

25.05.2016

Neudruck

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze

A Problem und Regelungsbedarf

Der Baustein „Radschnellwege“ ist einer der zehn Bausteine im Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Radschnellwege sollen den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und zum Teil wesentlich beschleunigten Fahrradverkehrs gerecht werden. Sie sollen aufgrund ihres Ausbauszustands und ihrer Verkehrsführung attraktive Verbindungen für einen gemeinde- bzw. kreisübergreifenden Alltags- und Pendlerverkehr werden. Ihnen kommt daher eine den Landesstraßen vergleichbare regionale Verkehrsbedeutung zu, die eine Übernahme solcher Radschnellverbindungen in die Straßenbaulast des Landes erfordert. Entsprechende Regelungen fehlen jedoch im Straßen- und Wegegesetz.

B Lösung

Im Straßen- und Wegegesetz werden Radschnellverbindungen des Landes als eine eigenständige Kategorie der öffentlichen Straßen definiert, die den Landesstraßen gleichgestellt werden. Die Straßenbaulast wird – mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von mehr als 80.000 – dem Land zugewiesen.

C Alternativen

Es können keine städte- oder kreisübergreifenden Radschnellverbindungen errichtet werden, weil diese Aufgabe den Verantwortungsbereich der Gemeinden übersteigt.

Datum des Originals: 24.05.2016/Ausgegeben: 16.06.2016 (02.06.2016)

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

D Kosten

Die Aufnahme als neue Straßenkategorie ermöglicht die Planung, den Bau sowie den Betrieb neuer Radschnellverbindungen, wenn die beteiligten Straßenbaulastträger Land sowie mögliche als Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten betroffene Gemeinden dies in einem abgestimmten Verkehrskonzept bestimmen. Wie für alle öffentlichen Straßen ist die Straßenbaulast durch die finanzielle Leistungsfähigkeit der Straßenbaulastträger begrenzt. Die Kosten für die neuen Radschnellverbindungen, soweit sie vom Land zu tragen sind, können daher nur im Rahmen der vom Gesetzgeber beschlossenen Haushaltsansätze finanziert werden.

Flankierend zur Gesetzesänderung sind im Landeshaushalt 2016 und der mittelfristigen Finanzplanung im Kapitel 09 140 in der Titelgruppe 61 neue Ansätze beziehungsweise ist die Erhöhung von Ansätzen vorgesehen, aus denen die Planung und die laufende Unterhaltung sowie der Bau solcher Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes finanziert und der Bau von Radschnellverbindungen in kommunaler Baulast (Ortsdurchfahrten) gefördert werden können:

	2016	2017	2018	2019
Titel 682 61	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro	0,75 Mio. Euro	1,0 Mio. Euro
Titel 777 61	0,5 Mio. Euro	2,0 Mio. Euro	2,75 Mio. Euro	3,5 Mio. Euro
Titel 883 61 - Teilansatz -	2,5 Mio. Euro	2,5 Mio. Euro	2,5 Mio. Euro	2,5 Mio. Euro
Summe	3,5 Mio. Euro	5,0 Mio. Euro	6,0 Mio. Euro	7,0 Mio. Euro

E Zuständigkeit

Zuständig ist das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr. Beteiligt sind der Minister für Bundesangelegenheiten, Europa und Medien und Chef der Staatskanzlei, das Ministerium für Inneres und Kommunales, das Finanzministerium und das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz.

F Auswirkungen auf die Selbstverwaltung und die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände

Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von über 80.000, die gemäß § 44 Straßen- und Wegegesetz bereits Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten der Landesstraßen und Kreisstraßen sind, werden ebenso Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten der Radschnellverbindungen des Landes. Auch insoweit gilt, dass eine Radschnellverbindung in einem mit den Gemeinden abgestimmten Konzept zu einer solchen bestimmt werden muss und die Straßenbaulast ihre Grenze in der finanziellen Leistungsfähigkeit erfährt. Im Entwurf des Landeshaushalts 2016 und der mittelfristigen Finanzplanung sind Möglichkeiten der Förderung des Baus von Radschnellverbindungen vorgesehen, soweit sie in gemeindlicher Straßenbaulast liegen.

G Finanzielle Auswirkungen auf die Unternehmen und die privaten Haushalte

Keine.

H Geschlechterdifferenzierte Betrachtung der Auswirkungen des Gesetzes

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern. Die Wirkungen treten unabhängig vom Geschlecht der Betroffenen ein. Auswirkungen auf die unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern sind nicht zu erwarten.

I Befristung

Der Berichtsvorbehalt gemäß § 71 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz ist mit Gesetz vom 25. März 2015 (GV. NRW. S. 312) aufgehoben worden. Eine eigenständige Befristung der Neuregelungen ist nicht beabsichtigt, da die gesetzliche Zuweisung der Straßenbaulast an das Land oder die Gemeinden dauerhaft angelegt ist.

G e g e n ü b e r s t e l l u n g

Gesetzentwurf der Landesregierung

Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen

**Gesetz
zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze**

**Straßen- und Wegegesetz
des Landes Nordrhein-Westfalen
(StrWG NRW)**

Artikel 1

**Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes
Nordrhein-Westfalen**

Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1028, ber. 1996 S. 81, S. 141, S. 216 und S. 355, ber. 2007 S. 327), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. März 2015 (GV. NRW. S. 312) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Erster Teil Allgemeine Bestimmungen

1. Abschnitt Grundsatzvorschriften

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Öffentliche Straßen
- § 3 Einteilung der öffentlichen Straßen
- § 4 Straßenverzeichnisse und Straßennummern
- § 5 Ortsdurchfahrten
- § 6 Widmung
- § 7 Einziehung, Teileinziehung
- § 8 Umstufung
- § 9 Straßenbaulast
- § 9 a Hoheitsverwaltung, bautechnische Sicherheit

2. Abschnitt Eigentum

- § 10 Wechsel der Straßenbaulast
- § 11 Eigentumserwerb
- § 12 Rückübertragung von Eigentum- und Vorkaufsrecht
- § 13 Grundbuchberichtigung und Vermessung

3. Abschnitt
Gemeingebrauch, Sondernutzungen
und sonstige Benutzung

- § 14 Gemeingebrauch
- § 14 a Straßenanliegergebrauch
- § 15 Beschränkungen des Gemeingebrauchs
- § 16 Vergütung von Mehrkosten
- § 16 a Umleitungen
- § 17 Verunreinigung, Abfall
- § 18 Sondernutzungen
- § 19 Sondernutzungen an Ortsdurchfahrten und an Gemeindestraßen
- § 19 a Sondernutzungsgebühren
- § 20 Straßenanlieger, Zufahrten, Zugänge
- § 21 Besondere Veranstaltungen
- § 22 Unerlaubte Benutzung einer Straße
- § 23 Sonstige Benutzung
- § 24 Enteignungsbeschränkung

4. Abschnitt
Anbau an Straßen und Schutzmaßnahmen

- § 25 Bauliche Anlagen an Straßen
- § 26 Entschädigung bei Anbaubeschränkungen
- § 27 Freihaltung der Sicht bei Kreuzungen und Einmündungen
- § 28 Anlagen der Außenwerbung
- § 29 (weggefallen)
- § 30 Schutzmaßnahmen
- § 31 Schutzwald
- § 32 Pflanzungen an Straßen

5. Abschnitt
Straßenkreuzungen, Kreuzungen mit Gewässern

- § 33 Kreuzungen und Einmündungen öffentlicher Straßen
- § 34 Kostentragung bei Kreuzungen öffentlicher Straßen
- § 35 Unterhaltung der Kreuzungen öffentlicher Straßen
- § 35 a Kostentragung bei Kreuzungen mit Gewässern
- § 35 b Unterhaltung der Kreuzungen mit Gewässern
- § 36 Ermächtigung zu Rechtsverordnungen

6. Abschnitt
Planung, Planfeststellung,
Plangenehmigung und Enteignung

- § 37 Planung und Linienabstimmung
- § 37 a Vorarbeiten
- § 37 b Planungsgebiete
- § 38 Planfeststellung, Plangenehmigung
- § 39 Behörden des Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahrens
- § 40 Veränderungssperre, Vorkaufsrecht
- § 40 a Einstellung des Planfeststellungsverfahrens
- § 41 Vorzeitige Besitzeinweisung
- § 42 Enteignung, Entschädigungsansprüche

1. In der Inhaltsübersicht werden in der Teilüberschrift „Zweiter Teil“ nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Rad-schnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

Zweiter Teil
Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen und Kreisstraßen

- § 43 Träger der Straßenbaulast
- § 44 Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten
- § 45 Straßenbaulast Dritter
- § 46 Unterhaltung von Straßenteilen bei fremder Baulast

Dritter Teil
Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen

1. Abschnitt
Gemeindestraßen

- § 47 Straßenbaulast für Gemeindestraßen
- § 48 Beschränkt-öffentliche Gemeindestraßen
- § 49 Radverkehrsnetze

2. Abschnitt
Sonstige öffentliche Straßen

- § 50 Straßenbaulast für sonstige öffentliche Straßen und Wege
- § 51 Anwendung von Vorschriften bei sonstigen öffentlichen Straßen

3. Abschnitt

- § 52 (weggefallen)

**Vierter Teil
Aufsicht und Zuständigkeiten**

- § 53 Straßenaufsicht
- § 54 Straßenaufsichtsbehörden
- § 55 Bautechnische Regelungen
- § 56 Straßenbaubehörden
- § 57 (weggefallen)
- § 58 (weggefallen)

**Fünfter Teil
Ordnungswidrigkeiten,
Übergangs- und Schlußvorschriften**

1. Abschnitt
Ordnungswidrigkeiten

- § 59 Ordnungswidrigkeiten

2. Abschnitt
Übergangsvorschriften

- § 60 Vorhandene Straßen
- § 61 (weggefallen)
- § 62 (weggefallen)
- § 63 Eigentum
- § 64 Sondernutzungen
- § 65 (weggefallen)
- § 66 (weggefallen)
- § 67 (weggefallen)

3. Abschnitt
Schlußvorschriften

- § 68 (weggefallen)
- § 69 (weggefallen)
- § 70 Durchführungsvorschriften
- § 71 Inkrafttreten

2. § 3 wird wie folgt geändert:

**§ 3
Einteilung der öffentlichen Straßen**

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

a) In Absatz 1 Nummer 1 werden dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

1. Landesstraßen,
2. Kreisstraßen,
3. Gemeindestraßen,
4. sonstige öffentliche Straßen.

- b) Dem Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Radschnellverbindungen des Landes sind Wege, Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger regionaler Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden. Die Bestimmung von Wegen, Straßen oder Teilen von diesen zur Radschnellverbindung nimmt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den jeweils als Träger der Straßenbaulast betroffenen Kreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden vor.“

(2) Landesstraßen sind Straßen mit mindestens regionaler Verkehrsbedeutung, die den durchgehenden Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander und zusammen mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden.

