahmen im Sinne von Nummer 1 und 2“ ersetzt.

14. § 53 a wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Regierungspräsidium Tübingen

1. unterstützt das Ministerium durch Bearbeitung allgemeiner Angelegenheiten im Straßenwesen, insbesondere

- a) Straßenbautechnik, Erhaltung und Erneuerung,
 - b) technischer Umweltschutz im Straßenwesen,
 - c) Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit,
 - d) Vermessungs- und Kartenwesen sowie
 - e) vernetzte Mobilität;
2. erfüllt landesweit zentral wahrzunehmende Aufgaben im Straßenwesen, insbesondere
- a) Auswertung von Straßen- und Verkehrsdaten und Führung der Straßeninformationssysteme des Landes,
 - b) Steuerung der Entwicklung, Nutzung und Pflege der Informations- und Kommunikationstechnik und von Softwareanwendungen einschließlich ihrer Betreuung im Bereich der Straßen in der Straßenbaulast des Landes oder des Bundes,
 - c) Aufbau und Betrieb der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg, Verkehrsmanagement einschließlich Planung, Bau und Steuerung von verkehrsbeeinflussenden Anlagen (zum Beispiel Strecken- und Netzbeeinflussungsanlagen, temporäre Seitenstreifenfreigabe, Zufussregelungsanlagen und Fahrstreifensignalisierung), Datenübertragungsnetze, Aufbau und Betrieb der Verkehrsleitzentrale im Bereich der Straßen in der Straßenbaulast des Landes oder des Bundes einschließlich Planung, Umsetzung und Betrieb der dafür erforderlichen verkehrstechnischen Infrastruktur,
 - d) betriebstechnische Überwachung der Tunnelanlagen an Straßen in der Straßenbaulast des Landes oder des Bundes,
 - e) straßenbautechnische Prüfung von Schwer- und Sondertransporten im Rahmen der Anhörung der Straßenbaulastträger Land oder Bund,
 - f) Aufbau und Betrieb der Zentralstelle für Verkehrssicherheit,
 - g) Aufbau und Pflege eines Wissensmanagements in der Straßenbauverwaltung des Landes,
 - h) fachliche Aus- und Fortbildung des Personals der Straßenbauverwaltung, überbetriebliche Ausbildung der in den Straßenbaubehörden nach § 50 Absatz 3 und § 53 b Absatz 2 erforderlichen Straßenwärter, Ausbildung der Leitungsebene von Meistereien und Bauhöfen sowie Betrieb des Ausbildungszentrums der Straßenbauverwaltung des Landes,
 - i) Beratungsleistungen im Bereich des Straßenwesens,
 - j) 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 (LZBW) beziehungsweise die Landesoberbehörde IT Baden-Württemberg (BITBW) zu erfolgen hat,

- k) Leistungen im Bereich der vernetzten Mobilität, sowie
 - l) Aufgaben an bundeseigenen Nebenanlagen im Bundesstraßenbereich;
3. führt landesweit die Fachaufsicht über die unteren Verwaltungsbehörden im Bereich der betrieblichen Unterhaltung. Dem Regierungspräsidium Tübingen stehen im Rahmen dieser Zuständigkeit die in § 3 Absatz 3 des Landesverwaltungsgesetzes benannten Aufsichtsmittel zu, mit Ausnahme der Erteilung von Weisungen. Soweit im Einzelfall die Erteilung einer Weisung erforderlich ist, ist das Regierungspräsidium zuständig, in dessen Regierungsbezirk die Weisung gegenüber der der Aufsicht unterstehenden Behörde erfolgen soll. Bestehen zwischen den beteiligten Regierungspräsidien Meinungsverschiedenheiten über ein Einschreiten im Wege einer Weisung nach Satz 3, entscheidet das Ministerium als oberste Fachaufsichtsbehörde.

(2) Im Rahmen der Aufgabenerfüllung nach Absatz 1 Nummer 1 berät das Regierungspräsidium Tübingen die anderen Straßenbaubehörden für Landes- und Bundesstraßen in der Straßenbaulast des Landes oder Bundes und stellt gewonnene Erkenntnisse den Straßenbaubehörden für Straßen in der Straßenbaulast der Land- und Stadtkreise sowie der Gemeinden im Einzelfall zur Verfügung.

(3) Das Ministerium wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Innenministerium durch Rechtsverordnung den Umfang der dem Regierungspräsidium Tübingen nach Absatz 1 Nummer 1 und 2 obliegenden Aufgaben näher zu bestimmen.“

15. § 53 b wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 1 wird aufgehoben.
 - bb) Die bisherige Nummerierung der Nummer 2 entfällt.
 - cc) Die bisherigen Buchstaben a und b werden die Nummern 1 und 2.
- b) Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter „Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a“ werden durch die Wörter „Absatz 2 Satz 1 Nummer 1“ ersetzt.
 - bb) Die Angabe „§ 51 Abs. 2 Nr. 5 und 6“ wird durch die Wörter „§ 51 Absatz 2 Nummer 6 und 7“ ersetzt.
 - cc) Die Angabe „§ 51 Abs. 2 Nr. 4 Buchst. a Satz 2“ wird durch die Wörter „§ 51 Absatz 2 Nummer 5 Buchstabe a Halbsatz 2“ ersetzt.
- c) Absatz 3 Satz 3 wird aufgehoben.

- d) In Absatz 4 werden die Wörter „Absatz 2 Satz 1 Nr.2 Buchst. a“ durch die Wörter „Absatz 2 Satz 1 Nummer 1“ ersetzt.

16. Die Inhaltsübersicht ist entsprechend anzupassen.

Artikel 2

Übergangsvorschriften

1. § 53 a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe d ist erst ab dem 1. Januar 2024 anzuwenden.
2. Für die Zuständigkeit von in der Planung oder im Bau befindlichen verkehrssichernden Maßnahmen auf den der Straße benachbarten Grundstücken, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes noch nicht abgeschlossen sind, ist § 51 des Straßengesetzes in der bis zum 31. Dezember 2020 geltenden Fassung weiter anzuwenden.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2021 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung

Mit der Verabschiedung der Bund-Länder-Finanzreform Anfang Juni 2017 wurde festgelegt, die Bundesautobahnen mit Wirkung zum 1. Januar 2021 aus dem System der Auftragsverwaltung der Länder herauszulösen und in die Bundesverwaltung zu überführen. Der Bund wird ab diesem Zeitpunkt die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der Bundesautobahnen übernehmen. Die Bundesstraßen werden weiterhin in der Auftragsverwaltung des Landes Baden-Württemberg geführt.

Ziel des Gesetzgebungsvorhabens ist es, die sich durch die bundesweite Verwaltungsreform mit dem Wegfall der Zuständigkeit für den Bereich der Bundesautobahnen ergebenden Änderungen im Straßengesetz für Baden-Württemberg anzupassen. Ferner sind die verbleibenden Aufgaben für die Bundes- und Landesstraßen im Aufbau der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg mit Blick auf die mit dem Übergang der Bundesautobahnen eintretenden Veränderungen neu zu strukturieren und diese Regelungen im Straßengesetz aufzunehmen.

Mit der Novellierung des Straßengesetzes werden zudem Vorschriften zur Verfahrensbeschleunigung normiert, die dazu beitragen, die Planungs- und Genehmigungsverfahren für die dem Straßengesetz für Baden-Württemberg unterliegenden Straßen schneller und effizienter umzusetzen. Denn um die Planung und Genehmigung von Verkehrsprojekten zügig abschließen zu können, müssen die Rahmenbedingungen und Abläufe für die Straßenbauverwaltung effizient gestaltet sein.

Anders als das Bundesfernstraßengesetz und einige der Straßengesetze der anderen Bundesländer hat das Straßengesetz für Baden-Württemberg bislang den allgemein anerkannten Grundsatz, dass die Straßenbauverwaltung für die Beachtung der von ihrem Tätigkeitsbereich berührten gesetzlichen Bestimmungen selbst zuständig und verantwortlich ist, nicht normiert. Indem der Träger der Straßenbaulast innerhalb seines Aufgabenbereichs die ihm zugewiesenen Tätigkeiten unter eigenständiger Beachtung des durch sein Handeln berührten materiellen Rechts wahrnimmt, wird effektives Verwaltungshandeln gewährleistet. So obliegt künftig dem Träger der Straßenbaulast von Landes- und Kreisstraßen selbstständig die Einhaltung des materiellen Rechts zu gewährleisten, wie dies für Bundesfernstraßen im Land bereits im Bundesfernstraßengesetz geregelt ist. Eine förmliche Genehmigung durch andere Behörden entfällt damit künftig nicht nur für Bundesfernstraßen, sondern auch für Landes- und Kreisstraßen, soweit das Land für die entsprechenden Genehmigungen die Gesetzgebungskompetenz hat.

Dies führt zu einer Verfahrensvereinfachung und zu einer Verfahrensbeschleunigung. Ferner wird für die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis oder Bewilligung eine Zuständigkeit für die Straßenbaubehörden geschaffen. Diese werden im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde erteilt.

Ein weiteres Ziel der Gesetzesänderung ist es, die Planungs- und Bauzeiten von Straßenbaumaßnahmen zu beschleunigen, indem vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen unter bestimmten Voraussetzungen künftig schon vor dem Planfeststellungsbeschluss begonnen werden können. Der Bau oder die Änderung von Straßen bedürfen im Regelfall eines Planfeststellungsbeschlusses. Dem Planfeststellungsbeschluss geht ein Planfeststellungsverfahren voraus, das oftmals sehr zeitaufwändig ist. Dringend notwendige Maßnahmen, die zum Teil eine erhebliche Zeitspanne in Anspruch nehmen, können derzeit vor dem Planfeststellungsbeschluss nicht begonnen werden. So sind zum Beispiel sogenannte CEF-Maßnahmen (continuous ecological functionality), also Maßnahmen, die die dauerhafte ökologische Funktion der von einem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang sicherstellen müssen, bereits vor dem Eingriff in die betroffenen Lebensstätten fertigzustellen, da eine ökologisch-funktionale Kontinuität ohne zeitliche Lücke gewährleistet werden muss. Die Herstellung eines Lebensraums selbst kann teilweise jedoch Jahre in Anspruch nehmen.

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich wurde für den Bereich der Bundesfernstraßen mit der neuen Regelung des § 17 Absatz 2 FStrG bereits die Möglichkeit zum Erlass einer vorläufigen Anordnung eingeführt, die es gestattet, bestimmte Maßnahmen schon vor dem Planfeststellungsbeschluss zu beginnen oder durchzuführen. Mit einer entsprechenden landesrechtlichen Regelung wird dies nun auch für Straßenbaumaßnahmen im Bereich des Straßengesetzes für Baden-Württemberg ermöglicht. Damit wird ein einheitliches Verfahren für alle nach Bundes- und Landesrecht bestehenden Straßen erreicht.

Mit dem gleichen Ziel wird die mit dem Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich in Kraft getretene Regelung des § 17 Absatz 1 Satz 2 FStrG aufgenommen, die das Verfahren für Ersatzneubauten verschlanken soll. Damit findet die für Bundesfernstraßen geltende Regelung zur Planungsbeschleunigung auch für Landesstraßen Anwendung.

Ferner wird eine Ermächtigungsgrundlage zum Erlass einer Duldungsverfügung von Vorbereitungsmaßnahmen für Planung und Baudurchführung geschaffen. Die Regelung, die im Bundesfernstraßengesetz sowie den Straßengesetzen der anderen Bundesländer bereits enthalten ist, hat sich bei der zügigen Umsetzung von Planungsvorhaben bewährt, und soll nun auch in Baden-Württemberg Anwendung finden.

Um die Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Mobilität weiter voranzutreiben, soll mit der Aufnahme von Zweckbestimmungen sowie mit einer Regelung zur Teileinziehung von Flächen den veränderten Mobilitäts- und Raumansprüchen im öffentlichen Straßenraum Rechnung getragen werden.

Es werden klarstellende Vorschriften aufgenommen, die verdeutlichen, dass mit einer straßenrechtlichen Teileinziehung eine öffentliche Fläche zur Mobilitätsgewährleistung von umweltfreundlichen Verkehrsarten umgestaltet werden kann und bislang von der Widmung uneingeschränkt zugelassene Verkehrsarten nachträglich ausgeschlossen werden. Der öffentliche Raum kann somit für andere Mobilitätsformen, etwa für Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr oder Verkehrsflächen für den fließenden und den ruhenden Radverkehr, neu aufgeteilt werden. Zugleich ist die Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur – nicht zuletzt im Hinblick auf die Bedürfnisse der ansässigen Wirtschaft – weiterhin sicherzustellen.

Des Weiteren wird das Gesetzgebungsvorhaben zum Anlass genommen, die mit der Verwaltungsstrukturreform im Jahr 2005 erfolgte Zuständigkeitsverteilung zwischen den Regierungspräsidien und den unteren Verwaltungsbehörden in einzelnen Aufgabenbereichen anzupassen.

Mit dem Verwaltungsstrukturreformgesetz wurde die gesetzliche Zuständigkeit für die Durchführung von verkehrssichernden Maßnahmen auf den der Straße benachbarten Grundstücken den unteren Verwaltungsbehörden zugewiesen. Dies gilt auch für notwendige Planungen und die Kostentragung. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich regelmäßig um Arbeiten im Bereich der Hang- und Felsicherung. Die Hang- und Felsicherung an Bundes- und Landesstraßen, die an steilen Felsböschungen oder unterhalb steiler Hanglagen entlangführen und immer wieder von Steinschlag- und Felssturzereignissen betroffen sind, stellt einen wichtigen Beitrag zur Wahrung der Verkehrssicherheit an den betroffenen Streckenabschnitten dar. Bei der Festlegung der Zuständigkeitsverteilung im Rahmen der Verwaltungsstrukturreform wurde nicht erkannt, dass viele dieser Maßnahmen eine sehr hohe finanzielle Größenordnung sowie einen sehr hohen flächenmäßigen, planerischen und baulichen Umfang erreichen.

