

Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes

Vorblatt

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 Folge die Notwendigkeit, das Straßengesetz Baden-Württemberg an die neue gesetzliche Zuständigkeitsverteilung im Bereich der Bundesautobahnen anzupassen.

Um die Entwicklung einer leistungsfähigen, nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität weiter voranzutreiben, soll 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 Baden-Württemberg hinter denen des Bundesfernstraßengesetzes 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.

2. Referentenentwurf

Durch eine Regelung zur Klärung der straßenrechtlichen Verantwortungsbe-
reiche werden unter anderem Abstimmungsprozesse zwischen dem Träger
der Straßenbaulast und anderen Behörden im Sinne der Verfahrensbeschleu-
nigung und Verwaltungsvereinfachung verkürzt. Mit dem selben Ziel wird eine
Regelung aufgenommen, die den vorzeitigen Beginn von bestimmten Bau-
maßnahmen 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 Verkehrssicherungspf-
licht 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 entstehen-
den Kosten stellen sich in den einzelnen Bereichen wie folgt dar:

Die mit der Gesetzesänderung vorgenommene Anpassung der staatlichen Zu-
ständigkeitsbereiche für die Durchführung von verkehrssichernden Maßnahmen auf
den der Straße benachbarten Grundstücken führen zu keiner wesentlichen
Mehrbelastung des Landeshaushalts.

Die Zuweisung von neuen Aufgaben bei der jetzigen Landesstelle für Straßen-
technik beim Regierungspräsidium Tübingen im Zuge der Neuordnung der
Straßenbauverwaltung führt zu einem personellen und sachlichen Mehrauf-
wand für die Landesverwaltung. Die mit der Gesetzesänderung neu begründe-
ten Aufgaben umfassen die Zuständigkeit für die betriebstechnische Überwa-
chung der Tunnelanlagen, den Aufbau und Betrieb der Mobilitätszentrale so-
wie der Zentralstelle für Verkehrssicherheit. Der sachliche Mehraufwand wird
aus bereits veranschlagten Mitteln im Haushaltsplan 2020/2021 für die Errich-
tung 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 Re-
gierungspräsidien 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.

2. Referentenentwurf

Mit dem Wegfall der Zuständigkeiten für die Bundesautobahnen gehen – zusätzlich zu den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Betriebsdienst - circa 300 Personal / Vollzeitäquivalente aus der Straßenbauverwaltung des Landes 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.

E. Erfüllungsaufwand

Mit der Umsetzung der im Gesetzesentwurf vorgesehenen Regelungen entsteht ein in verschiedener Hinsicht veränderter Erfüllungsaufwand, der noch im Einzelnen darzustellen und zu beziffern ist.

F. Nachhaltigkeitscheck

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

G. Sonstige Kosten für Private

Sonstige Kosten für Private entstehen nicht.

Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes

Vom

Artikel 1

Änderung des Straßengesetzes

Das Straßengesetz in der Fassung vom 11. Mai 1992 (GBl. S. 329, ber. S. 683), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Februar 2019 (GBl. S. 25) 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 Raumansprüche 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.

2. Referentenentwurf

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

„§ 9a 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 der Eigentümer oder 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. Nach § 36 wird folgender § 36a eingefügt:

„§ 36a 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 sonstigen 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 oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher bekannt zu geben. Sind Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte von Person nicht bekannt oder ist deren Aufenthalt unbekannt und lassen sie sich in

2. Referentenentwurf

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 Absatz 4 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 werden; bei anderen Nutzungsberechtigten am Straßengrundstück sind die zugrundeliegenden Rechtsverhältnisse maßgebend (vgl. § 21).“

7. § 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) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

c) Nach Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:

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

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

„§ 37a
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 Landesverwaltungsverfahrensgesetz 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 dieser durch den Träger des Vorhabens zu ersetzen.

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

9. § 40 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

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

2. Referentenentwurf

b) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

10. § 40a wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Die Absätze 1 bis 5 geltend 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.“

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

12. § 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.

13. § 53a 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 zentral wahrzunehmende Aufgaben im Straßenwesen, insbesondere

2. Referentenentwurf

- 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 (z.B. Strecken- und Netzbeeinflussungsanlagen, temporäre Seitenstreifenfreigabe, Zuflussregelungsanlagen 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 53b 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

2. Referentenentwurf

(LZBW) bzw. die Landesoberbehörde IT Baden-Württemberg (BITBW) zu erfolgen hat,

- k) Leistungen im Bereich der vernetzen 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.“

14. § 53b 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:

2. Referentenentwurf

- aa) Die Wörter „Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a“ werden durch die Wörter „Absatz 2 Satz 1 Nummer 1“ ersetzt.
- bb) Die Wörter „§ 51 Abs. 2 Nr. 5 und 6“ werden durch die Wörter „§ 51 Absatz 2 Nummer 6 und 7“ ersetzt.
- cc) Die Wörter „§ 51 Abs. 2 Nr. 4 Buchst. a Satz 2“ werden durch die Wörter „§ 51 Absatz 2 Nummer 5 Buchstabe a Satz 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.