(3) Kreisstraßen sind Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens einen Anschluß an eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder Kreisstraße haben.

(4) Gemeindestraßen sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr und der Erschließung innerhalb des Gemeindegebietes dienen oder zu dienen bestimmt sind. Das sind:

1. Straßen, bei denen die Belange des Verkehrs überwiegen (Hauptverkehrsstraßen, Zubringerstraßen u. a.);

2. Straßen, bei denen die Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen (Anliegerstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerbereiche u. a.);

3. alle sonstigen nicht unter 1. und 2. fallenden Straßen, die von der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

(5) Sonstige öffentliche Straßen sind alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, welche keiner anderen Straßengruppe

angehören. Zu den sonstigen öffentlichen Straßen gehören insbesondere die Eigentümerstraßen und -wege.

3. § 4 wird wie folgt geändert:

§ 4

Straßenverzeichnisse und Straßennummern

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen,“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes,“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

(1) Für die Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen werden Straßenverzeichnisse als Bestandsverzeichnisse geführt. Der Landesbetrieb Straßenbau führt die Verzeichnisse Landesstraßen und Kreisstraßen. Die Gemeinden führen die Verzeichnisse für die Gemeindestraßen. In die Verzeichnisse sind alle Straßen entsprechend ihrer Zugehörigkeit zu einer Straßengruppe, der Widmungsinhalt, die Träger der Straßenbaulast, die etwa vorhandenen Ortsdurchfahrten sowie die Länge der Straßen einschließlich der Rad- und Gehwege aufzunehmen. Die Gemeindestraßen sollen zusätzlich nach ihrer Bedeutung oder Bestimmung im Sinne von § 3 Abs. 4 Nrn. 1 bis 3 gekennzeichnet werden. Für Straßen nach § 3 Abs. 4 Nr. 1 (Hauptverkehrsstraßen) unterrichten die Gemeinden den Landesbetrieb Straßenbau auf Anfrage über den Bestand. Veränderungen haben die Straßenbaubehörden der verzeichnisführenden Behörde unverzüglich anzuzeigen. Die Einsicht in die Straßenverzeichnisse steht jedermann frei.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

cc) In Satz 3 werden nach dem Wort „Namen“ die Wörter „oder einer Nummer“ eingefügt und die Wörter „oder nummerieren“ gestrichen.

(2) Die Landesstraßen und Kreisstraßen werden mit Nummern bezeichnet. Die Nummern für die Landesstraßen werden von dem für das Straßenwesen zuständigen Ministerium, die der Kreisstraßen vom Landesbetrieb Straßenbau bestimmt. Die Gemeinden können die öffentlichen Straßen mit einem Namen bezeichnen oder nummerieren.

c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Das für das Straßenwesen zuständige Ministerium wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem für das amtliche Vermessungswesen zuständigen Ministerium durch Rechtsverordnung Einzelheiten zu den Straßenverzeichnissen zu regeln.“

4. § 5 wird wie folgt geändert:

§ 5
Ortsdurchfahrten

a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Kreisstraße“ die Wörter „oder Radschnellverbindung des Landes“ eingefügt.

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraße“ die Wörter „oder einer Radschnellverbindung des Landes“ eingefügt.

(2) Die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße setzt der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. Die Festsetzung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekanntzumachen.

(3) Die Ortsdurchfahrt einer Kreisstraße setzt der Kreis im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung fest. In kreisfreien Städten setzt die Stadt im Einvernehmen mit der Bezirksregierung die Ortsdurchfahrt fest. Absatz 2 Satz 2 gilt für die Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend.

(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt kann von Absatz 1 abgewichen werden, wenn die Länge der Ortsdurchfahrt wegen der Art der Bebauung in einem offensichtlichen Mißverhältnis zur Einwohnerzahl steht oder wenn es aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist.

(5) Reicht die festgesetzte Ortsdurchfahrt einer Landesstraße für den Verkehr nicht aus, so soll der Landesbetrieb Straßenbau im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung eine Straße, die nach ihrem Ausbauzustand für die Aufnahme des Verkehrs geeignet ist, als zusätzliche Ortsdurchfahrt festsetzen. Satz 1 gilt für Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen entsprechend; die zusätzliche Ortsdurchfahrt wird im Einvernehmen mit der Gemeinde und der Bezirksregierung vom Kreis, in kreisfreien Städten im Einvernehmen mit der Bezirksregierung von der Stadt, festgesetzt.

§ 8 Umstufung

(1) Umstufung ist die Allgemeinverfügung, durch die eine öffentliche Straße bei Änderung ihrer Verkehrsbedeutung der entsprechenden Straßengruppe zugeordnet wird (Aufstufung, Abstufung). Die Umstufung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekanntzumachen.

(2) Änderungen der Verkehrsbedeutung, die eine Umstufung erforderlich machen können, haben die Straßenbaubehörden den Straßenaufsichtsbehörden anzuzeigen.

(3) Die Umstufungen verfügt die für die Straße höherer Verkehrsbedeutung (§ 3 Abs. 1) zuständige Straßenaufsichtsbehörde. Die beteiligten Träger der Straßenbaulast sind vorher mit dem Ziel einer einvernehmlichen Regelung zu hören.

5. § 8 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird die Angabe „Abs.“ durch das Wort „Absatz“ ersetzt.

b) Folgender Satz wird angefügt:

„Sind Straßen verschiedener Straßengruppen umzustufen, können die jeweiligen Straßenaufsichtsbehörden eine Festlegung der Zuständigkeit für die Verfügung der Umstufung im gegenseitigen Einvernehmen treffen.“

(4) Werden infolge großräumiger Planungen oder Programme des Bundes oder des Landes Umstufungen erforderlich, so stellt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem für Raumordnung und Landesplanung zuständigen Ministerium und nach Anhörung des Regionalrates und der zuständigen Ausschüsse des Landtags ein Umstufungsprogramm auf.

(5) Die Umstufung soll nur zum Beginn eines Haushaltsjahres wirksam und mindestens drei Monate vorher angekündigt werden. Im Einvernehmen mit dem neuen Träger der Straßenbaulast kann ein anderer Zeitpunkt bestimmt werden.

(6) Im Falle der Abstufung einer Bundesfernstraße bestimmt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium die neue Straßen-Gruppe. Der neue Träger der Straßenbaulast ist vorher zu hören.

§ 9a

Hoheitsverwaltung, bautechnische Sicherheit

(1) Die mit dem Bau und der Unterhaltung der öffentlichen Straßen einschließlich der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben obliegen den Bediensteten der damit befaßten Körperschaften als Amtspflichten in Ausübung hoheitlicher Tätigkeit. Das gleiche gilt für die Erhaltung der Verkehrssicherheit.

6. § 9a Absatz 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Satz 2 gilt für bauliche Anlagen von Gemeinden nur dann, wenn diese untere Bauaufsichtsbehörden gemäß § 60 Absatz 1 Nummer 3 der Landesbauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2000 (GV. NRW. S. 256), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Mai 2014

(2) Die Straßen sind so herzustellen und zu unterhalten, daß sie den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung genügen. Einer Genehmigung, Zustimmung, Anzeige, Erlaubnis, Überwachung und Abnahme bedarf es, ausgenommen für Gebäude, nicht, wenn die baulichen Anlagen zur Erfüllung der Straßenbaulast unter verantwortlicher Leitung einer Straßenbaubehörde erstellt werden. Satz 2 gilt für bauliche Anlagen von Gemeinden nur dann, wenn diese untere Bauaufsichtsbehörden sind (§ 57 Abs. 1 Nr. 3 Landesbauordnung). Die Straßenbaubehörde trägt die Verantwortung dafür, daß die öffentlich-rechtlichen Vorschriften eingehalten und die sicherheitstechnischen Erfordernisse erfüllt werden.

(GV. NRW. S. 294) geändert worden ist, sind.“

(3) Die Straßenbaubehörde kann bestimmte Aufgaben, die ihr aufgrund des Absatzes 2 anstelle der Bauaufsichtsbehörde obliegen, nach den für die Bauaufsichtsbehörde geltenden Vorschriften auf besondere Sachverständige übertragen.

(4) Absatz 3 gilt für die Verwaltung der Bundesfernstraßen entsprechend.

§ 13 Grundbuchberichtigung und Vermessung

(1) Beim Übergang des Eigentums nach § 10 Abs. 1 ist der Antrag auf Berichtigung des Grundbuchs von der Straßenbaubehörde des neuen Trägers der Straßenbaulast zu stellen. Der Antrag muß vom Leiter der Behörde oder seinem Vertreter unterschrieben und mit dem Dienstsiegel oder Dienststempel versehen sein. Zum Nachweis des Eigentums gegenüber dem Grundbuchamt genügt die in den Antrag aufzunehmende Erklärung, daß das Grundstück dem neuen Träger der Straßenbaulast gehört.

(2) Die Kosten der Vermessung und Vermarkung eines nach § 10 Abs. 1 übergehenden Grundstücks hat der neue Träger der Straßenbaulast zu tragen.

(3) Wird das Eigentum nach § 12 Abs. 1 zurückübertragen, so hat der bisherige Träger der Straßenbaulast die Kosten für die Vermessung, die Vermarkung und Beurkundung zu tragen.

(4) Für die Eintragung des Eigentumsübergangs in das Grundbuch werden in den Fällen des § 10 Abs. 1 oder des § 12 Abs. 1 Kosten nach der Kostenordnung nicht erhoben.