Der Landesrechnungshof hat sich in seiner Denkschrift vom 14. Juli 2016 (Beitrag Nr. 25) mit der Verkehrssicherungspflicht bei Hang- und Felssicherungsmaßnahmen befasst und die nach dem Straßengesetz bestehende Zuständigkeitsverteilung aufgrund der Komplexität bei vielen dieser Maßnahmen bemängelt. In seiner Anregung zur Beschlussempfehlung hat er empfohlen, die Verkehrssicherungspflicht der Straßenbaubehörden bei Hang- und Felssicherungsmaßnahmen enger an der gängigen Definition von betrieblichem und baulichem Unterhalt sowie gegebenenfalls dem eigentlichen Erhalt zuzuordnen. Mit der Gesetzesänderung werden die unteren Verwaltungsbehörden zukünftig von der komplexen Aufgabe entlastet und es wird dem Beschlussvorschlag des Rechnungshofs nachgekommen.

Schließlich wird es den Straßenbaubehörden erleichtert, die Kosten für die Beseitigung von zu Unrecht im Straßenraum abgestellten Gegenständen erstattet zu bekommen.

Beseitigungsanordnungen wegen unerlaubter Sondernutzung sind oftmals nicht erfolgsversprechend, sodass sich die Straßenbaubehörden gezwungen sehen, von ihrem Recht, den rechtswidrigen Zustand auf Kosten des Pflichtigen zu beseitigen, Gebrauch zu machen. Dabei bekommen die Straßenbaubehörden häufig die Kosten für die erfolgte Beseitigung nicht erstattet, da sich die Halterin beziehungsweise der Halter oder die Eigentümerin beziehungsweise der Eigentümer der beseitigten Gegenstände nicht mehr ermitteln lassen. Im Gegensatz zu einer Mehrzahl der Straßengesetze der anderen Bundesländer fehlt in Baden-Württemberg bislang eine Regelung, die es dem Straßenbaulastträger ermöglicht, die für eine Beseitigung entstandenen Kosten im Wege einer Verwertung erstattet zu bekommen.

Es wird daher eine Rechtsgrundlage geschaffen, die den Straßenbaubehörden ein Zurückbehaltungs- und Verwertungsrecht bei der Beseitigung von zu Unrecht im öffentlichen Straßenraum abgestellten Gegenständen einräumt.

II. Inhalt

Die Zuständigkeiten der Straßenbaubehörden für die Wahrnehmung von Aufgaben im Bereich der Bundesautobahnen werden im Straßengesetz gestrichen. Im Zuge der Neuausrichtung der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg für die verbleibenden Aufgaben an Landes- und Bundesstraßen werden die Zuständigkeiten des Regierungspräsidiums Tübingen angepasst und neue Aufgaben begründet.

Dem Träger der Straßenbaulast wird mit der Novellierung des Straßengesetzes entsprechend § 4 FStrG aufgetragen, neben der Beachtung der straßenrechtlichen Bestimmungen dafür Sorge zu tragen, dass alle anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, die bei Bau, Unterhaltung, Verwaltung oder Betrieb zu beachten sind, eingehalten werden. Dafür ermöglicht die Regelung dem Träger der Straßenbaulast unter Beachtung des materiellen Rechts, alle behördlichen Entscheidungen selbst zu treffen. Damit wird bestimmt, dass der Träger der Straßenbaulast die originäre und ausschließliche Verantwortung dafür trägt, dass seine Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Mit der Regelung über den Erlass einer vorläufigen Anordnung in Anlehnung an die Bundesnorm des § 17 Absatz 2 FStrG kann die Planfeststellungsbehörde in einem Planfeststellungsverfahren bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen auf Antrag des Trägers des Vorhabens zulassen, dass bereits vor Feststellung des Planes mit vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen begonnen wird. Es wird sichergestellt, dass der Vorhabenträger den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen hat, sofern die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen durch den Planfeststellungsbeschluss für unzulässig erklärt werden.

Ferner wird mit der Aufnahme einer des § 17 Absatz 1 Satz 2 FStrG entsprechenden landesrechtlichen Regelung erstmals gesetzlich definiert, in welchen Fällen eine planfeststellungsbedürftige Änderung einer Landesstraße vorliegt.

Der neue § 36 a ermächtigt die Straßenbaubehörde zum Erlass einer Duldungsverfügung für die Planung und Baudurchführung notwendige Vorarbeiten und Untersuchungen.

Mit der klarstellenden Regelung zur Teileinziehung von Straßenraum wird bestimmt, dass die Teileinziehung einer Straße angeordnet werden kann, wenn überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungskreise oder Benutzungszwecke vorliegen.

Zur Anpassung der Zuständigkeiten für die Durchführung von verkehrssichernden Maßnahmen auf den der Straße benachbarten Grundstücken wird die Zuständigkeit der Regierungspräsidien zukünftig auch für Erhaltungsmaßnahmen auf den der Straße benachbarten Grundstücke begründet, wenn die Verkehrssicherungspflicht dies erfordert. Gleichzeitig wird die Zuständigkeit der unteren Verwaltungsbehörden für die Durchführung von verkehrssichernden Maßnahmen auf

den der Straße benachbarten Grundstücken auf den Bereich der Unterhaltungsmaßnahmen begrenzt.

Es wird außerdem eine Rechtsgrundlage geschaffen, die es den Straßenbaubehörden künftig ermöglicht, von der Straße entfernte Gegenstände bis zur Erstattung ihrer Aufwendungen zurückzubehalten und bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen einer Verwertung zuzuführen.

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.

IV. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Die mit dem Gesetzesentwurf zur Änderung des Straßengesetzes entstehenden Kosten stellen sich in den einzelnen Bereichen wie folgt dar:

Die Anpassung der Zuständigkeiten für die Durchführung von verkehrssichernden Maßnahmen auf den der Straße benachbarten Grundstücken führt zu keiner strukturellen Mehrbelastung des Landeshaushalts.

Für Maßnahmen der Hang- und Felssicherung wird mit Investitionskosten von ca. 1,8 Millionen Euro jährlich gerechnet. Weitere Bedarfe ergeben sich für das Personal und die Planung. Für die Abwicklung der Maßnahmen werden zwei Stellen erforderlich sein. Die Personalausgaben belaufen sich auf 250 000 Euro jährlich. Für die Planung wird jährlich mit Kosten von 150 000 Euro gerechnet.

Die Investitionskosten können aus Erhaltungsmitteln für die Landesstraßen gedeckt werden. In diesem Umfang werden bereits heute Maßnahmen der Hang- und Felssicherung der Kommunen getragen. Ebenso können aus den bereits veranschlagten Planungsmitteln für Landesstraßen die Planungskosten für Maßnahmen der Hang- und Felssicherung getragen werden. Der Personalbedarf des Landes ist aus dem Stellenaufwuchs im Jahr 2020 von 50 Stellen in der Straßenbauverwaltung darstellbar. Der Arbeitsumfang der zwei Stellen verteilt sich zu Bruchteilen auf die vier Regierungspräsidien.

Die Kommunen werden durch den Aufgabenübergang an das Land in der Höhe der dargestellten Kosten für die Planung und das Personal entlastet.

Die Zuweisung von neuen Aufgaben bei der jetzigen Landesstelle für Straßentechnik (LST) beim Regierungspräsidium Tübingen im Zuge der Neuordnung der Straßenbauverwaltung führt zu einem personellen und sachlichen Mehraufwand für die Landesverwaltung. Die mit der Gesetzesänderung zugewiesenen Aufgaben umfassen insbesondere die Zuständigkeit für die betriebstechnische Überwachung der Tunnelanlagen, den Aufbau und Betrieb der Mobilitätszentrale sowie der Zentralstelle für Verkehrssicherheit. Der sachliche Mehraufwand wird aus bereits veranschlagten Mitteln im Haushaltsplan 2020/2021 für die Errichtung und den Betrieb der Verkehrszentrale Baden-Württemberg getragen.

Der personelle Mehraufwand wird für die vorgenannten Bereiche aus dem Stellenaufwuchs in der Straßenbauverwaltung von 50 Neustellen bei den Regierungspräsidien im Haushaltsjahr 2020 gedeckt. Die Personalkosten werden aus dem Kapitel 1304 Straßenverkehr des Ministeriums für Verkehr finanziert. Die Stellen sind in den Stellenplänen der Regierungspräsidien ausgebracht.

Mit dem Wegfall der Zuständigkeiten für die Bundesautobahnen gehen circa 300 Vollzeitäquivalente an den Bund über. Dadurch wird der Landeshaushalt durch Personalkosten in Höhe der Differenz der nicht kostendeckenden Personalerstattung im Rahmen der Zweckausgabenpauschale des Bundes und den tatsächlich für die Autobahnaufgaben angefallenen Personalkosten entlastet.

V. Erfüllungsaufwand

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

Aufgrund des mit Wirkung zum 1. Januar 2021 eintretenden Wegfalls der Auftragsverwaltung für die Bundesautobahnen und der damit einhergehenden Notwendigkeit, das Straßengesetz für Baden-Württemberg in Bezug auf die Zuständigkeiten der Straßenbaubehörden anzupassen, wird die Verwaltung in Baden-Württemberg jährlich um rund 7902400 Euro Personalkosten sowie um 548000 Euro Sachkosten entlastet. Insgesamt führt dies zu einer jährlichen Entlastung beim Erfüllungsaufwand in Höhe von 8450400 Euro. Es entsteht dem Land zudem ein einmaliger Sachaufwand in Höhe von 2880000 Euro.

Im Einzelnen:

§ 9 a – Sicherheitsvorschriften

Die Einführung des § 9 a führt dazu, dass die Straßenbaubehörden von der Einholung von formalen Genehmigungen beziehungsweise Zustimmungen durch andere Behörden freigestellt werden. Die Beteiligung der Fachbehörden beschränkt sich dann auf das Erarbeiten einer Stellungnahme.

Der Wegfall des formalen Zustimmungserfordernisses bewirkt eine Reduzierung des Aufwandes bei den an Bauvorhaben der Straßenbaubehörden beteiligten Fachbehörden. Die Anzahl der betroffenen Bauvorhaben bei Landesstraßen wird vom Verkehrsministerium anhand einer Betrachtung der in den nächsten vier Jahren anstehenden Maßnahmen ermittelt. Es ergeben sich demnach jährlich 14 Maßnahmen bei Landesstraßen, an denen durchschnittlich drei bis vier Fachbehörden zu beteiligen sind. Für Kreisstraßen hat eine Anfrage des Verkehrsministeriums beim Landkreistag ergeben, dass jährlich von rund zwei Verfahren pro Landkreis und 0,5 Verfahren pro Stadtkreis mit jeweils zwei bis drei beteiligten Fachbehörden ausgegangen werden kann. Es ergeben sich somit insgesamt jährlich 88,5 Verfahren ($[14 \text{ Verfahren} + [2 \text{ Verfahren} \times 35 \text{ Landkreise}] + [0,5 \text{ Verfahren} \times 9 \text{ Stadtkreise}]$), in deren Rahmen rund 235 Fachbehörden ($[14 \text{ Verfahren} \times 3,5 \text{ Fachbehörden}] + [88,5 \text{ Verfahren} \times 2,5 \text{ Fachbehörden}]$) zu beteiligen sind.

Die Vorschrift des § 9 a bezieht sich nur auf die formale Zustimmung beziehungsweise Genehmigung durch die zu beteiligenden Fachbehörden. Die inhaltliche Prüfung sowie die Erarbeitung von Stellungnahmen bleiben bestehen. Der Aufwand für das Ausfertigen der formalen Zustimmung wird mit rund 0,75 Stunden pro Fachbehörde geschätzt. Werden die Arbeiten von Mitarbeitenden des gehobenen Dienstes durchgeführt, ergibt sich mit dem Stundensatz von 40,80 Euro gemäß dem Leitfaden Erfüllungsaufwand eine Reduktion des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 7200 Euro ($235 \text{ Fachbehörden} \times 0,75 \text{ Stunden} \times 40,80 \text{ Euro pro Stunde}$).

§ 16 Absatz 9 – Zurückbehaltungs- und Verwertungsrecht

Mit der Einführung des § 16 Absatz 9 wird den Straßenbaubehörden ein Zurückbehaltungs- und Verwertungsrecht im Rahmen der Entfernung von zu Unrecht im öffentlichen Straßenraum abgestellten Gegenständen eingeräumt. Es wird somit eine Rechtsgrundlage geschaffen, die es den Straßenbaubehörden erlaubt, entfernte Gegenstände bis zur Erstattung ihrer Aufwendungen zurückzubehalten beziehungsweise die Gegenstände nach einer angemessenen Frist zu entsorgen.

Zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands wurden der Städtetag und verschiedene Straßenbaubehörden beziehungsweise Kommunalverwaltungen in Baden-Württemberg befragt. Die Befragungen haben ergeben, dass es sich bei den entfernten Gegenständen zumeist um Kraftfahrzeuge handelt. Je nach Situation in den Kommunen können aber auch illegal aufgestellte Altkleidercontainer, Plakataufsteller und andere Gegenstände betroffen sein.

Die Einführung des § 16 Absatz 9 wird von den befragten Kommunen ausdrücklich befürwortet. Eine Reduktion des Verwaltungsaufwands wird nach deren Einschätzung jedoch nicht gesehen. Allerdings kann die Regelung zu einer deutlichen Verkürzung der Verfahrensdauer insgesamt führen. Dies gilt insbesondere für Gegenstände, deren Eigentümer sich nicht ermitteln lassen oder sich im Ausland aufhalten. Mit der neuen gesetzlichen Grundlage können die Gegenstände schneller und rechtssicher einer Verwertung zugeführt werden.