15. Die Inhaltsübersicht ist entsprechend anzupassen.

Artikel 2 Übergangsvorschriften

1. § 53a 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.

Stuttgart, den

Die Regierung des Landes Baden-Württemberg:

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 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 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 Tätig-

keiten 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. Durch die Zuständigkeitsverlagerung soll auch die inhaltliche Reichweite der landesrechtlichen Regelung in Anlehnung an § 4 des Bundesfernstraßengesetzes erweitert werden.

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 Bundesfernstraßengesetz 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 Bundesfernstraßengesetz 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 Felssicherung. Die Hang- und Felssicherung 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 Halterin/Halter oder Eigentümerin/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 Bundesfernstraßengesetz 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 Bundesfernstraßengesetz 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 der künftig vorgesehenen Regelung des § 17 Absatz 1 Satz 2 Bundesfernstraßengesetz entsprechenden landesrechtlichen Regelung erstmals gesetzlich definiert, in welchen Fällen eine planfeststellungsbedürftige Änderung einer Landesstraße vorliegt.

Der neue § 36a 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 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 beim Regierungspräsidium Tübingen im Zuge der Neuordnung der Straßenbauverwaltung führt zu einem personellen und sachlichen Mehraufwand für die Landesverwaltung. Die mit der Gesetzesänderung neu begründeten Aufgaben umfassen 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.

2. Referentenentwurf

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 Personal / Vollzeitäquivalente an den Bund über. Dadurch wird der Landeshaushalt durch Personalkosten in Höhe der Differenz der nicht kostendeckenden Personalerstattung im Rahmen der Zweckausgabepauschale des Bundes und den tatsächlich für die Autobahnaufgaben angefallenen Personalkosten entlastet.

V. Erfüllungsaufwand

Mit der Umsetzung der im Gesetzesentwurf vorgesehenen Regelungen entsteht ein in verschiedener Hinsicht veränderter Erfüllungsaufwand, der noch im Einzelnen darzustellen und zu beziffern ist.

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.

2. Referentenentwurf

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 von der inhaltlichen Reichweite an § 4 des Bundesfernstraßengesetzes 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 2 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 usw. anderer Behörden freigestellt sind, haben sie trotzdem das materielle Recht einzuhal-

2. Referentenentwurf

ten. 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 Halterin / Halter oder Eigentümerin / 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

Die mit den Absätzen 1 bis 3 dargestellten Regelungen sind weitestgehend in dieser Form in § 16a 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 u.a. im 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 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 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 (z.B. Substanzschäden), die durch die Maßnahmen selbst entstehen. Die nach Absatz 3 für die Entschädigungsfestsetzung zuständige Behörde richtet sich nach § 17 des Landesenteignungsgesetzes (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 orientiert sich die Vorschrift an der neu eingeführten bundesrechtlichen Regelung des § 3a 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 z. B. die temporäre Anlage einer Baustraße oder einer Kranaufstellfläche erforderlich sein. § 36a 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 zu Grunde liegenden bürgerlich-rechtlichen oder vertraglichen Regelungen zurückgegriffen werden bzw. diese bei Bedarf im Wege der ergänzenden Vertrags- oder Gesetzesauslegung entwickelt werden.

Nummer 7

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.

2. Referentenentwurf

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, z. B. 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

Durch die Einfügung des neuen Satzes 2 wird der bisherige Satz 2 zu Satz 3.

Zu Buchstabe c

Sofern bei anderen Straßen ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde, gilt Satz 2 entsprechend.

Nummer 8

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 z. B. um Kampfmittelbeseitigungen, 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 o. g. Bewertung und der weiteren rechtlichen Prüfungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit der vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen berücksichtigt werden.

2. Referentenentwurf

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 diesen zu ersetzen. Von der allgemeinen Entschädigungsregelung umfasst sind neben betroffenen Eigentümern, Pächtern usw. auch Schäden, deren Sachverwalter die öffentliche Hand ist.

Nummer 9

§ 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 10

Mit der Aufnahme eines neuen Absatzes 6 wird angelehnt an die bundesrechtliche Regelung des § 18 f Absatz 7 FStrG geregelt,

2. Referentenentwurf

dass auch für Maßnahmen der Instandsetzung oder Erneuerung (Erhaltung) eine vorzeitige Besitzeinweisung 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 § 40a. Absatz 6 findet keine Anwendung auf Vorhaben, die § 37 Absatz 1 Satz 2 unterfallen.

Nummer 11

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 12

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

2. Referentenentwurf

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 z. B. Räumung von Steingut aus Stahlnetzen zuständig sind.

Nummer 13

Die Neufassung des § 53a 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

2. Referentenentwurf

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, 53b 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 z. B.

2. Referentenentwurf

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.

§ 53a 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 § 53a Absatz 1 Nummer 1 und 2 näher zu bestimmen sowie weitere Aufgaben festzulegen.

Nummer 14

Zu Buchstabe a

Mit der Streichung der Zuständigkeit der Regierungspräsidien als Straßenbaubehörden für die Bundesautobahnen in § 53b 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

2. Referentenentwurf

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 § 53a 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.