7. In § 13 Absatz 4 werden jeweils die Angabe „Abs.“ durch das Wort „Absatz“ und die Wörter „der Kostenordnung“ durch die Wörter „dem Gerichts- und Notarkostengesetz vom 23. Juli 2013 (BGBl. I S. 2586), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 23. November 2015 (BGBl. I S. 2090) geändert worden ist,“ ersetzt.

§ 20**Straßenanlieger, Zufahrten, Zugänge**

8. In § 20 Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraße“ die Wörter „, einer Radschnellverbindung des Landes“ eingefügt.

(1) Zufahrten sind die für die Benutzung mit Fahrzeugen bestimmten Verbindungen von anliegenden Grundstücken und von nicht öffentlichen Wegen mit Straßen. Die Anlage neuer oder die wesentliche Änderung bestehender Zufahrten oder Zugänge zu einer Landesstraße oder einer Kreisstraße außerhalb von Ortsdurchfahrten gilt als Sondernutzung. Dies gilt auch, wenn eine Zufahrt oder ein Zugang gegenüber dem bisherigen Zustand einem wesentlich größeren oder andersartigen Verkehr dienen soll.

(2) § 18 Abs. 4 findet mit der Maßgabe Anwendung, daß die Straßenbaubehörde von dem Erlaubnisnehmer alle Maßnahmen hinsichtlich der örtlichen Lage, der Art und Ausgestaltung der Zufahrt oder des Zugangs verlangen kann, die aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich sind.

(3) Einer Erlaubnis nach § 18 bedarf es nicht,

a) wenn Zufahrten oder Zugänge zu baulichen Anlagen geschaffen oder geändert werden, für welche eine Zustimmung oder Genehmigung nach § 25 erteilt wird oder als erteilt gilt;

b) wenn der Bau oder die Änderung von Zufahrten oder Zugängen in einem Flurbereinigungsverfahren oder in einem anderen förmlichen Verfahren unanfechtbar angeordnet ist.

(4) Für die Unterhaltung der Zufahrten und Zugänge, die nicht auf einer Erlaubnis nach § 18 beruhen, gelten § 18 Abs. 4 Sätze 1 und 2 sowie § 22 entsprechend.

(5) Werden durch die Änderung oder Einziehung einer Straße Zufahrten oder Zugänge zu Grundstücken auf Dauer unterbrochen oder wird die Benutzung erheblich erschwert, so hat der Träger der Straßenbaulast einen angemessenen Ersatz zu schaffen oder, soweit dies nicht zumutbar ist, eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Mehrere Anliegergrundstücke können durch eine

gemeinsame Zufahrt angeschlossen werden, deren Unterhaltung nach Absatz 4 den Anliegern gemeinsam obliegt. Die Verpflichtung nach Satz 1 entsteht nicht, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Straßennetz besitzen oder wenn die Zufahrten oder Zugänge auf einer widerruflichen Erlaubnis beruhen. § 42 Abs. 2 findet Anwendung.

(6) Werden durch Straßenarbeiten Zufahrten oder Zugänge für längere Zeit unterbrochen oder wird ihre Benutzung erheblich erschwert, ohne daß von Behelfsmaßnahmen eine wesentliche Entlastung ausgeht, und wird dadurch die wirtschaftliche Existenz eines anliegenden Betriebes gefährdet, so kann dessen Inhaber eine Entschädigung in Höhe des Betrages beanspruchen, der erforderlich ist, um das Fortbestehen des Betriebes bei Anspannung der eigenen Kräfte und unter Berücksichtigung der gegebenen Anpassungsmöglichkeiten zu sichern. Der Anspruch richtet sich gegen den, zu dessen Gunsten die Arbeiten im Straßenbereich erfolgen. Beruhen Zufahrten oder Zugänge auf einer widerruflichen Erlaubnis, so besteht kein Anspruch. Absatz 5 Sätze 3 und 4 gelten entsprechend.

(7) Soweit es die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erfordert, kann die Straßenbaubehörde nach Anhörung der Betroffenen anordnen, daß Zufahrten oder Zugänge geändert oder verlegt oder, wenn das Grundstück eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Straßennetz besitzt, geschlossen werden. Absatz 5 gilt entsprechend. Die Befugnis zum Widerruf einer Erlaubnis nach § 18 Abs. 2 bleibt unberührt.

(8) Wird durch den Bau oder die Änderung einer Straße der Zutritt von Licht oder Luft zu einem Grundstück auf Dauer entzogen oder erheblich beeinträchtigt, hat der Träger der Straßenbaulast für dadurch entstehende Vermögensnachteile eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. § 42 Abs. 2 findet Anwendung.

(9) Hat der Entschädigungsberechtigte die Entstehung eines Vermögensschadens mitverursacht, so gilt § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechend.

9. § 25 wird wie folgt geändert:

**§ 25
Bauliche Anlagen an Straßen**

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

(1) Außerhalb der Ortsdurchfahrten bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung der Straßenbaubehörde, wenn bauliche Anlagen jeder Art

aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ und nach dem Wort „Kraftfahrzeugverkehr“ die Wörter „, bei einer Radschnellverbindung des Landes der für den Fahrradverkehr“ eingefügt.

1. längs der Landesstraßen und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen;

bb) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt und das Wort „Anschluß“ durch das Wort „Anschluss“ ersetzt.

2. über Zufahrten oder Zugänge an Landesstraßen und Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen oder bei bereits bestehendem Anschluß erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

(2) Die Zustimmung nach Absatz 1 darf nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, wenn eine konkrete Beeinträchtigung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist oder Ausbaub Absichten sowie Straßenbaugestaltung dies erfordern. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der erforderlichen Antragsunterlagen bei der Straßenbaubehörde unter Angabe der Gründe versagt wird. Diese Belange sind auch bei der Erteilung von Baugenehmigungen innerhalb der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen und Kreisstraßen zu beachten.

b) In Absatz 2 Satz 3 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
„(3) Bei geplanten Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen gelten die Beschränkungen des Absatzes 1 vom Beginn

(3) Bei geplanten Landesstraßen und Kreisstraßen gelten die Beschränkungen des Absatzes 1 vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder

der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, in dem gemäß § 73 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 1999 (GV. NRW. S. 602), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Mai 2014 (GV. NRW. S. 294) geändert worden ist, den Betroffenen und Vereinigungen Gelegenheit gegeben worden ist, den Plan einzusehen.“

von dem Zeitpunkt an, in dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben worden ist, den Plan einzusehen (§ 73 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen).

(4) Bedürfen die baulichen Anlagen im Sinne des Absatzes 1 keiner Baugenehmigung oder keiner Genehmigung nach anderen Vorschriften, so tritt an die Stelle der Zustimmung die Genehmigung der Straßenbaubehörde. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb eines Monats nach Eingang der erforderlichen Antragsunterlagen versagt wird. Das für das Straßenwesen zuständige Ministerium kann im Benehmen mit dem für die Bauaufsicht zuständigen Ministerium für bestimmte Fälle allgemein festlegen, daß die Genehmigung nicht erforderlich ist.

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten nicht, soweit das Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplanes entspricht (§ 9 Baugesetzbuch), der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie die an diesen gelegenen überbaubaren Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustandegekommen ist.

(6) Die Gemeinden können durch Satzung vorschreiben, daß bestimmte Gemeindestraßen außerhalb der geschlossenen Ortslage vom Anbau im Sinne des Absatzes 1 und von Zufahrten zu Bauanlagen freizuhalten sind, soweit dies für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist. Dabei kann der Abstand geringer festgesetzt werden.

10. § 28 wird wie folgt geändert:

§ 28 Anlagen der Außenwerbung

a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ und nach dem Wort „Kraftfahrzeugverkehr“ die Wörter „, bei einer Radschnellverbindung des Landes der für den Fahrradverkehr“ eingefügt.

(1) Anlagen der Außenwerbung dürfen außerhalb der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet werden. Im übrigen stehen sie den baulichen Anlagen des § 25 Abs. 1 und des § 27 gleich. Für nichtamtliche Hinweiszeichen bis zu einer Größe von 1 m² und für Anlagen gemäß § 13 Abs. 3 Nrn. 1 und 2 der Landesbauordnung und für Werbeanlagen an Fahrgastunterständen des öffentlichen Personenverkehrs oder der Schülerbeförderung soll die Straßenbaubehörde Ausnahmen vom Verbot des Satzes 1 zulassen, wenn eine konkrete Beeinträchtigung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu erwarten ist. Ausnahmen können mit Bedingungen und Auflagen versehen werden. Für Anlagen nach Satz 3, die einer Baugenehmigung bedürfen, darf die Baugenehmigung nur mit vorheriger Zustimmung der Straßenbaubehörde erteilt werden.

b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

(2) An und auf Brücken über Landesstraßen und Kreisstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten dürfen Anlagen der Außenwerbung nicht angebracht oder aufgestellt werden.

(3) Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.

11. § 37 wird wie folgt geändert:

§ 37 Planung und Linienbestimmung

a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen,“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes,“ eingefügt, die Angabe „Abs.“ durch das Wort „Absatz“ und die Angabe „Nr.“ durch das Wort „Nummer“ ersetzt.

(1) Bei Planungen, welche den Bau neuer oder die wesentliche Änderung bestehender Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen im Sinne von § 3 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 betreffen, sind die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung unbeschadet sonstiger Erfordernisse nach anderen gesetzlichen Vorschriften zu beachten. Die öffentlichen und privaten Belange sind gemäß dem Stand der Planung gegeneinander und untereinander abzuwägen.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

cc) In Satz 4 wird die Angabe „UVPG“ durch die Wörter „Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen“ ersetzt.

c) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt

(2) Dem Bau oder der wesentlichen Änderung bestehender Landesstraßen und Kreisstraßen geht die Abstimmung des grundsätzlichen Verlaufs, der Streckencharakteristik und der Netzverknüpfung voraus. Die Linienabstimmung erfolgt in einem Verfahren, an dem die Träger öffentlicher Belange, Bürgerinnen und Bürger sowie bei Landesstraßen der Regionalrat zu beteiligen sind. Soweit für den Bau oder die Änderung/Erweiterung einer Straße nach § 1 in Verbindung mit Anlage 1 Nummer 5 bis 8 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen vom 29. April 1992 (GV. NRW. S. 175), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 16. März 2010 (**GV. NRW. S. 185**) geändert worden ist, eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Vorprüfung des Einzelfalles durchzuführen ist, ist diese nach dem Stand der Planung durchzuführen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Vorprüfung des Einzelfalles müssen den Anforderungen des UVPG NW entsprechen. Die Sätze 3 und 4 gelten nicht für den Bau von Ortsumgehungen. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Bürgerinnen und Bürger ist innerhalb von vier Monaten nach Ablauf der Auslegungsfrist nach Absatz 4 Satz 2 abzuschließen.