§ 36 a – Duldungspflichten

Mit dem neuen § 36 a wird für die Straßenbaubehörden eine eigene Ermächtigungsgrundlage geschaffen, um im Rahmen von zur Vorbereitung, Planung und Baudurchführung notwendigen Arbeiten Duldungsverfügungen gegenüber Grundstückseigentümern und Nutzungsberechtigten auszusprechen, sofern diese erforderlich werden. Bisher bedurfte es dazu einer Beteiligung und Entscheidung der Enteignungsbehörde. Aufgrund der zukünftig eigenen Zuständigkeit bei den Straßenbaubehörden kann die Verfahrensdauer bis zum Erlass einer Duldungsverfügung deutlich verkürzt werden. Den bisherigen Aufwand der Enteignungsbehörden für die Bearbeitung und Entscheidung schätzt das Verkehrsministerium mit einem Arbeitstag beziehungsweise acht Stunden pro Verfahren ein. Die Anzahl der jährlichen Bauvorhaben der Straßenbaubehörden, bei denen eine Duldungsverfügung erforderlich ist, wird als gering eingeschätzt. Es wird von einem Verfahren pro Regierungspräsidium und Jahr ausgegangen. Bei einer Bearbeitung durch den gehobenen Dienst ergibt sich mit einem Stundensatz von 40,80 Euro gemäß dem Leitfaden Erfüllungsaufwand eine jährliche Reduktion des Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 1 300 Euro (4 Regierungspräsidien x 8 Stunden x 40,80 Euro pro Stunde).

§ 37 – Planfeststellung und Plangenehmigung

Für den Bau oder die Änderung einer Landesstraße besteht grundsätzlich die Planfeststellungspflicht. Was unter einer Änderung zu verstehen ist, war bisher nicht gesetzlich geregelt. In § 37 Absatz 2 wird nun definiert, dass eine planfeststellungspflichtige Änderung dann vorliegt, wenn eine Landesstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird. Nicht unter die Definition der Änderung fallen rein konstruktive Anpassungen der Straße an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- oder Verkehrsbedürfnisse. Insbesondere die nur unwesentliche oder nur temporäre Verlegung einer Landesstraße ohne Kapazitätserweiterung, zum Beispiel im Rahmen einer erhaltungsbedingten Erneuerung (Ersatzneubauten) bestehender Brückenbauwerke, ist nicht als planfeststellungspflichtige Änderung zu qualifizieren.

Die Anzahl der betroffenen Bauvorhaben wird vom Verkehrsministerium anhand einer Betrachtung der in den nächsten vier Jahren anstehenden Maßnahmen im Bereich der Landesstraßen geschätzt. Es ergeben sich demnach jährlich 14 Maßnahmen, die zukünftig unter die neue Regelung in § 37 fallen könnten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei rund der Hälfte der Maßnahmen auch nach bisheriger Rechtslage das Planfeststellungsverfahren aufgrund unwesentlicher Bedeutung entfallen konnte. Es verbleiben somit sieben Maßnahmen pro Jahr (14 Maßnahmen x 0,5), bei denen zukünftig das Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich ist. Der Personalaufwand für ein einfaches Planfeststellungsverfahren wird vom Verkehrsministerium nach Auswertung bereits abgeschlossener Maßnahmen mit rund 300 Personenstunden beziffert. Zusätzlich kann für die Verwaltung ein Sachaufwand, zum Beispiel für Fremdleistungen durch Ingenieurbüros, anfallen. Dies geschieht allerdings nur in wenigen Fällen und kann somit an dieser Stelle vernachlässigt werden. Der ermittelte Zeitaufwand betrifft jeweils die Planfeststellungsbehörden und die Vorhabenträger. Insgesamt fallen somit für die Verwaltung 600 Stunden Zeitaufwand für die Durchführung einfacher Planfeststellungsverfahren an.

Um die Entlastung der Verwaltung aufgrund der zukünftig entfallenden Planfeststellungsverfahren zu ermitteln muss berücksichtigt werden, dass nur der Aufwand für die förmlichen Verfahrensschritte (zum Beispiel Erörterungstermine) der Planfeststellungsverfahren entfallen wird. Die materiell rechtlichen Bestimmungen sind jedoch weiterhin einzuhalten und dann vom Vorhabenträger außerhalb des förmlichen Genehmigungsverfahrens zu prüfen. Unter der Annahme, dass die förmlichen Verfahrensschritte rund die Hälfte des oben genannten Zeitaufwandes ausmachen, wird die Verwaltung durch die neue Regelung jährlich um 300 Stunden (600 Stunden x 0,5) entlastet. Mit einem durchschnittlichen Stundenlohn für die Verwaltung (Land) gemäß dem Leitfaden Erfüllungsaufwand von 40,30 Euro ergibt sich eine Reduktion des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 85 000 Euro (7 Vorhaben x 300 Stunden x 40,30 Euro).

§ 37 a – Vorläufige Anordnung

Mit der Einführung des § 37 a wird in Anlehnung an die bundesrechtliche Regelung des § 17 Absatz 2 FStrG eine Regelung geschaffen, nach der die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für bestimmte Maßnahmen eine vorläufige Anordnung erlassen kann. Dies führt dazu, dass vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen bereits vor dem Planfeststellungsbeschluss begonnen oder durchgeführt werden können.

Der Verwaltung als Vorhabenträgerin entsteht ein Aufwand durch die Beantragung der vorläufigen Anordnung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens für den Bau oder die Änderung einer Landesstraße. Im Gegenzug entsteht der Genehmigungsbehörde ein zusätzlicher Aufwand für die Bearbeitung und Prüfung der Anträge sowie den Erlass der vorläufigen Anordnung. Für die Ermittlung des Erfüllungsaufwands wird auf die Angaben in der Darstellung des Erfüllungsaufwands im Rahmen des Gesetzentwurfes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Bundesgesetz, Drucksache 19/4459 vom 24. September 2018) zurückgegriffen. Die dort ermittelten Zeitaufwände erscheinen plausibel und auf Baden-Württemberg übertragbar.

Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung:

Die vorläufige Anordnung ist von der Vorhabenträgerin zu beantragen. Für Sachbearbeiter des höheren Dienstes beträgt die Bearbeitungszeit 56 Stunden, für den gehobenen Dienst 48 Stunden und für den mittleren Dienst 16 Stunden. Mit den Stundensätzen aus dem Leitfaden Erfüllungsaufwand ergeben sich Personalkosten in Höhe von 5 849 Euro ([56 Stunden x 60,50 Euro pro Stunde] + [48 Stunden x 40,80 Euro pro Stunde] + [16 Stunden x 31,40 Euro pro Stunde]) pro Antrag. Auf Basis einer Auswertung der Planfeststellungsverfahren der Jahre 2016 bis 2019 wird von zehn neuen Planfeststellungsverfahren pro Jahr ausgegangen. Analog der Darstellung des Erfüllungsaufwands im Gesetzentwurf zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich wird angenommen, dass in 35 Prozent der Fälle beziehungsweise bei 3,5 Vorhaben (0,35 x 10 Vorhaben) ein Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung gestellt wird. Es entsteht somit ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 20 500 Euro (10 Vorhaben x 0,35 x 5 849 Euro pro Vorhaben).

Erlass einer vorläufigen Anordnung:

Der Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung ist von den zuständigen Genehmigungsbehörden zu bearbeiten und zu prüfen. Nach dem oben genannten Gesetzentwurf der Bundesregierung beträgt die Bearbeitungszeit für den höheren Dienst 150 Stunden und für den gehobenen sowie mittleren Dienst jeweils 27 Stunden. Mit den Stundensätzen aus dem Leitfaden Erfüllungsaufwand ergeben sich Personalkosten in Höhe von 11 024 Euro ([150 Stunden x 60,50 Euro pro Stunde] + [27 Stunden x 40,80 Euro pro Stunde] + [27 Stunden x 31,40 Euro pro Stunde]) pro Antrag. Bei jährlich 3,5 Anträgen auf Erlass einer vorläufigen Anordnung entsteht bei den Genehmigungsbehörden ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 38 600 Euro (3,5 Vorhaben x 11 024 Euro pro Vorhaben).

§ 53 a – Zuständigkeiten des Regierungspräsidiums Tübingen

Mit der Verabschiedung der Bund-Länder-Finanzreform Anfang Juni 2017 wurde festgelegt, die Bundesautobahnen mit Wirkung zum 1. Januar 2021 aus dem System der Auftragsverwaltung der Länder herauszulösen und in die Bundesverwaltung zu überführen. Dem entsprechend werden die Zuständigkeiten der Regierungspräsidien als Straßenbaubehörden für die Wahrnehmung von Aufgaben im Bereich der Bundesautobahnen im Straßengesetz gestrichen.

In Bezug auf den Wegfall von Aufgaben im Zusammenhang mit Bundesautobahnen ist von einem Minderbedarf von insgesamt 57,7 Vollzeitäquivalenten beziehungsweise Personenjahren beim Regierungspräsidium Tübingen (Landesstelle für Straßentechnik, LST) auszugehen. Ausgehend von der Aufteilung der Laufbahngruppen insgesamt bei der LST ergibt sich eine Verteilung der Vollzeit-

äquivalente von 30 Prozent mittlerer Dienst (17,3 Vollzeitäquivalenten), 46 Prozent gehobener Dienst (26,5 Vollzeitäquivalenten) und 24 Prozent höherer Dienst (13,9 Vollzeitäquivalenten). Gemäß dem Leitfaden Erfüllungsaufwand hat ein Personenjahr 200 Arbeitstage zu je acht Stunden. Ein Personenjahr entspricht somit 1 600 Stunden. Mit den Stundensätzen für die Verwaltung (Land) ergibt sich eine Reduktion des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 3 945 000 Euro ($[17,3 \text{ Vollzeitäquivalenten} \times 1 600 \text{ Stunden} \times 31,40 \text{ Euro pro Stunde}] + [26,5 \text{ Vollzeitäquivalenten} \times 1 600 \text{ Stunden} \times 40,80 \text{ Euro pro Stunde}] + [13,9 \text{ Vollzeitäquivalenten} \times 1 600 \text{ Stunden} \times 60,50 \text{ Euro pro Stunde}]$).

Bei den in § 53 a Absatz 1 Nummer 2 Buchstaben a) bis l) StrG aufgenommenen Zuständigkeiten handelt es sich um bereits bestehende Aufgaben, die im Zuge der Neuordnung der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg im Wege einer kostenneutralen Aufgabenverlagerung von den einzelnen Regierungspräsidien auf die Landesstelle für Straßentechnik übergegangen sind sowie um neu hinzugekommene Aufgaben. Diese betreffen insbesondere Aufgaben im Zusammenhang mit der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg (§ 53 a Absatz 1 Nummer 2 c), der Zentralstelle für Verkehrssicherheit (§ 53 a Absatz 1 Nummer 2 f) sowie Leistungen im Bereich der vernetzten Mobilität (§ 53 a Absatz 1 Nummer 2 k). Aufgrund der neuen Aufgaben beim Regierungspräsidium Tübingen entsteht ein jährlicher Personalbedarf in Höhe von neun Vollzeitäquivalenten. Diese verteilen sich zu zwei Dritteln auf den höheren Dienst und zu einem Drittel auf den gehobenen Dienst. Mit den entsprechenden Stundensätzen gemäß dem Leitfaden Erfüllungsaufwand ergibt sich ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 777 000 Euro ($[\text{neun Vollzeitäquivalenten} \times 1/3 \times 1 600 \text{ Stunden} \times 40,80 \text{ Euro pro Stunde}] + [\text{neun Vollzeitäquivalenten} \times 2/3 \times 1 600 \text{ Stunden} \times 60,50 \text{ Euro pro Stunde}]$).

Für die in § 53 a Absatz 1 Nummer 1 d von den unteren Verwaltungsbehörden auf die LST verlagerte Zuständigkeit für die betriebstechnische Überwachung der Tunnelanlagen an Straßen in der Straßenbaulast des Landes oder des Bundes entsteht ein jährlicher und einmaliger Sachaufwand.

Die steuerungstechnische Anbindung der Tunnel an die Verkehrsleitzentrale des Landes verursacht einen einmaligen Umstellungsaufwand. Für die Ermittlung des Erfüllungsaufwands werden lediglich die sieben Landesstraßentunnel betrachtet. Für die in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers Bund liegenden 28 Bundesstraßentunnel entsteht dem Land kein zusätzlicher Aufwand. Von den sieben Landesstraßentunneln ist der Tunnel Darmsheim bereits an die Verkehrsleitzentrale des Landes angebunden. Basierend auf der entsprechenden Kostenberechnung wird der Sachaufwand für die steuerungstechnische Anbindung auf durchschnittlich 480 000 Euro pro Tunnel geschätzt. Für die sechs noch anzuschließenden Tunnel ergibt sich somit ein einmaliger Sachaufwand in Höhe von 2,88 Millionen Euro.

Für die Sicherstellung der betriebstechnischen Überwachung entstehen dem Land laufende Kosten. Die Aufgabenwahrnehmung erfolgt durch Operatoren. Diese werden aufgrund einer entsprechenden Aufgabenverteilung im Rahmen der kooperativen Verkehrsleitzentrale von der Autobahngesellschaft bereitgestellt. Für die laufende Überwachung (24 Stunden sieben-Tage-Betrieb) der 35 Landes- und Bundesstraßentunnel werden vier Operatoren, für welche Kosten in Höhe von 260 000 Euro entstehen, benötigt. Wie bereits beschrieben, entstehen dem Land für die Bundesstraßentunnel keine zusätzlichen Kosten. Es ist somit nur der Anteil der Landesstraßentunnel von 20 Prozent (sieben Landesstraßentunnel pro 35 Tunnel insgesamt) für die Berechnung des Erfüllungsaufwands zu berücksichtigen. Für den laufenden Betrieb entsteht somit ein jährlicher Sachaufwand in Höhe von 52 000 Euro ($260 000 \text{ Euro} \times 0,2$).

Die betriebstechnische Überwachung der Tunnelanlagen wurde bisher von den unteren Verwaltungsbehörden durchgeführt. Mit der vorgesehenen Aufgabenübertragung an die Landesstelle für Straßentechnik entfallen die bisherigen Aufgaben der unteren Verwaltungsbehörden zur Sicherstellung der betriebstechnischen Überwachung, die derzeit überwiegend über externe Dienstleister gegen entsprechenden Kostenersatz organisiert ist. Die anfallenden Kosten für die externe Dienstleistungserbringung werden mit durchschnittlich 100 000 Euro jährlich pro Tunnel geschätzt. Es ergibt sich somit eine jährliche Entlastung der unteren Verwaltungsbehörden für die sechs noch nicht an die Verkehrsleitzentrale des

Landes angeschlossenen Tunnel in Höhe von 600 000 Euro (6 Tunnel x 100 000 Euro pro Tunnel).

§ 53 b – Behörden nach dem Bundesfernstraßengesetz

Mit dem beschriebenen Wegfall der Zuständigkeiten für die Bundesautobahnen entfallen bei den Regierungspräsidien die entsprechenden Aufgaben in diesem Bereich. Zur Ermittlung der Reduktion des Erfüllungsaufwands wurde durch das Verkehrsministerium eine Gegenüberstellung der Planungsmittel, die aus Landesmitteln bezahlt werden und der Bundesautobahn zuordenbar sind, gegenüber der vom Bund dafür erstatteten Zweckausgabenpauschale (ZAP) vorgenommen. Aus dem Durchschnitt der Jahre 2018/2019 ergibt sich dabei ein Fehlbetrag für das Land von rund 4,7 Millionen Euro. Bei diesem Betrag handelt es sich zusätzlich zu den unter § 53 a dargestellten Entlastungen des Regierungspräsidiums Tübingen um Personalaufwand, der dem Land im Rahmen der Auftragsverwaltung entstanden ist und der nicht aus Bundesmitteln beglichen wurde. Der abgedeckte, vom Bund erstattete Anteil war für das Land aufwandsneutral. Insoweit handelt es sich dabei nicht um Erfüllungsaufwand.

Es kommt somit zu einer Reduktion des jährlichen Erfüllungsaufwands für die Verwaltung in Höhe von rund 4,7 Millionen Euro.

VI. Wesentliches Ergebnis des Nachhaltigkeitschecks

Mit den im Gesetzesentwurf zur Änderung des Straßengesetzes vorgesehenen Regelungen sind vor allem positive Auswirkungen auf den Klimawandel, das Wohl und die Zufriedenheit der Bevölkerung, den demographischen Wandel sowie die Leistungsfähigkeit der Verwaltung zu erwarten.

Regelungen zur Teileinziehung tragen zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bei und wirken sich positiv auf den Klimaschutz sowie den demographischen Wandel aus.

Die Regelungen zur Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahrensabläufe bei der Verwirklichung von Straßenbaumaßnahmen haben positive Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Verwaltung. Zudem dient ein schnelleres Verfahren der Kosteneffizienz und spart Ressourcen der Verwaltung ein.

Im Ergebnis werden die Regelungsfolgen des Gesetzes insgesamt positiv bewertet.

VII. Kosten für Private

Keine.

VIII. Wesentliches Ergebnis der Anhörung

1. Angehörte Verbände und Institutionen

Im Rahmen des durchgeführten Anhörungsverfahrens wurde verschiedenen Verbänden und Institutionen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Zu dem Gesetzesentwurf zur Änderung des Straßengesetzes haben der Landkreistag Baden-Württemberg, der Städtetag Baden-Württemberg, der Gemeindetag Baden-Württemberg, der Rechnungshof Baden-Württemberg, die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW), die Bauwirtschaft Baden-Württemberg e. V., der Baden-Württembergische Industrie- und Handelskammertag, 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), der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Baden-Württemberg e. V., der die abgegebene Stellungnahme des BUND, LNV und NABU unterstützt, der Bitkom Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e. V. und der VATM Verband der Anbieter von Telekommunikations- und Mehrwertdiensten e. V. inhaltlich Stellung genommen.

Der Normenprüfungsausschuss am Innenministerium und am Justizministerium wurde beteiligt und seine Anmerkungen weitestgehend berücksichtigt.

Der Normenkontrollrat Baden-Württemberg wurde beteiligt und hat eine Stellungnahme abgegeben. Er erhebt im Rahmen seines Regierungsauftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Regelungsfolgen.

2. Ergebnis der Anhörung im Einzelnen

Die zum Gesetzesentwurf zur Änderung des Straßengesetzes abgegebenen Stellungnahmen enthalten Anregungen sowie konkrete Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zu den vorgesehenen Regelungen.

Im Einzelnen:

§ 7 – Einziehung

Die kommunalen Landesverbände sehen die Änderung grundsätzlich positiv. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die Voraussetzungen einer Teileinziehung insbesondere bei Landesstraßen als Ortsdurchfahrten entsprechend hoch angesetzt werden sollten.

Der IHK BW regt an, für die Teileinziehung von öffentlichem Straßenraum und dessen Umwidmung stets einen Nachweis zu fordern, warum diese Straße nicht mehr, bzw. nur noch teilweise für den motorisierten Verkehr benötigt wird und weist auf die Notwendigkeit des Erhalts einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur hin.

Der BUND, LNV und NABU begrüßen die geplante Möglichkeit der Teileinziehung, da damit eine Umverteilung des öffentlichen Raums auch zu Gunsten zum Beispiel des Radverkehrs ermöglicht werden soll. Auch die AGFK-BW begrüßt es, dass in § 7 an der Möglichkeit zur Teileinziehung einer Straße festgehalten wird.

Zu den vorgebrachten Äußerungen ist festzuhalten, dass bei der Prüfung der Voraussetzungen für eine Teileinziehung die entsprechenden Belange, wie etwa die von den kommunalen Landesverbänden angeführte Notwendigkeit der Durchgängigkeit des Straßennetzes, bei den Gründen des Wohls der Allgemeinheit stets zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen sind und in diesem Rahmen immer eine Begründung erforderlich sein wird. Dem vonseiten des IHK BW erfolgten Hinweis auf den Erhalt einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur wurde bereits durch die Aufnahme in der Gesetzesbegründung Rechnung getragen.

Soweit die AGFK-BW in ihrer Stellungnahme auf eine weitere Konkretisierung der Teileinziehungsregelung aus Gründen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung hinweist, ist eine Ergänzung nicht zwingend erforderlich, da es sich hierbei nur um eine gesetzliche Klarstellung handelt. Sofern die Voraussetzungen im jeweiligen Einzelfall vorliegen, kann eine Teileinziehung aus Gründen der Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung bereits mit der im Entwurf vorgesehenen Regelung erfolgen.

§ 9 a – Sicherheitsvorschriften

Die kommunalen Landesverbände begrüßen die vorgesehene Regelung, da es die Verfahren strafft und beschleunigt. Es wird darauf verwiesen, dass die in der Gesetzesbegründung genannten Vorteile hinsichtlich beschleunigter Verfahren grundsätzlich ebenso auf Gemeindestraßen zutreffen. Zudem sollte nach Ansicht der kommunalen Landesverbände geregelt werden, dass die Fachbehörden die Straßenbaulastträger auf deren Verlangen hin fachspezifisch zu beraten haben.

Der BUND, NABU und LNV lehnen den geplanten neuen § 9 a ab. Begründet wird dies damit, dass mit der neuen Regelung die Gefahr besteht, dass der Artenschutz, insbesondere die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote nach § 44 ff Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zum Beispiel bei Brückensanierungen oder der Biotopschutz bei der Hangsicherung oder andere Schutzgegenstände des Naturschutzrechts nicht im gebotenen Umfang berücksichtigt werden.

Zu der Äußerung der kommunalen Landesverbände ist anzumerken, dass der in § 9 a vorgesehene Anwendungsbereich auf Landes- und Kreisstraßen durch die gebündelte Fachkompetenz der verschiedenen Behörden bei den Regierungspräsidien und unteren Verwaltungsbehörden begründet ist. Eine Ergänzung der Regelung in Bezug auf die fachspezifische Beratung der Fachbehörden ist nicht angezeigt, da in der Gesetzgebung klargestellt wird, dass die jeweils betroffenen Fachbehörden zu beteiligen sind.

Die in § 9 a vorgesehene Regelung dient der Verfahrensvereinfachung und ist als ein Element der mit dem Gesetzesentwurf beabsichtigten Planungsbeschleunigung erforderlich. Die von BUND, NABU und LNV vorgebrachten Einwände der Gefahr einer nicht umfassenden Berücksichtigung des Natur- und Artenschutzrechts sind unbegründet, da auch weiterhin die strikte Bindung an die einzuhaltenden materiell-rechtlichen Vorschriften besteht. Die nach Satz 2 der Regelung angeordnete Freistellung bewegt sich nur im Rahmen der landesrechtlichen Gesetzgebungskompetenz und kann nicht von zwingend vorgegebenen Genehmigungserfordernissen nach bundesrechtlichen Vorschriften absehen.

§ 36 a – Duldungspflichten

Der BUND, NABU und LNV lehnen die geplante Regelung ab. Zur Begründung wird angeführt, dass die Regelung einen nicht erforderlichen, hoheitlichen Eingriff ins Eigentum darstellt, da zum Zeitpunkt der Planung weder über die Straßenführung noch über Bauwerksausgestaltung entschieden ist.

Bei der Duldungsverpflichtung handelt es sich um eine rechtlich zulässige Inhalts- und Schrankenbestimmung des Grundeigentums, die der Durchführung von Vorbereitungsmaßnahmen, insbesondere auch artenschutzrechtlichen Untersuchungen dient. Die Regelung gewährt der Straßenbaubehörde eine eigene Ermächtigungsgrundlage und dient damit der Erleichterung des Verfahrens.

§ 37 – Planfeststellung, Plangenehmigung

Die Bauwirtschaft begrüßt, dass die Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes zur Planungsbeschleunigung nun auch im Landesstraßengesetz nachvollzogen werden und sieht hierbei die geplante Änderung in § 37 Absatz 1 Satz 2, in der die Errichtung von Straßenbrücken, die zum Zweck des Ersatzes bestehender Brücken erfolgt, künftig als Unterhaltungsmaßnahme eingestuft werden kann, von herausgehobener Bedeutung. Nach Ansicht der Bauwirtschaft ist jedoch fraglich, ob die im Gesetzesentwurf vorgesehene Definition der Änderung ausreicht, um Ersatzneubauten für Landesstraßenbrücken von der Genehmigungspflicht auszunehmen. Zur Begründung wird angeführt, dass Ersatzneubauten in der Regel nicht exakt an dem Ort errichtet werden, an dem das Bauwerk steht, das sie ersetzen und durch die Anpassung an aktuelle Standards und mögliche Kapazitätserweiterungen sich im Einzelfall darüber streiten lässt, ob die Brücke durch die konstruktiven Verbesserungen erheblich baulich umgestaltet wird oder nicht.

Der BUND, NABU und LNV haben in ihrer gemeinsamen Stellungnahme darum gebeten, den neuen Satz 2 um folgende Nummer 3 zu ergänzen: „3. oder wenn nachteilige Auswirkungen auf Umweltbelange zu befürchten sind.“

Zu den vorgebrachten Äußerungen der Bauwirtschaft ist festzustellen, dass die Frage einer planfeststellungspflichtigen Änderung im jeweiligen Einzelfall zu prüfen ist. Hierbei ist anzumerken, dass reine auf den Kapazitätsausbau angelegte Erweiterungen weiterhin einer Planfeststellung bedürfen.

Der von BUND, NABU und LNV erbetenen Ergänzung des § 37 um eine weitere Nummer 3 kann nicht entsprochen werden, da anderenfalls ein Gleichlauf mit der entsprechenden bundesrechtlichen Norm nicht mehr gegeben ist. Die Regelung stellt eine Eins-zu-eins-Umsetzung der auf Bundesebene geschaffenen Regelung dar. Um eine Zersplitterung der Regelungen und Instrumentarien für die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für nach Bundes- und Landesrecht bestehende Straßen zu vermeiden, ist der Wortlaut der Vorschrift unverändert zu lassen.

§ 37 a – Vorläufige Anordnung

Die Ausdehnung des Instruments der vorläufigen Anordnung auf die Landesstraßen ist nach Ansicht der Bauwirtschaft zu begrüßen, da hierdurch die Möglichkeit geschaffen wird, mit vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen noch während eines laufenden Planfeststellungsverfahrens zu beginnen.

Die Kommunalen Landesverbände weisen darauf hin, dass die Zuständigkeiten in der Verkehrssicherung und –planung nicht ausgehebelt werden dürfen.

Der BUND, NABU und LNV lehnen die geplante Regelung ab, da eine Notwendigkeit der Erleichterung des Baubeginns bei noch nicht ergangenem Planfeststellungsbeschluss nicht gesehen wird.

Es ist darauf hinzuweisen, dass das Instrument der vorläufigen Anordnung dazu dienen soll, um dringend notwendige Maßnahmen, wie etwa nach dem Artenschutzrecht durchzuführende vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, die eine erhebliche Zeitspanne in Anspruch nehmen, bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beginnen zu können. Damit können eine Beschleunigung der Verfahren erreicht und Kosten und Ressourcen der Verwaltung eingespart werden. Die von BUND, NABU und LNV in ihrer Stellungnahme vorgebrachte Privilegierung von Straßenbaumaßnahmen ist nicht ersichtlich, da im Bereich der Verkehrswegeplanung in anderen Fachplanungsgesetzen, wie etwa § 14 Absatz 2 Bundeswasserstraßengesetz und § 18 Absatz 2 Allgemeines Eisenbahngesetz, gleichlautende Regelungen bereits existieren.