(3) Die Linienabstimmung für Landesstraßen führen der Landesbetrieb Straßenbau und die Bezirksregierungen durch. Der Bezirksregierung obliegt dabei die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und des Regionalrates. Nach Abschluss des Abstimmungsverfahrens bestimmt sie die Planung und mit Zustimmung des für das Straßenwesen zuständigen Ministeriums die Linienführung. Die Zustimmung ist innerhalb von zwei Monaten nach Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens einzuholen.

(4) Die Planung und Linienabstimmung für Kreisstraßen obliegt dem Träger der Straßenbaulast. Eine Linienbestimmung findet nicht statt. Bei Meinungsverschiedenheiten von Behörden bei der Planung von Kreisstraßen entscheidet das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Benehmen mit den obersten Bundes- und im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden, deren

Belange durch die Planung berührt sind. Der Beginn und das Ende des Planungsverfahrens sind der obersten Straßenbaubehörde anzuzeigen.

d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „jedem, dessen“ durch die Wörter „allen, deren“ und das Wort „Naturschutzverbänden“ durch das Wort „Naturschutzvereinigungen“ ersetzt.

bb) In Satz 8 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

(5) Zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Planung soll jedem, dessen Belange von der Planung berührt sein können, sowie den vom Land nach § 12 des Landschaftsgesetzes vom 21. Juli 2000 (**GV. NRW. S. 568**) anerkannten Naturschutzverbänden Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden. Hierzu sind die Planungsentwürfe in den berührten Gemeinden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung einen Monat öffentlich auszulegen. Soweit verschiedene Lösungen in Betracht kommen, sollen diese aufgezeigt werden. Stellungnahmen können bis zu zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist erfolgen. Danach soll die Gemeinde unter Beteiligung des Trägers der Straßenbaulast Gelegenheit zur Erläuterung und Erörterung der Planung geben. Bei Abgabe ihrer eigenen Stellungnahme unterrichtet die Gemeinde den Träger der Straßenbaulast über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen; sie soll dabei auch auf die Bedenken und Anregungen eingehen. Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung ist in die Abwägung der Belange bei der Linienbestimmung bzw. bei der Bestimmung der Planung und Linienführung einzubeziehen. Die Öffentlichkeit ist über die abgestimmte, bei Landesstraßen bestimmte Planung durch ortsübliche Bekanntmachung zu unterrichten. Rechtsansprüche werden durch die Einbeziehung der Öffentlichkeit nicht begründet; die Verfolgung von Rechten im nachfolgenden Zulassungsverfahren bleibt unberührt. Von der Beteiligung an der Planung kann abgesehen werden, wenn ein vorbereitender Bauleitplan oder ein genehmigter Braunkohlenplan (§ 26 Landesplanungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Mai 2005 (**GV. NRW. S. 430**), das zuletzt durch Art. 2 des Gesetzes vom 29. Januar 2013 (**GV. NRW. S. 33**) geändert worden ist) die Planung bereits enthält.

e) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

bb) In Satz 2 wird das Wort „Gebietsentwicklungsplan“ durch das Wort „Regionalplan“ ersetzt.

cc) In Satz 3 werden das Wort „Planfeststellungsbeschluß“ durch das Wort „Planfeststellungsbeschluss“ ersetzt und nach dem Wort „Plangenehmigung“ die Wörter „oder einen die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan“ eingefügt.

f) In Absatz 7 Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

(6) Die abgestimmte, bei Landesstraßen bestimmte Planung ist im Flächennutzungsplan zu vermerken. Soweit sie von mindestens regionaler Bedeutung ist, ist die Planung im Gebietsentwicklungsplan darzustellen. Die rechtsverbindliche Entscheidung über die Planung erfolgt erst durch die Feststellung des Planes (Planfeststellungsbeschluß) oder durch Erteilung der Plangenehmigung.

(7) Bei Planungen, welche die Änderung bestehender oder den Bau neuer Landesstraßen und Kreisstraßen zur Folge haben können, hat die planende Behörde den Träger der Straßenbaulast unbeschadet weitergehender gesetzlicher Vorschriften rechtzeitig zu beteiligen. Bei den übrigen Straßen und Wegen ist die Straßenbaubehörde rechtzeitig zu beteiligen.

§ 37b Planungsgebiete

12. In § 37b Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „von Landesstraßen und Kreisstraßen“ gestrichen und nach den Wörtern „bei Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

(1) Um die Planung von Landesstraßen und Kreisstraßen zu sichern, kann bei Landesstraßen das für das Straßenwesen zuständige Ministerium durch Rechtsverordnung, bei Kreisstraßen der Träger der Straßenbaulast durch Satzung für die Dauer von höchstens zwei Jahren Planungsgebiete festlegen. Die Gemeinden und Kreise, deren Bereich durch die festzulegenden Planungsgebiete betroffen wird, sind vorher zu hören. Auf die Planungsgebiete findet § 40 Abs. 1 mit der Maßgabe Anwendung, daß die Veränderungssperre mit dem Inkrafttreten der Verordnung oder Satzung beginnt. Die Frist kann, wenn besondere Umstände es erfordern, durch Rechtsverordnung oder Satzung auf höchstens vier Jahre verlängert werden. Die Festlegung tritt mit Beginn der Ausle-

gung der Pläne im Planfeststellungsverfahren außer Kraft. Ihre Dauer ist auf die Vierjahresfrist des § 40 Abs. 2 anzurechnen.

(2) Die Festlegung des Planungsgebietes ist in den Gemeinden, deren Gebiet betroffen wird, ortsüblich bekanntzumachen. Dabei ist unter Angabe von Zeit und Ort darauf hinzuweisen, daß während der Geltungsdauer der Festlegung bei den Gemeinden Karten des Planungsgebietes zur Einsicht bereitliegen.

(3) Die Straßenbaubehörde kann Ausnahmen von der Veränderungssperre zulassen, wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

13. § 38 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
„Landesstraßen und Kreisstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.“

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:
„Gleiches gilt für Radschnellverbindungen des Landes und Gemeindestraßen, sofern für diese eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.“

cc) In dem neuen Satz 3 werden nach dem Wort „Umweltverträglichkeitsprüfung“ die Wörter „im Rahmen der Abwägung“ eingefügt.

§ 38

Planfeststellung, Plangenehmigung

(1) Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen, sofern für letztere eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen. Im Planfeststellungsverfahren ist über die Kosten zu entscheiden, die die am Verfahren Beteiligten zu tragen haben. Es gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen, soweit nicht in diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist.

(2) Soweit für den Bau, die Änderung oder die Erweiterung einer Straße nach § 1 in Verbindung mit Anlage 1 Nummer 5 bis 8 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen ist, muss die Durchführung den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen entsprechen. Soweit bereits eine Umweltver-

träglichkeitsprüfung im Rahmen der Linienabstimmung erfolgt ist, soll die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden.

(3) Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen in Fällen von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen. Die Entscheidung hierüber trifft der Träger der Straßenbaulast.

(4) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Planfeststellung. Für den Bau und für die wesentliche Änderung vorhandener Straßen ist die Umweltverträglichkeit zu prüfen; § 17 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl I S. 94) ist anzuwenden. Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40, 43 Absatz 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Absatz 1 bis 4 des Baugesetzbuches.

(5) Für den Bau oder die Änderung von Gemeindestraßen im Außenbereich (§ 35 des Baugesetzbuches), für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist die Planfeststellung oder Plangenehmigung zulässig.

(6) Die der Sicherheit und Ordnung dienenden Anlagen an Landesstraßen und Kreisstraßen, wie Polizeistationen, Einrichtungen der Unfallhilfe und der Verkehrsüberwachung, können, wenn sie eine unmittelbare Zufahrt zu diesen Straßen haben, zur Festsetzung der Flächen in die Planfeststellung oder Plangenehmigung einbezogen werden.

(7) Bei der Änderung einer Landesstraße, Kreisstraße oder Gemeindestraße kann von einer förmlichen Erörterung im Sinne von § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen und von § 9 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.

b) In Absatz 5 werden nach dem Wort „Baugesetzbuches“ die Wörter „und von Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

c) In Absatz 7 Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraße,“ die Wörter „Radschnellverbindung des Landes,“ eingefügt.

Vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist denjenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, Gelegenheit zur Äußerung innerhalb eines Monats zu geben.

(8) Die Planfeststellungsbehörde kann den Plan auf begründeten Antrag des Trägers der Straßenbaulast um höchstens fünf Jahre verlängern, bevor er nach § 75 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen außer Kraft tritt. Vor der Entscheidung ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen. Für die Zustellung und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.

§ 39

Behörden des Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahrens

(1) Anhörungsbehörde (§ 73 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen) ist die Bezirksregierung.

(2) Die Bezirksregierung stellt den Plan fest und erteilt die Plangenehmigung. Sie trifft die Entscheidung, ob an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt wird. Bestehen bei Landesstraßen zwischen ihr und einer anderen beteiligten Behörde Meinungsverschiedenheiten, so hat sie die Entscheidung des für das Straßenwesen zuständigen Ministeriums einzuholen. Dieses soll sich vor einer Entscheidung mit den beteiligten Bundes- und Landesministerien ins Benehmen setzen.

14. In § 39 Absatz 2 Satz 3 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „oder Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

15. In der Teilüberschrift „Zweiter Teil“ werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

Zweiter Teil Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen und Kreisstraßen

16. § 43 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:
 „Die Straßenbaulast des Landes erstreckt sich auch auf solche Radschnellverbindungen, die als unselbstständige Radwege im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b an Kreisstraßen, Gemeindestraßen oder sonstigen öffentlichen Straßen gemäß § 3 Absatz 5 geführt werden.“

c) In dem neuen Satz 3 werden die Wörter „Dies gilt“ durch die Wörter „Satz 1 und 2 gelten“ ersetzt.