§§ 40, 40 a – Enteignung und vorzeitige Besitzeinweisung

Der BUND, NABU und LNV lehnen die vorgesehenen Regelungen mit dem Hinweis darauf ab, dass aus ihrer Sicht Flächen, die regelmäßig zur Instandhaltung oder Erneuerung einer Straße notwendig sind, von vornherein in der Planung und dem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden müssten.

Hierzu ist anzumerken, dass die Anpassungen im Zusammenspiel mit der in § 37 Absatz 1 Satz 2 vorgenommenen Ergänzung zu sehen sind. Sie sollen gerade für Maßnahmen der Instandsetzung und Erneuerung, die einer (erneuten) Planfeststellung nicht mehr bedürfen und bei denen aufgrund einer konstruktiven Anpassung an aktuelle Regelwerke eine (Mehr-) Inanspruchnahme von Flächen erforderlich sein sollte, die Grundlage für eine Enteignungsermächtigung schaffen. Ob die Voraussetzungen für eine Enteignung vorliegen, ist im Rahmen eines Enteignungsverfahrens anhand einer umfassenden Abwägung der privaten mit den öffentlichen Interessen durchzuführenden Prüfung zu ermitteln und festzustellen.

§ 41 – Winterdienst

Die AGFK-BW begrüßt die in § 41 vorgenommene Klarstellung, dass die Gemeinden beim Winterdienst auch Radwege berücksichtigen müssen. Nach Ansicht der AGFK-BW sollte allerdings analog zu Fahrradstädten wie Kopenhagen eine Priorisierung der Radinfrastruktur beim Winterdienst gesetzlich geregelt werden.

Die kommunalen Landesverbände erkennen an, dass eine Ausdehnung auf Radwege und deren Verschriftlichung in § 41 zeitgemäß ist. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass gerade im ländlichen Raum eine universelle Räumungspflicht unverhältnismäßig ist und zu einem enormen Mehraufwand führt.

Zu der von der AGFK-BW vorgebrachten Äußerung ist anzumerken, dass das Straßengesetz keine Privilegierung eines bestimmten Verkehrsträgers vorsieht. Es wird davon ausgegangen, dass die Städte und Gemeinden die Priorisierung des Winterdienstes innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs vor Ort selbst entscheiden können.

Soweit die kommunalen Landesverbände auf die Unverhältnismäßigkeit einer universellen Räumungspflicht hinweisen, ist hierzu festzustellen, dass die nach § 41 obliegende Pflicht der Kommunen im Rahmen des Zumutbaren besteht und sich der Aufgabenumfang durch die in § 41 vorgenommene Anpassung nicht verändert.

§ 51 – Zuständigkeiten der Straßenbaubehörden

Vonseiten der kommunalen Landesverbände wird die Verortung der Hang- und Felssicherungsmaßnahmen in der Zuständigkeit der Regierungspräsidien begrüßt. Die kommunalen Landesverbände fordern, dass entgegen der vorgesehenen Übergangsvorschrift bereits vor dem 1. Januar 2021 geplante bzw. begonnene Maßnahmen ebenfalls mit der vorgesehenen Zuständigkeitsregelung übergehen sollen.

Der BUND, NABU und LNV bringen vor, dass unklar ist, für welche verkehrssichernden Unterhaltungsmaßnahmen die unteren Verwaltungsbehörden zuständig bleiben.

Für eine Anpassung der Vorschrift wird kein Handlungsbedarf gesehen. Die vorgesehene Übergangsvorschrift dient dazu, einen möglichst reibungslosen Übergang der Zuständigkeit zwischen den Straßenbaubehörden für laufende Maßnahmen zu gewährleisten. Mit der Regelung sollen Effizienzverluste bei laufenden Maßnahmen und übergabebedingte Kostensteigerungen vermieden werden.

Die in § 51 erfolgte Anpassung der Zuständigkeiten wurde entsprechend der generellen Aufgabenverteilung zwischen den Regierungspräsidien und den unteren Verwaltungsbehörden entlang der fachlichen Abgrenzung von Erhaltung durch Instandsetzung oder Erneuerung sowie der betrieblichen und baulichen Unterhaltung vorgenommen.

§ 53 a – Zuständigkeiten des Regierungspräsidiums Tübingen

Die kommunalen Landesverbände begrüßen die Neustrukturierung der Landesstelle für Straßentechnik. Auch die AGFK-BW zeigt sich erfreut, dass die beim Regierungspräsidium Tübingen anzusiedelnde Mobilitätszentrale die vernetzte Mobilität in den Vordergrund rückt, also auch Fuß- und Radverkehr Berücksichtigung finden.

Die Bauwirtschaft hält die in § 53 a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe j) vorgesehene Zuständigkeit der Landesstelle für Straßentechnik für Vergaben von Liefer- und Dienstleistungen sowie freiberufliche Leistungen im Oberschwellenbereich für problematisch, da die Vergabe von Bauleistungen hiervon nicht umfasst ist. Aus Sicht der Bauwirtschaft bestehen Zweifel, ob es für ein Bauvorhaben förderlich ist, wenn die Vergaben für Planungsleistungen einerseits und für Bauleistungen andererseits über verschiedene Stellen laufen. Der IHK BW stellt sich die Frage, ob Synergien verloren gehen könnten, wenn bei ein und demselben Bauvorhaben die Vergaben für Planungsleistungen und Bauleistungen über verschiedene Stellen laufen.

Die kommunalen Landesverbände gehen in Bezug auf die in § 53 a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe d) vorgesehene Verlagerung der Zuständigkeit der betriebstechnischen Überwachung der Tunnelanlagen von einer Optionsmöglichkeit aus. Eine vollumfängliche Zerschlagung der bislang bestehenden Struktur gilt es zu vermeiden und würde das beabsichtigte Ziel einer effizienteren und wirtschaftlichen Aufgabenerfüllung konterkarieren.

Ferner weisen die kommunalen Landesverbände darauf hin, dass im Zuge der Neuausrichtung der Straßenbauverwaltung in Baden-Württemberg auch die Unterhaltung und Erhaltung von Bundes- und Landesstraßen bei den unteren Verwaltungsbehörden zusammenzuführen sind.

Der BUND, NABU und LNV fordern eine Ergänzung des § 53 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a) dahingehend, dass die Auswertung von Straßendaten den nach § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG) im Land anerkannten Umweltvereinigungen unentgeltlich zur Verfügung stehen.

Zu den Anmerkungen der Bauwirtschaft sowie der IHK BW ist festzuhalten, dass ein Synergieverlust durch die getrennte Vergabe der Planungsleistungen und der Bauleistungen nicht zu befürchten ist, da die sich an das Vergabeverfahren anschließende Vertragsdurchführung für das Bauvorhaben weiterhin in der Zuständigkeit des jeweiligen Regierungspräsidiums verbleibt, in dessen Regierungsbezirk das Bauvorhaben durchgeführt wird. Die Landesstelle für Straßentechnik bündelt lediglich die verschiedenen Verfahren als zentrale Vergabestelle und führt die Vergabeverfahren durch.

Mit der Aufgabenzuweisung der betriebstechnischen Überwachung der Tunnelanlagen an die Landesstelle für Straßentechnik kann die derzeit an unterschiedlichen Standorten angesiedelte Aufgabe zentral einheitlich organisiert werden und durch Aufgabenbündelung und Konzentration der Fachkompetenz eine effiziente und wirtschaftliche Aufgabenerfüllung erfolgen. Vor dem Hintergrund der mit der Bündelung der Zuständigkeit zu erreichenden Effizienzvorteile, ist die von den kommunalen Landesverbänden angeregte Optionsmöglichkeit nicht vorgesehen.

Die Anregung der kommunalen Landesverbände zur Zusammenführung der Erhaltung und Unterhaltung von Bundes- und Landesstraßen bei den unteren Verwaltungsbehörden wird nicht aufgegriffen. Die Unterhaltungsmaßnahmen dienen der Aufrechterhaltung des Betriebs des bestehenden Straßennetzes, wohingegen es sich bei den Erhaltungsmaßnahmen oftmals um größere bauliche Investitionen handelt, die einen hohen planerischen und baulichen Umfang erreichen können. Aus diesem Grund ist die Zuständigkeit für die Durchführung von Maßnahmen der Instandsetzung und Erneuerung bei den Regierungspräsidien angesiedelt, da aufgrund der bestehenden Zuständigkeit für den Bau, bzw. Ausbau die notwendige Planungs- und Ausbaupotenz bereits vorhanden ist. Durch eine Zersplitterung der bislang bestehenden Aufgabenkonzentration bei den Regierungspräsidien würden diese Synergien verloren gehen.

Für die von BUND, NABU und LNV geforderte Ergänzung wird vor dem Hintergrund der nach anderen Fachgesetzen bestehenden Informationsansprüche kein Handlungsbedarf gesehen.

§ 53 b – Behörden nach dem Bundesfernstraßengesetz

Damit die Regierungspräsidien ihren Aufgaben als Straßenbaubehörden auch künftig uneingeschränkt nachkommen können, hält es die Bauwirtschaft für erforderlich, das Personal in den Straßenbaureferaten und damit die Planungskapazitäten bedarfsgerecht aufzustocken.

Hierzu ist anzumerken, dass das Land bereits seit dem Jahr 2015 das Personal in der Straßenbauverwaltung im Rahmen des Stellenaufwuchses kontinuierlich aufgestockt hat. Das Land wird auch zukünftig um eine bedarfsgerechte Ausstattung der Planungskapazitäten achten. Verlorengelungene Synergieeffekte werden dabei berücksichtigt.

Weitere Anregungen und Vorschläge zu dem Gesetzesentwurf:

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde von Seiten der AGFK-BW die Frage aufgeworfen, weshalb die in einem ersten Referentenentwurf vorgesehene Regelung zum Ausbau der Radverkehrsnetze nicht mehr enthalten ist.

Die AGFK-BW bemängelt, dass die im 1. Referentenentwurf vorgesehene Regelung entfallen ist, dass die Stadt- und Landkreise die kreisangehörigen Kommunen bei Planung, Ausbau und der Erhaltung der in ihrer Baulast liegenden Abschnitte der Radverkehrsnetze koordinierend unterstützen. Die AGFK-BW erwartet, dass sich ohne die ursprünglich vorgesehenen Regelungen des § 47 a die Umsetzung nicht nur der lokalen Radverkehrsnetze, sondern auch des RadNETZ BW deutlich verzögert und die in der RadSTRATEGIE festgehaltenen Ziele gefährdet seien. Ohne eine im Straßengesetz festgehaltene Datenlieferungspflicht wird befürchtet, dass der Nutzen der künftigen Radverkehrsdatenbank RadVIS gering sein wird. Ohne die vorgesehene Schaffung von Stellen für Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren Radverkehr wird eine Chance verpasst, der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg einen großen Schub zu geben. Die AGFK-BW appelliert daher dringend, § 47 a in das Straßengesetz aufzunehmen.

Zu der Frage der AGFK-BW ist festzuhalten, dass die in einem ersten Gesetzesentwurf enthaltenen Ausführungen zum Ausbau der Radverkehrsnetze erste Überlegungen zu einer möglichen gesetzlichen Regelung darstellten und noch im Einzelnen zu konzipieren sind. Vor dem Hintergrund der umzusetzenden Änderung des Straßengesetzes zum 1. Januar 2021 sollen die bereits entwickelten Ansätze gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt weitergeführt werden, um eine für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur nützliche Regelung zu schaffen.

Der Rechnungshof hat zu dem Gesetzesentwurf zur Änderung des Straßengesetzes Stellung genommen und darauf hingewiesen, dass wenn zusätzlich zu den bereits im Staatshaushaltsplan vorgesehenen Stellen für die Umsetzung der Gesetzesänderungen weitere Stellen notwendig wären, diese durch Aufgabenkritik oder Umschichtung innerhalb des Staatshaushaltsplans finanziert werden sollten.

Die Mobilfunkverbände VATM und Bitkom haben in ihren Stellungnahmen um die Aufnahme einer landesrechtlichen Regelung in Anlehnung an die auf Bundesebene im Juni 2020 in Kraft getretene Änderung des § 9 Absatz 1 FStrG gebeten. In den Stellungnahmen wird vorgebracht, dass mit der Änderung des Bundesfernstraßengesetzes nun auch Mobilfunkmasten innerhalb der Abstandszonen zu Bundesfernstraßen erbaut werden dürfen. Um diese Erleichterung des Mobilfunkausbaus auch im Land zu ermöglichen, wird eine Ergänzung des § 22 StrG angeregt.

Der Vorschlag wird aufgegriffen und eine der bundesrechtlichen Regelung entsprechende Vorschrift in § 22 Absatz 1 des Straßengesetzes aufgenommen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Nummer 1

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung der Überschrift an die Änderungen der Norm.

Zu Buchstabe b

Mit der Änderung des § 1 werden in Absatz 1 Zweckbestimmungen aufgenommen. Das Gesetz dient der Bereitstellung der öffentlichen Straßen für die Nutzung des Straßenraums für alle Mobilitätsgruppen. Hiervon umfasst sind die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen sowie die Verkehrsbedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs. Zu den in Absatz 1 Satz 1 genannten Mobilitätsgruppen zählen der Fußgänger- und Fahrradverkehr, der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Personennahverkehr sowie der Wirtschaftsverkehr gleichermaßen.

Zweck des Gesetzes ist ferner, zu einer leistungsfähigen, nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung beizutragen. Regelungen zum Carsharing sowie zur Neuverteilung von Flächen im öffentlichen Straßenraum im Wege einer Teileinziehung können durch Schaffung der erforderlichen Infrastrukturen umweltfreundlichen Mobilitätsformen mehr Raum geben.

Darüber hinaus soll es ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleisten. Die Landesregierung verfolgt hierbei das Verkehrssicherheitsleitbild „Vision Zero“, das eine Mobilität ohne Tote und Schwerverletzte zum Ziel hat.

Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Nummer 2

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung des Gesetzestextes.

Nummer 3

Zu Buchstabe a

Die nachträgliche Widmungsbeschränkung im Wege der Teileinziehung war bisher schon möglich. Allerdings ist der Begriff der Teileinziehung in § 7 nicht ausdrücklich enthalten. § 5 Absatz 5 Satz 2 verweist für diese Fälle nachträglicher Widmungsbeschränkung lediglich auf das Verfahren der Einziehung. Vergleichbar zu den Regelungen in den Straßengesetzen der anderen Bundesländer wird daher aus Klarstellungsgründen in § 7 Absatz 1 Satz 2 die Teileinziehung neben der (Voll)-Einziehung ausdrücklich normiert. Eine straßenrechtliche Teileinziehung kann insbesondere erfolgen, um bestimmte, bisher durch die Widmung uneingeschränkt zugelassene Verkehrsarten auf Dauer auszuschließen, um damit eine Umverteilung des Öffentlichen Raums für umweltfreundliche Mobilitätsformen wie den Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

Zu Buchstabe b

Die Änderungen dienen der Klarstellung. Es wird verdeutlicht, dass auch bei Teileinziehungen das normierte Verfahren zu beachten ist.

Nummer 4

Die Vorschrift des § 9a ist an § 4 FStrG angelehnt und ermöglicht dem Träger der Straßenbaulast, unter Beachtung des materiellen Rechts viele behördlichen Entscheidungen aus einer Hand zu treffen. Das Recht der Planfeststellung wird dadurch nicht berührt. Die Regelung basiert auf dem allgemein anerkannten Grundsatz, dass die jeweils tätig werdende Hoheitsverwaltung für die Beachtung der von ihrem Tätigkeitsbereich berührten gesetzlichen Bestimmungen selbst verantwortlich ist. Die Träger der Straßenbaulast haben neben der Einhaltung der straßenrechtlichen Vorschriften dafür einzustehen, dass bei Bau, Unterhaltung, Verwaltung und Betrieb von Straßen alle anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften eingehalten werden. Dabei wird der Träger der Straßenbaulast nicht von der Beachtung materiell-rechtlicher Vorschriften, sondern nach Satz zwei lediglich davon freigestellt, Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere Behörden einzuholen. Die Freistellung nach Satz 2 gilt im Rahmen der landesrechtlichen Gesetzgebungskompetenz. Ungeachtet davon, dass die Straßenbaubehörden in ihrem Aufgabenbereich von formalen Genehmigungen, Zustimmungen und so weiter anderer Behörden freigestellt sind, haben sie trotzdem das materielle Recht einzuhalten. Sie werden dazu auch die anderen jeweils betroffenen Fachbehörden beteiligen. Damit ist gewährleistet, dass diese so ihre Kompetenz und Stellungnahmen einbringen.

Satz 3 regelt eine Ausnahme im Bereich des Wasserrechts. Aufgrund der besonderen Anforderungen des Gewässer- und Hochwasserschutzes und der verfassungsrechtlichen Vorgaben bleibt die Erteilung der wasserrechtlich vorgeschriebenen Zulassungen im dazugehörigen Verfahren weiter erforderlich. Die wasserrechtlichen Zulassungen werden von den Straßenbaubehörden im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden erteilt.

Der letzte Satz stellt klar, dass die Sätze 2 und 3 nur bei Straßen im Sinne des § 3 Absatz 1 Nummer 1 und 2 Anwendung finden.

Nummer 5

Der neue § 16 Absatz 9 räumt der Straßenbaubehörde ein Zurückbehaltungs- und Verwertungsrecht bei der Beseitigung von zu Unrecht im öffentlichen Straßenraum abgestellten Gegenständen ein. Da auf der Grundlage von § 16 Absatz 8 Satz 1 erlassene Beseitigungsanordnungen wegen unerlaubter Sondernutzung oftmals nicht erfolgsversprechend sind, sehen sich die Straßenbaubehörden gezwungen, von ihrem Recht, den rechtswidrigen Zustand auf Kosten des Pflichtigen zu beseitigen, Gebrauch zu machen. Dabei bleiben die Straßenbaubehörden häufig auf den Kosten der Beseitigung sitzen, da sich die Halterin beziehungsweise der

Halter oder die Eigentümerin beziehungsweise der Eigentümer der beseitigten Gegenstände nicht mehr ermitteln lassen.

Mit der neuen Vorschrift wird nun eine Rechtsgrundlage geschaffen, die es der Straßenbaubehörde ermöglicht, von der Straße entfernte Gegenstände bis zur Erstattung ihrer Aufwendungen zurückzubehalten. Liegen die in Satz 2 genannten Voraussetzungen vor, kann die Straßenbaubehörde die von der Straße entfernten Gegenstände einer Verwertung zuführen, um die ihr entstandenen Kosten zu begleichen.

Soweit eine stoffliche Verwertung eines Altfahrzeugs als Abfall erfolgen soll, sind die Vorschriften der Altfahrzeugverordnung anzuwenden.

Der letzte Satz stellt schließlich klar, dass konkurrierende Befugnisse nach anderen Vorschriften bestehen bleiben.

Nummer 6

§ 22 Absatz 1 wird entsprechend der auf Bundesebene erfolgten Änderung des § 9 Absatz 1 Satz 3 FStrG angepasst. Der neue Satz 2 stellt klar, dass die Errichtung von Mobilfunkmasten und sonstigen funktechnischen Einrichtungen im Sinne von § 3 Nummer 26 Telekommunikationsgesetz nicht mehr unter das repressive Anbauverbot gemäß Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 der Vorschrift fallen, sondern unter den präventiven Zustimmungsvorbehalt des Absatzes 2. Die zuständige Straßenbaubehörde hat künftig die Zustimmung zur Errichtung eines Mobilfunkmasten auch in der bisherigen Anbauverbotszone zu erteilen, wenn nicht einer der in Absatz 2 Satz 2 der Vorschrift genannten Gründe entgegensteht.

Nummer 7

Die mit den Absätzen 1 bis 3 dargestellten Regelungen sind weitestgehend in dieser Form in § 16 a FStrG sowie einer Mehrzahl der Straßengesetze der anderen Bundesländer enthalten und haben sich bei der zügigen Umsetzung von Planungsvorhaben bewährt.

Sie berücksichtigen insoweit die Vorgaben der höchstrichterlichen Rechtsprechung, insbesondere im Hinblick auf die Rechtsgrundlage für die Duldung von Vorbereitungsmaßnahmen für Planung und Baudurchführung.

Die in Absatz 1 Satz 1 angeordnete Duldungspflicht rührt aus der Sozialbindung des Eigentums, wie sie unter anderem im Baugesetzbuch (BauGB) bereits enthalten und ausgestaltet ist und gewährt der Straßenbaubehörde eine eigene Ermächtigungsgrundlage, um Duldungsverfügungen gegenüber betroffenen Grundstückseigentümern und Nutzungsberechtigten auszusprechen.

Die Zustimmung des Wohnungsinhabers nach Satz 2 für das Betreten von Wohnungen, das bei Vorarbeiten für eine Straßenbaumaßnahme eher selten vorkommt, ist wegen Artikel 13 Absatz 1 Grundgesetz (GG) erforderlich. Satz 3 bringt zum Ausdruck, dass das Betreten von Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräumen ohne Zustimmung des Inhabers in den Zeiten statthaft ist, in denen die Räume normalerweise geschäftlich oder betrieblich genutzt werden. Einer Beteiligung und Entscheidung der Enteignungsbehörde nach § 6 Landesenteignungsgesetzes (LEntG) bedarf es in diesem Fall nicht mehr, wodurch die Verfahrensdauer bis zum Erlass einer Duldungsverfügung erheblich verkürzt werden kann.

Absatz 2 regelt die Frist zur Bekanntgabe der Eigentümer oder Nutzungsberechtigten über die geplanten Vorarbeiten. Eine allgemeine Entschädigungsregelung für das Dulden von Vorarbeiten ist nicht vorzusehen, da sich die Duldungspflicht im Rahmen der Sozialpflichtigkeit des Eigentums hält. Über Absatz 3 erfolgt insoweit lediglich eine Entschädigung unmittelbarer Vermögensnachteile (zum Beispiel Substanzschäden), die durch die Maßnahmen selbst entstehen. Die nach Absatz 3 für die Entschädigungsfestsetzung zuständige Behörde richtet sich nach § 17 LEntG.

Absatz 4 erweitert den Anwendungsbereich der Vorschrift zunächst auf Vermessungsarbeiten, die nach Abschluss der Baumaßnahmen erforderlich werden sowie auf Unterhaltungsmaßnahmen. In Bezug auf die Unterhaltungsmaßnahmen orien-

tiert sich die Vorschrift an der neu eingeführten bundesrechtlichen Regelung des § 3 a FStrG. Sie regelt die besonderen Pflichten von Eigentümern, Besitzern oder anderen Nutzungsberechtigten von Grundstücken, die für die Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen benötigt werden. Ihnen wird eine Duldungspflicht für das Betreten und die Nutzung der Grundstücke auferlegt, soweit dies zum Zwecke der Unterhaltung erforderlich ist. Durch das Kriterium der Erforderlichkeit sollen angemessene Entscheidungen sichergestellt und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit betont werden. Kann eine Unterhaltung nicht anders durchgeführt werden oder wird sie in unzumutbarer Weise erschwert, so können auch Maßnahmen, wie zum Beispiel die temporäre Anlage einer Baustraße oder einer Kranaufstellfläche erforderlich sein. § 36 a erfasst insoweit nur zeitlich begrenzte Maßnahmen. Maßnahmen der Erhaltung, die einen (größeren) Planungs- und Ausführungsaufwand mit sich bringen, können bereits unter Hinzuziehung von Absatz 1 umgesetzt werden, ohne dass es eines Rückgriffs auf Absatz 4 bedarf.

Mit der Erwähnung der Hinterlieger wird klargestellt, dass von den Unterhaltungsmaßnahmen auch andere, nicht unmittelbar an der Straße gelegene Eigentümer und andere Nutzungsberechtigte in Anspruch genommen werden dürfen. Nach Errichtung der Straße sind auch die an der Straße Nutzungsberechtigten zu berücksichtigen. Hierzu gehören zum einen die Sondernutzungsberechtigten, deren Nutzungsmöglichkeit widerruflich ausgestaltet ist. Insoweit besteht auch kein Entschädigungsanspruch. Auch in Bezug auf die sonstigen Berechtigten am Straßengrundstück soll die Vorschrift ermöglichen, Unterhaltungsmaßnahmen durchzuführen. Da insoweit nicht zwingend ein Widerrufsrecht bestehen muss, kommt eine Entschädigungsmöglichkeit für die Nutzungseinschränkung in Betracht. Sofern ein bürgerrechtliches Nutzungsverhältnis gemäß § 21 StrG anzunehmen ist, kann auf die zugrunde liegenden bürgerlich-rechtlichen oder vertraglichen Regelungen zurückgegriffen werden bzw. diese bei Bedarf im Wege der ergänzenden Vertrags- oder Gesetzesauslegung entwickelt werden.

Nummer 8

Zu Buchstabe a

§ 37 Absatz 1 wird entsprechend der bundesrechtlichen Regelung in § 17 Absatz 1 Satz 2 FStrG angepasst. § 37 Absatz 1 Satz 1 ordnet für den Bau oder die Änderung einer Landesstraße grundsätzlich die Planfeststellungspflicht an. Was unter einer Änderung zu verstehen ist, wurde bisher nicht gesetzlich definiert. Durch die Einfügung des neuen Satzes 2 wird der Begriff der planfeststellungsbedürftigen Änderung in Absatz 1 Satz 1 erstmals gesetzlich definiert.

Die in Satz 2 Nummer 1 angeführte bauliche Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr ist als planfeststellungsbedürftige Änderung zu qualifizieren. Das Kriterium der erheblichen baulichen Umgestaltung in Nummer 2 soll der Abgrenzung der Änderung zu rein konstruktiven Anpassungen der Straße an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- oder Verkehrsbedürfnisse dienen. Insbesondere die nur unwesentliche oder nur temporäre Verlegung einer Landesstraße ohne Kapazitätserweiterung, zum Beispiel im Rahmen einer erhaltungsbedingten Erneuerung (Ersatzneubauten) bestehender Brückenbauwerke, sind danach nicht als planfeststellungsbedürftige Änderung im Sinne von Satz 1 zu qualifizieren. Da diese Baumaßnahmen regelmäßig – ohne die Leistungsfähigkeit der Straße und die Verkehrsmengen zu erhöhen – nur auf eine Substanzerhaltung und eventuelle Anpassung an aktualisierte Regelquerschnitte sowie auf sonstige konstruktive Verbesserungen zielen, sind sie als Erhaltungsmaßnahme zu qualifizieren, sodass es nicht geboten ist, sie einem erneuten Genehmigungsverfahren zu unterwerfen. Damit kann eine Beschleunigung der Verfahren im Bereich der Ersatzneubauten erreicht werden.

Zu Buchstabe b

Sofern bei anderen Straßen ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde, gilt Satz 2 in Bezug auf die Definition der planfeststellungspflichtigen Änderung entsprechend.

Nummer 9

In Anlehnung an die bundesrechtliche Regelung des § 17 Absatz 2 FStrG wird mit dem neuen § 37a auch für Straßen nach Landesrecht eine Regelung geschaffen, nach der die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für bestimmte Maßnahmen eine vorläufige Anordnung erlassen kann.

Die vier kumulativen Voraussetzungen in Absatz 1 Satz 1 stellen sicher, dass für den Erlass einer vorläufigen Anordnung wichtige Gründe vorliegen müssen.