**§ 43
Träger der Straßenbaulast**

(1) Träger der Straßenbaulast sind:

1. für die Landesstraßen das Land;
2. für die Kreisstraßen die Kreise und kreisfreien Städte.

Dies gilt nicht für die Ortsdurchfahrten, soweit für diese die Straßenbaulast nach den folgenden Bestimmungen den Gemeinden obliegt (§ 44).

(2) Die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast für das Land werden vom Landesbetrieb Straßenbau wahrgenommen.

17. § 44 wird wie folgt geändert:

**§ 44
Träger der Straßenbaulast für
Ortsdurchfahrten**

(1) Gemeinden mit mehr als 80000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten. Maßgebend ist die bei der Volkszählung festgestellte Einwohnerzahl. Die Ergebnisse einer Volkszählung werden mit Beginn des dritten Haushaltsjahres verbindlich, das dem Jahr der Volkszählung folgt.

- a) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „einem Landschaftsverband“ durch die Wörter „dem Land“ ersetzt.
- (2) Werden Gemeindegrenzen geändert oder Gemeinden neu gebildet, ist die bei der Volkszählung festgestellte Einwohnerzahl des neuen Gemeindegebiets maßgebend. In diesen Fällen wechselt die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach dem Jahr der Gebietsänderung, wenn sie bisher einem Landschaftsverband oblag oder von einem Kreis auf eine kreisangehörige Gemeinde übergeht, sonst mit der Gebietsänderung.
- (3) Die Gemeinde bleibt abweichend von Absatz 1 Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, wenn sie es mit Zustimmung des für die Kommunalaufsicht zuständigen Ministeriums gegenüber dem für das Straßenwesen zuständigen Ministerium erklärt. Eine Gemeinde mit mehr als 50000 Einwohnern, aber nicht mehr als 80000 Einwohnern wird Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, wenn sie es mit Zustimmung des für die Kommunalaufsicht zuständigen Ministeriums gegenüber dem für das Straßenwesen zuständigen Ministerium erklärt. Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 1 gelten entsprechend.
- (4) Soweit dem Land und den Kreisen die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten obliegt, erstreckt sich diese nicht auf die Gehwege und Parkplätze.
- (5) Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen im Zuge einer Ortsdurchfahrt oder im Bereich des an sie unmittelbar angrenzenden Teils einer Landesstraße oder Kreisstraße sind, wenn für beide Teile der Straße nicht dieselbe Straßenbaubehörde zuständig ist, im gegenseitigen Benehmen durchzuführen.
- b) In Absatz 5 werden nach dem Wort „Landesstraße“ die Wörter „, Rad-schnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
- (6) Soweit nach den Absätzen 3 und 4 das Land und die Kreise nicht Träger der Straßenbaulast sind, obliegt die Straßenbaulast den Gemeinden.

§ 54**Straßenaufsichtsbehörden**

(1) Oberste Straßenaufsichtsbehörde ist das für das Straßenwesen zuständige Ministerium, obere Straßenaufsichtsbehörde die Bezirksregierung, untere Straßenaufsichtsbehörde die Landrätin oder der Landrat als untere staatliche Verwaltungsbehörde.

(2) Straßenaufsichtsbehörde ist:

18. In § 54 Absatz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

1. für die Ortsdurchfahrten der Landesstraßen, soweit nicht das Land Träger der Straßenbaulast ist, für die Kreisstraßen einschließlich der Ortsdurchfahrten und für die Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen in den kreisfreien Städten die Bezirksregierung;

2. für die übrigen Gemeindestraßen und die sonstigen öffentlichen Straßen die Landrätin oder der Landrat als untere staatliche Verwaltungsbehörde.

§ 55**Bautechnische Regelungen**

Das für das Straßenwesen zuständige Ministerium kann im Benehmen mit dem für den Städtebau zuständigen Ministerium bautechnische Regelungen für den Bau und die Unterhaltung von Landesstraßen und Kreisstraßen sowie im Einvernehmen mit dem für den Städtebau zuständigen Ministerium bautechnische Regelungen über die Ausgestaltung von Gemeindestraßen im Sinne von § 3 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 einführen. Bautechnische Regelungen gelten als allgemein anerkannte Regeln der Technik.

19. In § 55 Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt, die Angabe „Abs.“ durch das Wort „Absatz“ und die Angabe „Nr.“ durch das Wort „Nummer“ ersetzt.

20. § 56 wird wie folgt geändert:

§ 56**Straßenbaubehörden**

(1) Oberste Straßenbaubehörde ist das für das Straßenwesen zuständige Ministerium.

- a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
- bb) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
- b) In Absatz 3 Satz 1 werden die Angabe „Nr.“ durch das Wort „Nummer“ ersetzt und nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
- (2) Die Aufgaben der Straßenbaubehörden werden wahrgenommen:
1. für Landesstraßen vom Landesbetrieb Straßenbau, soweit nicht die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten sind;
 2. für die Kreisstraßen von den Kreisen, soweit nicht die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten sind, und den kreisfreien Städten;
 3. für die Gemeindestraßen sowie für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen und Kreisstraßen von den Gemeinden, soweit ihnen für diese die Straßenbaulast obliegt;
 4. für sonstige öffentliche Straßen von dem Träger der Straßenbaulast, wenn dieser eine Körperschaft oder eine Stiftung des öffentlichen Rechts ist. Bei den übrigen Straßen dieser Straßengruppe werden die Befugnisse der Straßenbaubehörde durch die zuständige Gemeinde ausgeübt.
- (3) Die Gemeinden, die Kreise und die nach Absatz 2 Nr. 1 für die Landesstraßen zuständigen Straßenbaubehörden können gegen Ersatz der entstehenden Kosten Vereinbarungen über die Übertragung von Verwaltung und Unterhaltung einschließlich des Um- und Ausbaues der Straßen treffen, für die sie die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast wahrnehmen. Die Rechte des Trägers der Straßenbaulast bleiben unberührt. Die nach Satz 1 übertragenen Aufgaben der Straßenbaubehörde sind im Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast auszuüben.

§ 59

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 18 Abs. 1 eine Straße über den Gemeingebrauch hinaus ohne Erlaubnis benutzt,

2. nach § 18 Abs. 2 erteilten vollziehbaren Auflagen nicht nachkommt,
 3. entgegen § 18 Abs. 4
 - a) Anlagen nicht vorschriftsmäßig errichtet oder unterhält oder
 - b) auf vollziehbares Verlangen der zuständigen Behörde Anlagen nicht entfernt oder den benutzten Straßenteil nicht in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt,
 4. entgegen § 20 Abs. 1 in Verbindung mit § 18 Abs. 1 Zufahrten oder Zugänge ohne Erlaubnis anlegt oder ändert,
 5. entgegen § 20 Abs. 4 in Verbindung mit § 18 Abs. 4 Zufahrten oder Zugänge nicht vorschriftsmäßig unterhält,
 6. einer nach § 20 Abs. 7 ergangenen vollziehbaren Anordnung nicht nachkommt,
 7. ohne die gemäß § 25 erforderliche Zustimmung oder Genehmigung der Straßenbaubehörde bauliche Anlagen errichtet oder über Zufahrten oder Zugänge an Landesstraßen oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar anschließt,
 8. Bedingungen oder vollziehbaren Auflagen gemäß § 25 Abs. 2, auch in Verbindung mit § 25 Abs. 4, oder gemäß § 28 Abs. 1 nicht nachkommt, unter denen einem Vorhaben zugestimmt oder eine Ausnahme vom Verbot des § 28 Abs. 1 zugelassen wurde,
 9. Anlagen der Außenwerbung entgegen § 28 Abs. 1, auch in Verbindung mit § 25 oder § 27 errichtet oder entgegen § 28 Abs. 2 an oder auf Brücken anbringt oder aufstellt,
 10. entgegen § 30 Abs. 1 die notwendigen Einrichtungen nicht duldet oder entgegen § 30 Abs. 2 Satz 1 Anpflanzungen oder Einrichtungen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, anlegt oder entgegen § 30 Abs. 2 Satz 2 ihre Beseitigung nicht duldet,
 11. entgegen § 31 Abs. 3 Schutzwald nicht erhält oder nicht den Schutzzwecken entsprechend bewirtschaftet,
21. In § 59 Absatz 1 Nummer 7 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

12. entgegen § 37a Abs. 1 Satz 1 Vorarbeiten oder die vorübergehende Anbringung von Markierungszeichen nicht duldet,

13. entgegen § 40 Abs. 1 auf den von dem Plan betroffenen Flächen oder in dem nach § 37b festgelegten Planungsgebiet Veränderungen vornimmt.

(2) Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nrn. 1 bis 6 und 10 bis 12 können mit einer Geldbuße bis zu tausend Euro, Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nrn. 7 bis 9 und 13 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

Artikel 2

Änderung des Gesetzes zur Neufassung des Landesplanungsgesetzes NRW

Gesetz zur Neufassung des Landespla- nungsgesetzes NRW

§ 9 Aufgaben

(1) Der Regionalrat trifft die sachlichen und verfahrensmäßigen Entscheidungen zur Erarbeitung des Regionalplanes und beschließt die Aufstellung. Das Erarbeitungsverfahren wird von der Regionalplanungsbehörde durchgeführt; sie ist an die Weisungen des Regionalrates gebunden. Die Mitglieder des Regionalrates können jederzeit von der Regionalplanungsbehörde über den Stand des Erarbeitungsverfahrens mündliche Auskunft verlangen. Der Regionalrat kann einzelne seiner Mitglieder mit der Einsichtnahme in die Planungsunterlagen beauftragen; er hat dem Antrag einer Fraktion oder eines Fünftels seiner stimmberechtigten Mitglieder auf Einsichtnahme stattzugeben.

(2) Die Bezirksregierung unterrichtet den Regionalrat über alle regional bedeutsamen Entwicklungen. Sie berät mit dem Regionalrat die Vorbereitung und Festlegung von raumbedeutsamen und strukturwirksamen Planungen sowie Förderprogramme und -maßnahmen des Landes von regionaler Bedeutung, z. B. auf den Gebieten:

Städtebau,

Verkehr (soweit nicht in Absatz 4 geregelt),
 Freizeit- und Erholungswesen, Tourismus,
 Landschaftspflege,
 Wasserwirtschaft,
 Abfallbeseitigung und Altlasten,
 Kultur.

Der Regionalrat kann jederzeit von der Bezirksregierung Auskunft über Stand und Vorbereitung dieser Planungen, Programme und Maßnahmen verlangen; er hat dem Antrag eines Fünftels seiner stimmberechtigten Mitglieder auf Auskunft stattzugeben.

(3) Der Regionalrat kann auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms, des Landesentwicklungsplans und der Regionalpläne Vorschläge für Förderprogramme und -maßnahmen von regionaler Bedeutung unterbreiten. Dabei sind Vorschläge aus der Region, insbesondere der Regionalkonferenzen zu berücksichtigen, zusammenzuführen und zu bewerten; der Regionalrat nimmt eine Prioritätensetzung vor. Weicht das zuständige Ministerium von den Vorschlägen der Regionalräte ab, ist dies im Einzelnen zu begründen.

§ 9 Absatz 4 des Gesetzes zur Neufassung des Landesplanungsgesetzes NRW vom 3. Mai 2005 (GV. NRW. S. 430), das zuletzt durch Gesetz vom 8. Dezember 2015 (GV. NRW. S. 838) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
2. In Satz 2 werden nach dem Wort „Bundesfernstraßen“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
3. In Satz 3 werden nach dem Wort „Bundesfernstraßen“ das Wort „und“ durch ein

(4) Der Regionalrat beschließt auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms, des Landesentwicklungsplans und der Regionalpläne über die Vorschläge der Region für die Verkehrsinfrastrukturplanung (gesetzliche Bedarfs- und Ausbaupläne des Bundes und des Landes) sowie für die jährlichen Ausbauprogramme für Landesstraßen und Förderprogramme für den kommunalen Straßenbau. Dazu unterrichtet die Bezirksregierung - bei Bundesfernstraßen und Landesstraßen betreffenden Plänen und Programmen in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau - den Regionalrat frühzeitig über die Absicht, derartige Pläne oder Programme aufzustellen oder zu ändern.

Die Bezirksregierung - bei Bundesfernstraßen und Landesstraßen betreffenden Plänen und Programmen in Abstimmung mit dem

Komma ersetzt und nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

Landesbetrieb Straßenbau - stellt dem Regionalrat die hierzu erforderlichen Unterlagen zur Verfügung und erteilt auf Verlangen jederzeit Auskunft über den Stand und die Vorbereitung der Pläne und Programme. Weicht das für den Verkehr zuständige Ministerium von den Vorschlägen des Regionalrates ab, ist dies in einer Stellungnahme zu begründen. Die Regionalräte legen für Um- und Ausbau von Landesstraßen bis zu 3 Mio. € Gesamtkosten je Maßnahme nach Lage des Landeshaushalts Prioritäten fest. Es dürfen keine Maßnahmen finanziert werden, denen das zuständige Ministerium im Einzelfall widersprochen hat.

Artikel 3

Änderung des Straßenreinigungsgesetzes NRW

Das Straßenreinigungsgesetz NRW vom 18. Dezember 1975 (GV. NRW. S. 706; ber. 1976 S. 12), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 2. Oktober 2014 (GV. NRW. S. 622) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden das Wort „Bundesfernstraßen“ durch das Wort „Bundesstraßen“ und das Wort „Landstraßen“ durch die Wörter „Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes“ ersetzt.

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:
„(3) Soweit die Erhebung einer Benutzungsgebühr nach § 3 hinsichtlich der

Gesetz über die Reinigung öffentlicher Straßen (Straßenreinigungsgesetz NRW - StrReinG NRW)

§ 1

(1) Die öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslagen sind von den Gemeinden zu reinigen, Bundesfernstraßen, Landstraßen und Kreisstraßen jedoch nur, soweit es sich um Ortsdurchfahrten handelt. Die Gemeinden können diese Aufgabe einer nach § 114 a der Gemeindeordnung durch sie errichteten Anstalt des öffentlichen Rechts übertragen.

(2) Die Reinigung umfaßt als Winterwartung insbesondere:

1. das Schneeräumen auf den Fahrbahnen und Gehwegen,

2. das Bestreuen der Gehwege, Fußgängerüberwege und gefährlichen Stellen auf den Fahrbahnen bei Schnee- und Eisglätte.

Kosten der Reinigung einer Radschnellverbindung des Landes nicht zulässig ist, erstattet der Landesbetrieb Straßenbau der Gemeinde die Kosten der Reinigung der entsprechenden Abschnitte der Radschnellverbindung des Landes. Der Erstattungsanspruch besteht nicht, wenn eine Gemeinde keine Straßenreinigungsgebühren erhebt.“

2. In § 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Bundesstraßen“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

§ 2

Die Gemeinden können durch Vereinbarung die Winterwartung der Fahrbahnen von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und Landesstraßen dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, im Zuge von Kreisstraßen den Kreisen gegen Ersatz der entstehenden Kosten übertragen. Ebenso können die Gemeinden durch Vereinbarung die Winterwartung außerhalb der Ortsdurchfahrten gegen Ersatz der ihnen dadurch entstehenden Kosten übernehmen.

Artikel 4**Änderung des Landesabfallgesetzes****Abfallgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesabfallgesetz - LAbfG -)****§ 5 (Fn 7)****Öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger**

(1) Die Kreise und kreisfreien Städte sind, soweit in den nachfolgenden Absätzen nichts anderes bestimmt ist, öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger im Sinne der §§ 15 Abs. 1 Satz 1 und 13 Abs. 1 Satz 1 KrW-/AbfG.

(2) Die Entsorgungspflicht der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger umfasst insbesondere

- das Einsammeln und Befördern der in ihrem Gebiet angefallenen und ihnen zu überlassenden Abfälle,

- Maßnahmen zur Vermeidung und Verwertung von Abfällen,

- die Standortfindung, Planung, Errichtung und Erweiterung, Um- und Nachrüstung und den Betrieb der zur Entsorgung ihres Gebietes notwendigen Abfallentsorgungsanlagen

- sowie die Aufstellung, Unterhaltung und Entleerung von Straßenpapierkörben, soweit dies nach den örtlichen Gegebenheiten erforderlich ist.

(3) Abfälle aus Haushaltungen, die wegen ihres Schadstoffgehaltes zur Wahrung des Wohls der Allgemeinheit einer getrennten Entsorgung bedürfen, hat der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger getrennt zu entsorgen. Dies gilt auch für Kleinmengen vergleichbarer Abfälle aus Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben, soweit sie mit den in Satz 1 genannten Abfällen entsorgt werden können.

(4) Abfälle sind auf Verlangen des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers getrennt zu halten und zu bestimmten Sammelstellen oder Behandlungsanlagen zu bringen, wenn dadurch bestimmte Abfallarten verwertet oder für sie vorgesehene Entsorgungswege genutzt werden können. Bei der Durchführung genehmigungsbedürftiger oder nach § 67 BauO NW genehmigungsfreier Bauvorhaben, insbesondere beim Abbruch baulicher Anlagen, sind Bauabfälle (Bodenaushub, Bauschutt, Baustellenabfälle) vom Zeitpunkt ihrer Entstehung an voneinander getrennt zu halten, soweit dies für ihre ordnungsgemäße, schadlose und möglichst hochwertige Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung erforderlich ist. Besitzer von Abfällen, die nach § 15 Abs. 3 KrW-/AbfG von der Entsorgungspflicht ausgeschlossen sind, haben auf Verlangen der unteren Abfallwirtschaftsbehörde die Abfälle getrennt zu halten. Soweit Kreise von ihrer Ermächtigung nach Satz 1 keinen Gebrauch machen, kann die kreisangehörige Gemeinde im Benehmen mit dem Kreis durch Satzung verlangen, dass Abfälle getrennt zu halten und zu bestimmten Sammelstellen zu bringen sind.

(5) Bei der Beseitigung von Abfällen aus anderen Herkunftsbereichen als privaten Haushaltungen in eigenen Anlagen im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 2 KrW-/AbfG, bei der Übertragung von Aufgaben auf Dritte nach § 16 Abs. 2 KrW-/AbfG, auf Verbände nach § 17 Abs. 3 KrW-/AbfG und auf Einrichtungen der Selbstverwaltungskörperschaften der Wirtschaft nach § 18 Abs. 2 KrW-/AbfG in Verbindung mit § 17 Abs. 3 KrW-/AbfG sind die überwiegenden öffentlichen Interessen an einer geordneten Entsorgung sicherzustellen. Hierzu gehört insbesondere, dass der Bestand oder die Funktionsfähigkeit der Einrichtungen der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger nicht beeinträchtigt werden. Wenn Verbänden im Sinne von § 17 KrW-/AbfG oder Selbstverwaltungskörperschaften im Sinne von § 18 KrW-/AbfG Aufgaben der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger übertragen werden sollen, kann dies von einer Übernahme der Entsorgungsanlagen des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers gegen angemessenes Entgelt oder von einer Beteiligung an dem Verband oder der

Einrichtung der Selbstverwaltungskörperschaft der Wirtschaft abhängig gemacht werden. Wird ein System nach § 6 Abs. 3 Satz 1 der Verpackungsverordnung (VerpackV) vom 12. Juni 1991 (BGBl. I S. 1234) errichtet, so sind die öffentlichen Interessen an einer geordneten Entsorgung sicherzustellen; dies ist in der Regel mit der Übernahme der Sammlung und Sortierung durch die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger selbst oder von ihnen beauftragte Dritte gegen ein angemessenes Entgelt gewährleistet. Der Träger des Systems nach § 6 Abs. 3 Satz 1 VerpackV kann der Beauftragung beitreten. Kosten, die durch Prüfungen im Rahmen der Feststellung nach § 6 Abs. 3 Satz 6 VerpackV und durch Prüfungen im Rahmen des § 6 Abs. 4 VerpackV über die Einhaltung der im Anhang zur Verpackungsverordnung genannten Anforderungen entstehen, trägt der Antragsteller.