Bei den vorbereitenden Maßnahmen handelt es sich zum Beispiel um Kampfmittelebeseitigungen, archäologische Grabungen, Beseitigung von Gehölzen unter den Voraussetzungen des § 39 Absatz 5 Nummer 2 BNatSchG, Verlegung von Leitungen oder naturschutzrechtliche Maßnahmen, insbesondere des europäischen Arten- und Gebietsschutzes (Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Absatz 5 BNatSchG und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Absatz 5 BNatSchG). Die vorbereitenden Maßnahmen umfassen nicht den kompletten Beginn der Straßenbaumaßnahme. Es handelt sich auch nicht um Vorarbeiten und Untersuchungen im Sinne von § 36a StrG. Absatz 2 Satz 2 stellt diesbezüglich klar, dass die Kompetenz zur vorläufigen Anordnung die Kompetenz zur Anordnung von Duldungsverfügungen nach dem neuen § 36a unberührt lässt und diesen nicht verdrängt.

Teilmaßnahmen sind im Gegensatz zu den vorbereitenden Maßnahmen ein unvollständiger Teil des Gesamtvorhabens selbst. Die Teilmaßnahmen müssen Teil des Vorhabens bleiben. Es darf sich auch nicht um Maßnahmen handeln, die in ihrer Gesamtheit das vollständige Vorhaben ergeben. Eine Enteignung ist für vorläufige Maßnahmen und Teilmaßnahmen nicht zulässig.

Die unter Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 geforderte Reversibilität der Maßnahme ist nicht im naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen, weil dann kaum ein Anwendungsbereich für die vorläufige Anordnung verbleiben würde. Reversibel sind in Anlehnung an den Rechtsgedanken der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung solche Maßnahmen, deren Einwirkungen in angemessener Zeit ausgeglichen werden können.

Bei der Beurteilung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 ist zu beachten, dass die Entscheidung über die Zulassung der vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen frühestens nach Vorliegen und Auswertung der Einwendungen und Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren getroffen werden kann. Ferner sind bei UVP-pflichtigen Vorhaben auf Grundlage des UVP-Berichts für das Gesamtvorhaben, der vorliegenden Einwendungen und der behördlichen Stellungnahmen die von der vorbereitenden Maßnahme oder Teilmaßnahme ausgehenden Umweltauswirkungen zu bewerten. Erst dann sind in der Regel die nach § 74 Absatz 2 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) zu berücksichtigenden Einwendungen und die zu wahren Interessen bekannt und können die Ergebnisse der oben genannten Bewertung und der weiteren rechtlichen Prüfungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit der vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen berücksichtigt werden.

Mit Absatz 2 Satz 1 wird klargestellt, dass die Wirksamkeit der Zulassungsentscheidung bis zum Wirksamwerden des Planfeststellungsbeschlusses begrenzt ist. Die Zulassungsentscheidung verliert ihre Wirksamkeit mit der Feststellung des Plans durch den Planfeststellungsbeschluss. Die Unwirksamkeit tritt mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ein; nicht erst mit der Unanfechtbarkeit des Plans.

Soweit die Maßnahmen im Rahmen der endgültigen Entscheidung nachträglich für unzulässig erklärt werden oder der Planfeststellungsantrag zurückgenommen wird, hat der Träger des Vorhabens auf Anordnung der Planfeststellungsbehörde den früheren Zustand auf seine Kosten wiederherzustellen. Die Verpflichtung zur Wiederherstellung zielt auf eine möglichst vollständige Folgenbeseitigung.

Sollte eine Wiederherstellung wider Erwarten nicht möglich oder unverhältnismäßig oder ein Schaden eingetreten sein, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht ausgeglichen wird, hat der Träger des Vorhabens die entstandenen Schäden zu ersetzen. Die Entschädigungsregelung bezieht sich dabei auch

auf die Fälle, in denen die Wiederherstellung nicht möglich oder unverhältnismäßig ist. Von der allgemeinen Entschädigungsregelung umfasst sind neben betroffenen Eigentümerin beziehungsweise Eigentümer, Pächterin beziehungsweise Pächter und so weiter auch Schäden, deren Sachverwalter die öffentliche Hand ist.

Nummer 10

§ 40 wird in Anlehnung an die auf Bundesebene mit dem Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich erfolgte Änderung des § 19 Absatz 1 Satz 2 FStrG angepasst.

Danach ist eine Enteignung auch dann zulässig, soweit sie für Maßnahmen der Instandsetzung oder Erneuerung (Erhaltung) notwendig ist.

Durch die Ergänzung in § 37 Absatz 1 Satz 2 wird klargestellt, dass bauliche Maßnahmen, etwa im Rahmen einer erhaltungsbedingten Erneuerung (Ersatzneubauten), auch dann Maßnahmen der Instandsetzung oder Erneuerung (Erhaltung) sind und einer (erneuten) Planfeststellung nicht mehr bedürfen, wenn sie aufgrund einer konstruktiven Anpassung an aktuelle Regelwerke eine (Mehr-) Inanspruchnahme von Flächen erforderlich machen oder neue Anlagen erfordern. Daher ist auch für solche Maßnahmen zur Erfüllung der Aufgaben eine Enteignungsermächtigung erforderlich.

Nummer 11

Mit der Aufnahme eines neuen Absatzes 6 wird angelehnt an die bundesrechtliche Regelung des § 18 f Absatz 7 FStrG geregelt, dass auch für Maßnahmen der Instandsetzung oder Erneuerung (Erhaltung) eine vorzeitige Besitzzeiweisung ergehen kann. Mit Satz 2 wird klargestellt, dass es einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung nicht bedarf. Insoweit ist der Verweis auf Absatz 1 anzupassen, im Übrigen gelten aber die Absätze 1 bis 5 von § 40 a. Absatz 6 findet keine Anwendung auf Vorhaben, die § 37 Absatz 1 Satz 2 unterfallen.

Nummer 12

Die Änderung dient lediglich der Klarstellung. Verdeutlicht werden soll, dass von der Verpflichtung der Gemeinde zur Durchführung des Winterdienstes innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten auch die Radwege umfasst sind. Für eine erfolgreiche Förderung des Radverkehrs als nachhaltige Mobilitätsform und um die klimapolitischen Zielsetzungen im Verkehrssektor zu erreichen, muss die Benutzung der Radwege auch im Winter für den Radverkehr gewährleistet sein. Mit der sprachlichen Klarstellung soll verdeutlicht werden, dass die Radwege bei der Durchführung des Winterdienstes mit zu berücksichtigen sind. Mit der Änderung der Vorschrift werden jedoch keine neuen Aufgaben zugewiesen.

Nummer 13

Zu Buchstabe a

Mit der Änderung des § 51 Absatz 1 Nummer 2 erfolgt eine Anpassung der Zuständigkeiten für die Durchführung von Maßnahmen, mit denen die Verkehrssicherungspflicht auf den der Straße benachbarten Grundstücken herzustellen ist.

Bei der Durchführung von verkehrssichernden Maßnahmen auf den der Straße benachbarten Grundstücken handelt es sich regelmäßig um Arbeiten im Bereich der Hang- und Felssicherung, die unabhängig vom planerischen und baulichen Umfang einer Maßnahme bislang von den unteren Verwaltungsbehörden aufgrund ihrer gesetzlichen Zuständigkeit nach § 51 Absatz 2 Nummer 7 wahrgenommen wurden.

Diese Zuständigkeit wird nun mit der Änderung in § 51 Absatz 1 Nummer 2 insoweit angepasst, dass zukünftig eine Zuständigkeit der Regierungspräsidien für die Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen durch Instandsetzung oder Erneuerung

auch für die der Straße benachbarten Grundstücke gegeben ist, wenn die Verkehrssicherungspflicht dies erfordert. Dies entspricht dann auch für den Bereich der verkehrssichernden Maßnahmen auf den der Straße benachbarten Grundstücken der generellen Aufgabenverteilung zwischen den Regierungspräsidien und den unteren Verwaltungsbehörden entlang der fachlichen Abgrenzung von Erhaltung durch Instandsetzung oder Erneuerung sowie der betrieblichen und baulichen Unterhaltung.

Die Landkreise sind künftig lediglich für die Durchführung verkehrssichernder Unterhaltungsmaßnahmen im Rahmen der betrieblichen und baulichen Unterhaltung auf den der Straße benachbarten Grundstücken zuständig.

Zu Buchstabe b

Die Änderung in § 51 Absatz 2 Nummer 7 ergänzt die in § 51 Absatz 1 Nummer 2 vorgenommene Anpassung der gesetzlichen Zuständigkeiten für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht auf den der Straße benachbarten Grundstücken und regelt, dass die unteren Verwaltungsbehörden zukünftig lediglich für die Durchführung verkehrssichernder Unterhaltungsmaßnahmen, also für kleinere Maßnahmen im Rahmen der betrieblichen und baulichen Unterhaltung auf den der Straße benachbarten Grundstücken, wie zum Beispiel Räumung von Steingut aus Stahlnetzen zuständig sind.

Nummer 14

Die Neufassung des § 53 a ist geboten, weil der Bund mit Wirkung zum 1. Januar 2021 die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der Bundesautobahnen übernehmen wird. Die von der jetzigen Landesstelle für Straßentechnik beim Regierungspräsidium Tübingen wahrzunehmenden Aufgaben für Bundesautobahnen werden gestrichen und das Aufgabenspektrum im Zuge der Neuausrichtung in Absatz 1 Nummer 2 neu gefasst.

In Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c wird der Aufbau und der Betrieb einer Mobilitätszentrale Baden-Württemberg festgelegt, die insbesondere Aufgaben des Verkehrsmanagements sowie der Verkehrsbeeinflussung und -information wahrnehmen soll. Sie wird auch verkehrsträgerübergreifende Lösungen auf der Basis koordinieren und umsetzen. Hierbei wird neben der rein verkehrlichen Betrachtung besonderer Wert auf Klima- und Immissionsschutz gelegt.

Die in Nummer 2 Buchstabe d festgelegte Zuständigkeit für die betriebstechnische Überwachung der Tunnelanlagen an Bundes- und Landesstraßen wird als neue Aufgabe dem Regierungspräsidium Tübingen zugewiesen. Es nimmt die Funktion der ständig besetzten Stelle wahr. Darüber hinaus werden auflaufende technische Störmeldungen entsprechend einer einvernehmlich erstellten Dienstanweisung an die zuständigen Rufbereitschaften der unteren Verwaltungsbehörden gegeben.

Für diese Aufgabe sind bislang die unteren Verwaltungsbehörden gemäß §§ 51 Absatz 2 Nummer 1, 53 b Absatz 3 Satz 1 zuständig. Mit der neuen Aufgabenzuweisung soll die derzeit an unterschiedlichen Standorten angesiedelte Aufgabe zentral einheitlich organisiert und durch Aufgabenbündelung eine effiziente, wirtschaftliche Aufgabenerfüllung erfolgen, was im Wesentlichen auf die rund um die Uhr Überwachung an 24 Stunden zurückzuführen ist. Die Unterhaltungsaufgabe, welche unter anderem die Betriebstechnik des Tunnels umfasst, verbleibt weiterhin in der Zuständigkeit bei den unteren Verwaltungsbehörden und den jeweiligen Straßenmeistereien.

Dem Regierungspräsidium Tübingen obliegt nach Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe f der Aufbau und Betrieb der Zentralstelle für Verkehrssicherheit. Die Zentralstelle für Verkehrssicherheit soll die Aktivitäten der Straßenbauverwaltung im Bereich der Verkehrssicherheit bündeln und steuern. Der Aufgabenbereich umfasst unter anderem die Aufstellung und Umsetzung von Verkehrssicherheitsprogrammen, die weitere Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrssicherheitskonzept sowie die Schulung und Ausbildung von Sicherheitsauditoren und Unfallkommissionsmitgliedern.

In Bezug auf Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe h ist bei der Ausbildung der Leitungsebene von Meistereien primär das Berufsbild des Straßenmeisters subsummiert.

Von den in Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe i genannten Beratungsleistungen im Straßenwesen sind insbesondere der Bereich Straßenbautechnik und Straßenerhaltung, Vermessung sowie technischer Umweltschutz umfasst.

Die in Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe j geregelte Zuständigkeit als zentrale Vergabestelle für die Beschaffung von Liefer-, Dienstleistungen sowie freiberuflichen Leistungen umfasst die Vergabe von öffentlichen Aufträgen, deren geschätzter Auftragswert die jeweils festgelegten EU-Schwellenwerte erreicht oder überschreitet.

Mit Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe k werden Leistungen im Bereich der vernetzten Mobilität dem Regierungspräsidium Tübingen als Aufgabe zugeordnet. Neben dem Regierungspräsidium Tübingen sind weitere Stellen, beispielsweise die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mit Aufgaben der vernetzten Mobilität betraut.

Mit Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe l geht die Zuständigkeit an bundeseigenen Nebenanlagen des Straßenbetriebsdienstes, wie zum Beispiel Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen sowie bauliche Erhaltung, an das Regierungspräsidium Tübingen über. Bundeseigene Nebenanlagen sind dabei insbesondere Straßenmeistereien, Gerätehöfe, Lager, Lagerplätze, Entnahmestellen, Hilfsbetrieb und -einrichtungen sowie WC-Anlagen an unbewirtschafteten Rastanlagen im Bundesstraßenbereich.

§ 53 a Absatz 1 wird um die Nummer 3 ergänzt. Mit Einfügung der Nummer 3 wird eine Zuständigkeitskonzentration des Regierungspräsidiums Tübingen zur Ausübung der Fachaufsicht über die unteren Verwaltungsbehörden für den Bereich der betrieblichen Unterhaltung vorgenommen. Die für diesen Bereich bestehende Zuständigkeit erstreckt sich auf alle Regierungsbezirke. Zur Ausübung der Fachaufsicht stehen die in § 3 Absatz 3 des Landesverwaltungsgesetzes benannten Aufsichtsmittel nach freiem Ermessen zu. Die Erteilung von Weisungen durch das Regierungspräsidium Tübingen als grundsätzlich letztes Aufsichtsmittel ist allerdings nicht zulässig. Soweit im Einzelfall die Erteilung einer Weisung erforderlich ist, verbleibt es bei der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums, in dessen Regierungsbezirk die Weisung gegenüber der der Aufsicht unterstehenden Behörde erfolgen soll.