(6) Die kreisangehörigen Gemeinden haben als öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger im Sinne der §§ 15 Abs. 1 Satz 1 und 13 Abs. 1 Satz 1 KrW-/AbfG die in ihrem Gebiet anfallenden und ihnen zu überlassenden Abfälle einzusammeln und zu den Abfallentsorgungsanlagen oder zu den Müllumschlagstationen zu befördern, soweit diese von Kreisen oder in deren Auftrag betrieben werden. Die Pflicht zur Einsammlung umfasst auch das Einsammeln der im Gemeindegebiet fortgeworfenen und verbotswidrig abgelagerten Abfälle einschließlich der Auto-, Motorrad- und anderer Zweiradwracks von den der Allgemeinheit zugänglichen Grundstücken, wenn Maßnahmen gegen den Verursacher nicht möglich oder nicht vertretbar sind und kein anderer verpflichtet ist. Der Allgemeinheit zugänglich sind insbesondere solche Grundstücke, deren Betreten jedermann ungehindert möglich ist und bei denen der Grundstückseigentümer oder der Nutzungsberechtigte kraft besonderer gesetzlicher Vorschriften das Betreten des Grundstücks zu dulden hat. Die Kreise können auf die kreisangehörigen Gemeinden und kreisangehörige Gemeinden auf die Kreise Entsorgungsaufgaben einvernehmlich schriftlich übertragen.

(7) Kreise, kreisfreie Städte und kreisangehörige Gemeinden können sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben der Formen kommunaler Zusammenarbeit nach den Vorschriften des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit vom 1. Oktober 1979 (GV. NW. S. 621) in der jeweils geltenden Fassung bedienen sowie geeignete Dritte damit beauftragen.

(8) Soweit Abwasserverbände die Abwasserbeseitigung als Verbandsunternehmen übernommen haben, sind diese zur Entsorgung der in den Verbandsanlagen anfallenden Klärschlämme und sonstigen festen Stoffe verpflichtet. § 6 Abs. 1 Sätze 3 und 4 sind entsprechend anzuwenden.

In § 5 Absatz 9 des Landesabfallgesetzes vom 21. Juni 1988 (GV. NRW. S. 250), das zuletzt durch Artikel 11 des Gesetzes vom 21. März 2013 (GV. NRW. S. 148) geändert worden ist, werden die Wörter „Bundesfern- und Landesstraßen“ durch die Wörter „Bundesfern-, Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes“ ersetzt.

(9) Zur Entsorgung von Abfällen, die im Bereich von Straßen außerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile anfallen, sind - unbeschadet bestehender Erstattungsverfahren - für die Bundesfern- und Landesstraßen der Landesbetrieb Straßenbau, für die Kreisstraßen die Kreise und kreisfreien Städte und für die Gemeindestraßen die Gemeinden verpflichtet.

Artikel 5

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Im Koalitionsvertrag 2012 – 2017 haben die die Landesregierung tragenden Fraktionen eine Modernisierung des Straßen- und Wegegesetzes mit Blick auf die Radschnellwege verabredet. Kern der Gesetzesänderung ist daher eine Verankerung von Radschnellverbindungen als eigenständige straßenrechtliche Straßenkategorie, die weitestgehend den Landesstraßen gleichgestellt werden, insbesondere durch Zuweisung der Straßenbaulast an das Land mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von mehr als 80.000. Radschnellverbindungen sind Radverkehrsverbindungen, die den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und zum Teil wesentlich beschleunigten Fahrradverkehrs gerecht werden sollen. Sie sollen aufgrund ihres Ausbauszustands und ihrer Verkehrsführung attraktive Verbindungen für einen gemeinde- bzw. kreisübergreifenden Alltags- und Pendlerverkehr und somit eine Alternative zur Nutzung des Pkw werden. Ein Beispiel ist der Radschnellweg Ruhr mit einer Strecke von rund 100 km zwischen den Städten Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Hamm und dem Kreis Unna. Den Radschnellverbindungen kommt daher eine den Landesstraßen vergleichbare regionale Verkehrsbedeutung zu.

Der Baustein „Radschnellwege“ ist einer der zehn Bausteine im Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Auf dieser Grundlage wurden ein kommunaler Planungswettbewerb durchgeführt und entsprechende Modellprojekte ermittelt, für die inzwischen mit Förderung durch das Land zum Teil auch Machbarkeitsstudien erstellt worden sind. Frühestens Mitte 2016 werden baureife Planungen vorliegen.

Folgende Führungsformen kommen bei der Realisierung in Betracht:

- Zweirichtungsweg (eigenständig geführt, Breite mindestens 4 m)
- Zweirichtungsweg (straßenbegleitend, Breite mindestens 4 m)
- Einrichtungsweg (straßenbegleitend, Breite mindestens 3 m)
- Radfahrstreifen (Breite 3m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens)
- Fahrradstraße (Breite mindestens 3 m zuzüglich Sicherheitsräumen zum Parken im Einrichtungsverkehr und von mindestens 4 m zuzüglich Sicherheitsräumen zum Parken im Zweirichtungsverkehr)
- Mitbenutzung von Straßen in Tempo 30-Zonen

Die Radschnellverbindungen sollen jeweils mit eigenständig geführten Gehwegen ausgestattet werden.

Flankierend zur Gesetzesänderung sind im Landeshaushalt 2016 und der mittelfristigen Finanzplanung im Kapitel 09 140 in der Titelgruppe 61 neue Ansätze beziehungsweise ist die Erhöhung von Ansätzen vorgesehen, aus denen die Planung und die laufende Unterhaltung sowie der Bau solcher Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes finanziert und der Bau von Radschnellverbindungen in der Baulast der Gemeinden (Ortsdurchfahrten) gefördert werden können:

	2016	2017	2018	2019
Titel 682 61	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro	0,75 Mio. Euro	1,0 Mio. Euro
Titel 777 61	0,5 Mio. Euro	2,0 Mio. Euro	2,75 Mio. Euro	3,5 Mio. Euro
Titel 883 61 - Teilsatz -	2,5 Mio. Euro	2,5 Mio. Euro	2,5 Mio. Euro	2,5 Mio. Euro
Summe	3,5 Mio. Euro	5,0 Mio. Euro	6,0 Mio. Euro	7,0 Mio. Euro

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen)

Zu Nummer 2 (§ 3)

Radschnellverbindungen des Landes werden als neue Straßenkategorie der öffentlichen Straßen eingeführt und als solche Wege, Straßen oder Teile von diesen definiert, die eine eigenständige regionale Verkehrsbedeutung aufweisen. Dadurch unterscheiden sie sich von anderen Radwegen in der Straßenbaulast des Landes, die Bestandteile einer Landesstraße im Sinne des § 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b) sind. Im letzteren Fall weist zwar die Landesstraße eine regionale Verkehrsbedeutung auf, der sie begleitende Radweg dient jedoch in erster Linie der Verkehrssicherheit sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Fahrradverkehr; er hat hingegen keine eigenständige regionale Verkehrsbedeutung. Die Radschnellverbindung aber soll als attraktive, gut ausgebaute Radverkehrsanlage einen gemeinde- beziehungsweise kreisübergreifenden Fahrradverkehr aufnehmen. Dadurch hat sie unabhängig davon, ob sie abschnittsweise straßenbegleitend geführt wird, eine eigenständige regionale Verkehrsbedeutung. Es soll aber auch sichergestellt werden, dass nicht jeder Radweg, der nach seiner Lage im Netz als Teil einer gemeinde- oder kreisübergreifenden Fahrradverbindung geeignet wäre, durch gesetzliche Definition als Radschnellverbindung zu klassifizieren ist. Vielmehr soll es dazu eines zwischen den Baulastträgern Land und betroffener Stadt/Gemeinde abgestimmten Konzepts bedürfen, durch das bestimmte Straßen und Wege oder Teile von diesen zu einer Radschnellverbindung des Landes bestimmt werden. Deshalb ist in der Definition im neuen Satz 2 des Absatzes 2 die für die Definitionen der übrigen Straßenklassen übliche Formulierung „dienen oder zu dienen bestimmt sind“ auf „zu dienen bestimmt“ beschränkt worden. Zudem ist ausdrücklich vorgesehen, dass die Bestimmung zur Radschnellverbindung durch das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den betroffenen Kreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden vorgenommen wird. Dies sind bei einem Ausbau die Träger der Straßenbaulast der vorhandenen auszubauenden Straße oder des Radwegs. Bei einer Neuplanung ist auch mit den die Kreisen oder Städten/Gemeinden das Einvernehmen erforderlich, die zukünftig Wegeteile in ihre Straßenbaulast – beispielsweise in der Ortsdurchfahrt – übernehmen.

Zu Nummer 3 (§ 4)

Die Änderungen der Absätze 1 und 2 stellen sicher, dass auch Radschnellverbindungen des Landes als neue Straßenkategorie zu bezeichnen und in das vom Landesbetrieb Straßenbau NRW zu führende Straßenverzeichnis aufzunehmen sind.

Die Aufnahme einer Ermächtigungsgrundlage im neuen Absatz 3 zum Erlass einer Rechtsverordnung, die Einzelheiten zur Führung von Straßenverzeichnissen regeln soll, hat folgenden Hintergrund:

In den Straßenverzeichnissen nach § 4 werden die öffentlichen Straßen durch Namen und Nummern bezeichnet. Diese Bezeichnungen finden vielfach Eingang in weitere Datenbanken und Informationssysteme. Um diese Prozesse automatisiert bedienen zu können, sind eindeutige Bezeichnungen erforderlich. Vielfach werden hierzu bereits heute Straßenschlüssel etc. verwendet. Leider fehlt es dazu aber bisher an eindeutig festgelegten Vorgaben. Dadurch werden landes- und bundesweite E-Government-Prozesse erschwert. Auch kann kein landesweites Straßenverzeichnis NRW angeboten werden, welches insbesondere im Zusammenhang mit Open Data und Open Government nachgefragt wird. Es wird deshalb eine Ermächtigung aufgenommen, Einzelheiten zu den Straßenverzeichnissen durch Rechtsverordnung zu standardisieren.

Da die Vergabe von Straßenschlüsseln bereits heute gängige Praxis ist, wird mit einem Mehraufwand für kommunale Stellen nicht gerechnet. Die vorgesehene Standardisierung wird eher zu einer Entlastung führen, da neben der besseren Nutzbarkeit dieser Straßenschlüssel auch Doppelarbeiten bei den Kommunen entfallen. Bisher werden (ohne eine gesetzliche Verpflichtung) Straßenschlüssel durch die meisten kreisangehörigen Gemeinden im Zusammenhang mit der Vergabe von Straßenbezeichnungen festgelegt und an die Katasterämter der Kreise übermittelt. Dort werden die Straßenschlüssel bezüglich der Erfordernisse des Liegenschaftskatasters geprüft und zum Teil wieder geändert (z. B. keine Neuverwendung frei gewordener Straßenschlüssel zur Vermeidung von falschen Straßenbezeichnungen in den Liegenschaftskarten). Durch eine abgestimmte Standardisierung bei der Festlegung der Straßenschlüssel können zukünftig diese Arbeitsschritte sowie gegenüberstellende Schlüsseltabellen vermieden werden; ein einmaliger Abgleich vorhandener Straßenschlüssel wäre jedoch vorzunehmen. Bei den kreisfreien Städten treten diese Doppelarbeiten i.d.R. nicht auf, da eine behördeninterne Abstimmung erfolgt oder die Katasterämter unmittelbar die Aufgabe zur Vergabe der Straßenbezeichnungen übernehmen. Einzelheiten der Verordnung werden mit den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmt. Dabei wird auch der den Kommunen tatsächlich entstehende Aufwand abgeschätzt. Erforderlichenfalls wird durch eine Übergangsregelung sichergestellt, dass Kommunen nicht in unverhältnismäßiger Weise zu einer Nachpflege ihrer Daten verpflichtet werden.

Zu Nummer 4 (§ 5)

Die Definition der Ortsdurchfahrt in § 5 Absatz 1 sowie die Regelung zur Festsetzung der Ortsdurchfahrt in § 5 Absatz 2 gelten auch für Radschnellverbindungen des Landes.

Zu Nummer 5 (§ 8 Absatz 3):

Bei der Aufstellung und Umsetzung von Umstufungskonzepten können infolge sich ändernder Netzkonfigurationen verschiedene Straßenaufsichtsbehörden für die Umstufung einzelner Straßen zuständig sein. Der Verwaltungsaufwand kann durch Bündelung der Umstufungen in einer Verfügung reduziert werden. Dazu sollen die jeweiligen Straßenaufsichtsbehörden im gegenseitigen Einvernehmen die Zuständigkeit für die Umstufungsverfügung festlegen können.

Zu Nummer 6 (§ 9a Absatz 2)

Anpassung an die geänderte Paragraphenbezeichnung in der Landesbauordnung für die Bestimmung der Bauaufsichtsbehörden

Zu Nummer 7 (§ 13 Absatz 4)

Anpassung an die konstitutive Neufassung der Kostenordnung zum 1. August 2013 mit dem neuen Titel „Gerichts- und Notarkostengesetz“.

Zu Nummern 8 bis 10 (§§ 20, 25 und 28)

Radschnellverbindungen des Landes, die der Abwicklung eines wachsenden und in Teilen wesentlich beschleunigten regionalen Fahrradverkehrs dienen, werden auch in Bezug auf Einwirkungen von außen durch Anbau, Zufahrten oder Werbung den Landesstraßen und Kreisstraßen gleichgestellt. Für den Fall, dass es beim Ausbau eines bestehenden straßenbegleitenden Radwegs zu einer Radschnellverbindung bestehende Zufahrten gibt, gelten auch insoweit die für Landes- und Kreisstraßen geltenden Regelungen des § 20 Absatz 1 und des § 25 Absatz 1 Nummer 2.

Zu Nummern 11 und 12 (§§ 37, 37b)

Als regionale Verkehrsverbindungen sind die Radschnellverbindungen auch in Bezug auf die Erfordernisse der Planung und Linienbestimmung (§ 37) sowie die Möglichkeit der Trassensicherung durch Festlegung von Planungsgebieten (§ 37b) den Landesstraßen gleichzustellen.

Die Ergänzung in § 37 Absatz 6 dient darüber hinaus der Klarstellung, dass die rechtsverbindliche Entscheidung über einen Plan auch in einem gemäß § 38 Absatz 4 die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan getroffen werden kann.

Zu Nummer 13 (§ 38)

Durch die Änderungen in Absatz 1 Sätzen 1 und 2 wird dem Umstand Rechnung getragen, dass auch für den Bau oder die Änderung von Radschnellverbindungen des Landes die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sein kann. Als Trägerverfahren wird für diesen Fall das Planfeststellungsverfahren verpflichtend festgelegt.

Die Ergänzung im neuen Satz 3 dient der Klarstellung, dass die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nur allgemein zu berücksichtigen sind, sondern in die Abwägung einfließen müssen.

In Absatz 5 wird auch für Radschnellverbindungen des Landes, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung und somit nicht zwingend ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist, die Möglichkeit der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für zulässig erklärt. Anders als für Gemeindestraßen wird diese Möglichkeit nicht auf den Außenbereich im Sinne des § 35 des Baugesetzbuchs beschränkt, um eine einheitliche, den Innen- und Außenbereich einer Radschnellverbindung erfassende Planung nicht zu erschweren.

Zu Nummer 15 (§ 39)

Die Regelung zur Klärung von Meinungsverschiedenheiten zwischen der Planfeststellungsbehörde und anderen Behörden soll auch für Radschnellverbindungen des Landes Anwendung finden.

Zu Nummer 16 (§ 43):

Das Land wird Träger der Straßenbaulast für die Radschnellverbindungen des Landes, soweit diese nicht nach den Bestimmungen des § 44 den Gemeinden für die Ortsdurchfahrten obliegt. Die Straßenbaulast des Landes erfasst auch solche Radwege, die bisher als unselbständige Radwege an Kreisstraßen, Gemeindestraßen oder sonstigen öffentlichen Straßen verlaufen und zu einer Radschnellverbindung des Landes ausgebaut werden. Für diese Fälle wird durch den neuen Satz 2 des Absatzes 1 eine längs geteilte Straßenbaulast normiert. Die Straßenbaulast des Landes erstreckt sich nur auf die der Radschnellverbindung dienenden Straßen- und Wegeteile. Diese sind dann nicht mehr unselbständige Bestandteile der Straße, an der sie verlaufen. Das Land soll nicht auch die Fahrbahn einer Kreisstraße, Gemeindestraße oder sonstigen öffentlichen Straße übernehmen.

Zu Nummer 17 (§ 44)

Klarstellung in § 44 Absatz 2, dass es keine Fälle mehr gibt, in denen einem Landschaftsverband die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt für eine Landesstraße obliegt. Die Benehmenspflicht zwischen den Beteiligten bei Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen im Zuge einer Ortsdurchfahrt oder im Bereich der an sie angrenzenden Straßenteile soll mit der Ergänzung des Absatzes 5 auch für die Radschnellverbindungen des Landes gelten.

Zu Nummer 18 (§ 54 Absatz 2):

Als Straßenaufsichtsbehörde für die Ortsdurchfahrten von Radschnellverbindungen des Landes wird ebenso wie für die Landesstraßen die Bezirksregierung bestimmt, soweit nicht das Land selbst Träger der Straßenbaulast ist.

Zu Nummer 19 (§ 55):

Auch für die Ausgestaltung von Radschnellverbindungen des Landes soll die Möglichkeit des Erlasses bautechnischer Regelungen geschaffen werden.

Zu Nummer 20 (§ 56):

Der Landesbetrieb Straßenbau soll ebenso wie für die Landesstraßen auch für die Radschnellverbindungen des Landes die Aufgaben der Straßenbaubehörde wahrnehmen, soweit nicht die Gemeinden Träger der Straßenbaulast in den Ortsdurchfahrten sind. Im letzteren Fall sollen dann die Gemeinden die Aufgaben der Straßenbaubehörde übernehmen.

Zu Nummer 21 (§ 59 Absatz 1 Nummer 7):

Folgeänderung des Ordnungswidrigkeitentatbestandes zu Nummer 9, nach der die Beschränkungen des § 25 auch für Radschnellverbindungen des Landes gelten sollen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Landesplanungsgesetzes NRW)

Durch die Änderung des § 9 Absatz 4 soll die Beteiligung des Regionalrats mit Vorschlägen aus der Region an der Aufstellung der jährlichen Ausbauprogramme für Landesstraßen auch auf die jährlichen Ausbauprogramme für Radschnellverbindungen des Landes ausgeweitet werden.

Zu Artikel 3 (Änderung des Straßenreinigungsgesetzes NRW)

Die in § 1 geregelte Pflicht der Gemeinden zur ordnungsmäßigen Reinigung von Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen wird auch auf Ortsdurchfahrten von Radschnellverbindungen des Landes erstreckt. Um die Gemeinden nicht unangemessen mit Reinigungskosten zu belasten, wird in einem neuen Absatz vorsorglich für den Fall, dass es an einer Gebührenfähigkeit der Reinigungskosten für die Radschnellverbindungen fehlen sollte, den Gemeinden ein Erstattungsanspruch gegenüber dem Land (Landesbetrieb Straßenbau) zugesprochen.

Die in § 2 eröffnete Möglichkeit der gegenseitigen Übertragung der Winterwartung von Fahrbahnen innerhalb und außerhalb der Ortsdurchfahrten zwischen den Gemeinden und dem Landesbetrieb Straßenbau wird auf die Radschnellverbindungen des Landes ausgedehnt.

Zu Artikel 4 (Änderung des Landesabfallgesetzes)

Die in § 5 geregelte Pflicht des Straßenbaulastträgers zur Entsorgung von Abfällen im Bereich von Straßen außerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile erstreckt sich auch auf Radschnellverbindungen des Landes.

Zu Artikel 5

Regelung zum Inkrafttreten des Gesetzes.