Mit der Neufassung des Absatzes 3 wird eine gesetzliche Ermächtigung für das Ministerium zum Erlass einer Rechtsverordnung geschaffen, im Einvernehmen mit dem Innenministerium den Umfang der Aufgaben in § 53 a Absatz 1 Nummer 1 und 2 näher zu bestimmen.

Nummer 15

Zu Buchstabe a

Mit der Streichung der Zuständigkeit der Regierungspräsidien als Straßenbaubehörden für die Bundesautobahnen in § 53 b Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 wird dem Wegfall der Auftragsverwaltung der Länder für die Bundesautobahnen Rechnung getragen.

Zu Buchstabe b

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

Zu Buchstabe c

Die bisherige Regelung des Absatzes 3 Satz 3, die eine Übertragungsmöglichkeit von Aufgaben für Streckenabschnitte von vierstreifigen Bundesstraßen, die mit einer Bundesautobahn verknüpft sind, vorsieht, ist ebenfalls als Folge des Wegfalls der Auftragsverwaltung der Länder für die Bundesautobahnen aufzuheben.

Zu Buchstabe d

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

Zu Artikel 2

Nummer 1

Für die Übernahme der Zuständigkeit der betriebstechnischen Überwachung der Tunnelanlagen an Straßen in der Straßenbaulast des Landes oder des Bundes nach § 53 a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe d ist die Festlegung eines Übergangszeitraums erforderlich, um die für die Ausübung der zugewiesenen Aufgabe notwendigen technischen Strukturen bei der Landesstelle für Straßentechnik beim Regierungspräsidium Tübingen einrichten zu können.

Nummer 2

Eine Übergangsregelung trifft Bestimmungen über die Zuständigkeit von bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes in der Planung oder im Bau befindlichen verkehrssichernden Maßnahmen auf den der Straße benachbarten Grundstücken. Die Vorschrift dient dazu, einen möglichst reibungslosen Übergang der Zuständigkeit zwischen den Straßenbaubehörden für laufende Maßnahmen zu gewährleisten. Mit der Übergangsregelung sollen Effizienzverluste bei laufenden Maßnahmen und übergabebedingte Kostensteigerungen vermieden werden.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Das Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes tritt am 1. Januar 2021 in Kraft.



Baden-Württemberg

NORMENKONTROLLRAT BADEN-WÜRTTEMBERG

21. September 2020

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

Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes für Baden-Württemberg

NKR-Nummer 32/2020, 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)	
Jährlicher Erfüllungsaufwand	- 8.450.400 Euro
• davon Personalkosten	- 7.902.400 Euro
• davon Sachkosten	- 548.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand (Sachkosten)	2.880.000 Euro

II. Im Einzelnen

Zum 1. Januar 2021 werden die Bundesautobahnen aus dem System der Auftragsverwaltung der Länder herausgelöst und in die Bundesverwaltung überführt. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit, das Straßengesetz Baden-Württemberg an die neue gesetzliche Zuständigkeitsverteilung im Bereich der Bundesautobahnen anzupassen. Die Aufgaben der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg werden neu geordnet. Um den veränderten Mobilitäts- und Raumansprüchen im öffentlichen Straßenraum gerecht zu werden, werden eine Regelung zur Teileinziehung sowie Zweckbestimmungen aufgenommen. Zudem werden durch das vorliegende Regelungsvorhaben Vereinfachungen und Beschleunigungen von Planungs- und Genehmigungsverfahren ermöglicht. Weitere Änderungen sind redaktioneller Art oder dienen der Klarstellung.

II.1. Erfüllungsaufwand

Die durch das Regelungsvorhaben ausgelösten Be- bzw. Entlastungen wurden für die folgenden Vorschriften ermittelt:

1. § 9a, Sicherheitsvorschriften
2. § 16 Absatz 9, Zurückhaltungs- und Verwertungsrecht

Seite 1 von 4

3. § 36a, Duldungspflichten
4. § 37 Absatz 1, Planfeststellung und Plangenehmigung
5. § 37 a, Vorläufige Anordnung
6. § 53a, Zuständigkeiten des Regierungspräsidiums Tübingen
7. § 53b, Behörden nach dem Bundesfernstraßengesetz

II.1.1. Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch das Regelungsvorhaben kein Erfüllungsaufwand.

II.1.2. Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht durch das Regelungsvorhaben kein Erfüllungsaufwand.

II.1.3. Verwaltung

Das Regelungsvorhaben führt bei der Verwaltung zu einer jährlichen Entlastung in Höhe von insgesamt etwa 8.450.400 Euro. Davon sind etwa 7.902.400 Euro Personalkosten und etwa 548.000 Euro Sachkosten. Es entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in Höhe von etwa 2.880.000 Euro.

Der Erfüllungsaufwand der Verwaltung setzt sich wie folgt zusammen:

1. Einführung § 9a StrG, Sicherheitsvorschriften

Die Einführung des § 9a führt dazu, dass die Straßenbaubehörden von der Einholung von formalen Genehmigungen beziehungsweise Zustimmungen durch andere Behörden freigestellt werden. Die Beteiligung der Fachbehörden beschränkt sich dann auf die inhaltliche Prüfung sowie das Erarbeiten einer Stellungnahme. Dadurch ergibt sich eine Reduzierung des Aufwandes bei den an Bauvorhaben der Straßenbaubehörden beteiligten Fachbehörden. Bei jährlich 88,5 Verfahren, in deren Rahmen rund 235 Fachbehörden zu beteiligen sind und einem Aufwand von rund 0,75 Stunden für das Ausfertigen der formalen Zustimmung von Beschäftigten des gehobenen Dienstes, ergibt sich eine Reduktion des jährlichen Erfüllungsaufwandes in Höhe von rund 7.200 Euro (235 Fachbehörden x 0,75 Stunden x 40,80 Euro/Stunde).

2. Einführung § 16 Absatz 9 StrG, Zurückhaltungs- und Verwertungsrecht

Mit der Einführung des § 16 Absatz 9 wird den Straßenbaubehörden ein Zurückbehaltungs- und Verwertungsrecht im Rahmen der Entfernung von zu Unrecht im öffentlichen Straßenraum abgestellten Gegenständen (z.B. Kraftfahrzeuge, Altkleidercontainer) eingeräumt. Es wird somit eine Rechtsgrundlage geschaffen, die den Straßenbaubehörden erlaubt, entfernte Gegenstände bis zur Erstattung ihrer Aufwendungen zurückzubehalten beziehungsweise die Gegenstände nach einer angemessenen Frist zu entsorgen. Eine Reduktion des Verwaltungsaufwandes ergibt sich nicht. Allerdings kann die Regelung zu einer deutlichen Verkürzung der Verfahrensdauer insgesamt führen.

3. Einführung § 36a StrG, Duldungspflichten

Mit dem neuen § 36a wird für die Straßenbaubehörden eine eigene Ermächtigungsgrundlage geschaffen, um im Rahmen von zur Vorbereitung, Planung und Baudurchführung notwendigen Arbeiten Duldungsverfügungen gegenüber Grundstückseigentümern und Nutzungsberechtigten auszusprechen, sofern diese erforderlich werden. Bisher bedurfte es dazu einer Beteiligung und Entscheidung der Beteiligungsbehörde. Es wird von einem Verfahren pro

Regierungspräsidium und Jahr ausgegangen. Bei einer Bearbeitung durch den gehobenen Dienst ergibt sich eine jährliche Reduktion des Erfüllungsaufwandes in Höhe von rund 1.300 Euro (4 RPs x 8 Stunden x 40,80 Euro/Stunde).

4. Änderung § 37 Absatz 1 StrG, Planfeststellung und Plangenehmigung

Für den Bau oder die Änderung einer Landesstraße besteht grundsätzlich die Planfeststellungspflicht. Was unter einer Änderung zu verstehen ist, war bisher nicht gesetzlich geregelt. Nun wird definiert, dass eine planfeststellungspflichtige Änderung dann vorliegt, wenn eine Landesstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird. Nicht unter die Definition der Änderung fallen rein konstruktive Anpassungen der Straße an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- oder Verkehrsbedürfnisse. Nach Einschätzung des Verkehrsministeriums beläuft sich die Zahl der betroffenen Bauvorhaben auf sieben Maßnahmen pro Jahr. Es ergibt sich eine Reduktion des jährlichen Erfüllungsaufwandes in Höhe von rund 85.000 Euro (7 Vorhaben x 300 Stunden x 40,30 Euro).

5. Einführung § 37 a StrG, Vorläufige Anordnung

Bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses kann die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers für bestimmte Maßnahmen eine vorläufige Anordnung erlassen. Dies führt dazu, dass vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen bereits vor dem Planfeststellungsbeschluss begonnen oder durchgeführt werden können. Der Verwaltung als Vorhabenträgerin entsteht ein Aufwand durch die Beantragung der vorläufigen Anordnung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens. Es wird von zehn neuen Planfeststellungsverfahren pro Jahr ausgegangen. Davon wird in 35 % der Fälle ein Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung gestellt wird. Es entsteht somit ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 20.500 Euro (10 Vorhaben x 0,35 x 5.849 Euro/Vorhaben).

Im Gegenzug entsteht der Genehmigungsbehörde ein zusätzlicher Aufwand für die Bearbeitung und Prüfung der Anträge sowie den Erlass der vorläufigen Anordnung. Bei jährlich 3,5 Anträgen auf Erlass einer vorläufigen Anordnung entsteht bei den Genehmigungsbehörden ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 38.600 Euro (3,5 Vorhaben x 11.024 Euro/Vorhaben).

Insgesamt entsteht ein Erfüllungsaufwand in Höhe von etwa 59.100 Euro.

6. Änderung § 53a StrG, Zuständigkeiten des Regierungspräsidiums Tübingen

In Bezug auf den Wegfall von Aufgaben im Zusammenhang mit Bundesautobahnen ist von einem Minderbedarf von insgesamt 57,7 Vollzeitäquivalenten beim Regierungspräsidium Tübingen auszugehen. Mit den Stundensätzen für die Verwaltung (Land) ergibt sich eine Reduktion des jährlichen Erfüllungsaufwandes in Höhe von rund 3.945.000 Euro. Aufgrund der neuen Aufgaben beim Regierungspräsidium Tübingen entsteht ein jährlicher Personalbedarf in Höhe von 9 Vollzeitäquivalenten. Dies entspricht einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 777.000 Euro. Insgesamt ergibt sich eine Reduktion des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von etwa 3.168.000 Euro (Personalaufwand).

Für die von den unteren Verwaltungsbehörden auf die Landesstelle für Straßentechnik beim RP Tübingen verlagerte Zuständigkeit für die betriebstechnische Überwachung der Tunnelanlagen entsteht ein jährlicher und einmaliger Sachaufwand. Der einmalige Sachaufwand für die steuerungstechnische Anbindung der Tunnel an die Verkehrsleitzentrale des Landes beträgt etwa 2.880.000 Euro (480.000 Euro pro Tunnel x 6 Tunnel). Die betriebstechnische Überwachung der Tunnelanlagen verursacht einen jährlichen Sachaufwand in Höhe von etwa 52.000 Euro. Durch die Aufgabenübertragung an die Landesstelle für Straßentechnik entfallen die

bisherigen Aufgaben der unteren Verwaltungsbehörden zur Sicherstellung der betriebstechnischen Überwachung, die überwiegend über externe Dienstleister organisiert ist. Es ergibt sich seine jährliche Entlastung der unteren Verwaltungsbehörden für die sechs Tunnel in Höhe von etwa 600.000 Euro (6 Tunnel x 100.000 Euro/Tunnel). Insgesamt ergibt sich eine Reduktion des Erfüllungsaufwands in Höhe von etwa 548.000 Euro (Sachaufwand).

7. Änderung § 53b StrG, Behörden nach dem Bundesfernstraßengesetz

Mit dem unter Punkt 6 beschriebenen Wegfall der Zuständigkeiten für die Bundesautobahnen entfallen bei den Regierungspräsidien die entsprechenden Aufgaben in diesem Bereich. Zur Ermittlung der Reduktion des Erfüllungsaufwandes wurde durch das Verkehrsministerium eine Gegenüberstellung der Planungsmittel, die aus Landesmitteln bezahlt werden und der Bundesautobahn zuordenbar sind, gegenüber der vom Bund dafür erstatteten Zweckausgabenpauschale vorgenommen. Aus dem Durchschnitt der Jahre 2018/2019 ergibt sich dabei ein Fehlbetrag für das Land von rund 4,7 Mio. Euro. Es kommt somit zu einer Reduktion des jährlichen Erfüllungsaufwandes für die Verwaltung in Höhe von etwa 4.700.000 Euro.

II.2. Nachhaltigkeitscheck

Durch das Regelungsvorhaben werden insbesondere positive Auswirkungen auf den Klimawandel, das Wohl und die Zufriedenheit der Bevölkerung, den demografischen Wandel sowie die Leistungsfähigkeit der Verwaltung erwartet.

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 die Vereinfachungen entsprechend dem Bundesstraßengesetz. Dennoch wird angeregt, zu prüfen, welche Digitalisierungsmöglichkeiten mit einem vertretbaren Aufwand umgesetzt werden können.

Dr. Gisela Meister-Scheufelen
Vorsitzende

Claus Munkwitz
Berichtersteller

Verzeichnis der Abkürzungen

VwV NKR BW Verwaltungsvorschrift für den Normenkontrollrat Baden-Württemberg