



Der Minister

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

Präsidentin des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Frau Carina Gödecke MdL
Platz des Landtags
40221 Düsseldorf



18. Dezember 2015

Seite 1 von 3

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
III B 1 - 10-11 C (1)

Telefon 0211 3843 3231

Gesetzentwurf zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

Anlagen: Vorblatt, Gesetzentwurf mit Begründung und
Gegenüberstellung der Änderungen zu den geltenden
Bestimmungen 60-fach

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

aufgrund der Vereinbarung zwischen Landtag und Landesregierung über die Unterrichtung des Landtags durch die Landesregierung vom 13.12.2012 – Landtagsdrucksache 16/1724 – leite ich Ihnen den Gesetzentwurf zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen zu, zu dem das Landeskabinett am 8. Dezember 2015 die Einleitung einer Verbände- und Behördenanhörung beschlossen hat.

Schwerpunkt des Gesetzentwurfs ist die Umsetzung des Ziels der Landesregierung, das Straßen- und Wegegesetz mit Blick auf die Radschnellwege zu modernisieren.

Radschnellwege sollen den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und zum Teil wesentlich beschleunigten Fahrradverkehrs attraktive Verbindungen für einen gemeinde- bzw. kreisübergreifenden Alltags- und Pendlerverkehr mit dem Fahrrad und insoweit eine Alternative zur Nutzung des Pkw bieten. Ihnen kommt daher eine den Landesstraßen vergleichbare regionale Verkehrsbedeutung zu, die eine Übernahme solcher Radschnellverbindungen in die

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Straßenbahnlinien 704, 709,
719 bis Haltestelle
Landtag/Kniebrücke

Straßenbaulast des Landes erfordert. 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, deren Umsetzung eine Festlegung der Baulast erfordert.

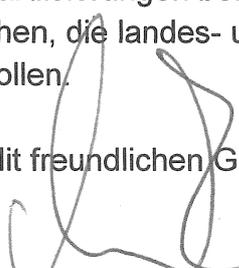
Radschnellverbindungen werden daher als eigenständige straßenrechtliche Straßenkategorie im Straßen- und Wegegesetz verankert. Sie werden weitestgehend den Landesstraßen gleichgestellt, insbesondere durch Zuweisung der Straßenbaulast an das Land mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von mehr als 80.000.

Ein weiterer Inhalt des Gesetzentwurfs ist die Erweiterung der Definition der Ortsdurchfahrt von Landesstraßen und Kreisstraßen um den sogenannten Verknüpfungsbereich. Die Ortsdurchfahrt soll über den Erschließungsbereich hinaus nunmehr um den Teil der Straße innerhalb der geschlossenen Ortslage erweitert werden, der der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. Auch diese Bereiche haben eine vorrangige Funktion für die innerörtliche Verkehrsabwicklung. Sie gehören im Bundesfernstraßengesetz für die Bundesstraßen deshalb ebenfalls zur gesetzlich definierten Ortsdurchfahrt. Künftig werden im Rahmen eines mit dem Bund abgestimmten Abstufungskonzepts weitere autobahnparallele Bundesstraßen zu Landesstraßen abgestuft werden. Dies könnte ohne Anpassung des Straßen- und Wegegesetzes zu Verwerfungen aufgrund der nicht übereinstimmenden Definitionen der Ortsdurchfahrt im Bundesfernstraßengesetz und im Straßen- und Wegegesetz NRW führen.

Für Gemeinden, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes gemäß § 44 Absätze 1 und 3 Straßen- und Wegegesetz NRW Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten der Landesstraßen und Kreisstraßen sind, soll jedoch keine Erweiterung ihrer bisherigen Baulast eintreten. Dies wird durch Einfügung einer neuen Vorschrift § 60a sichergestellt.

Schließlich wird noch die Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung eingefügt, Einzelheiten zu den Straßenverzeichnissen gemäß § 4 Straßen- und Wegegesetz zu regeln. Damit wird das Ziel verfolgt, Standardisierungen bei der Bezeichnung von öffentlichen Straßen zu erreichen, die landes- und bundesweite E-Government-Prozesse erleichtern sollen.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Groschek

Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

A Problem und Regelungsbedarf

1. 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.
2. Die Ortsdurchfahrt ist im Straßen- und Wegegesetz bisher als der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße definiert, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke dient. Diese Beschränkung auf den Erschließungsbereich trägt nicht dem Umstand Rechnung, dass auch solche Teile einer Landesstraße oder Kreisstraße, die innerhalb der geschlossenen Ortslage Ortsstraßen miteinander verknüpfen, eine vorrangige Funktion für die örtliche Verkehrsabwicklung haben. Sie gehören im Bundesfernstraßengesetz für die Bundesstraßen sowie in einem Großteil der Länderstraßengesetze der Flächenländer deshalb ebenfalls zur gesetzlich definierten Ortsdurchfahrt. Künftig werden im Rahmen eines mit dem Bund abgestimmten Abstufungskonzepts weitere autobahnparallele Bundesstraßen zu Landesstraßen abgestuft werden. Dies führt zu Verwerfungen aufgrund der nicht übereinstimmenden Definitionen der Ortsdurchfahrt im Bundesfernstraßengesetz und im Straßen- und Wegegesetz NRW.

B Lösung

1. 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.

2. Als Ortsdurchfahrt werden diejenigen Teile einer Landesstraße oder Kreisstraße definiert, die innerhalb der geschlossenen Ortslage liegen und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dienen.

Mögliche neue Belastungen von Städten und Gemeinden, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten der Landes- und Kreisstraßen sind oder die durch Abstufung einer Landesstraße zu einer Kreisstraße aufgrund der neuen gesetzlichen Definition erstmals auch Träger der Straßenbaulast für den Verknüpfungsbereich werden, werden durch eine besondere Regelung ausgeschlossen bzw. aufgefangen.

C Alternativen

1. Es können keine städte- oder kreisübergreifenden Radschnellverbindungen errichtet werden, weil diese Aufgabe den Verantwortungsbereich der Gemeinden übersteigt.
2. Es bleibt bei unterschiedlichen gesetzlichen Definitionen der Ortsdurchfahrt im Bundesfernstraßengesetz und im Straßen- und Wegegesetz NRW. In den Fällen der Abstufung von Bundesstraßen zu Landesstraßen muss das Land den bisher in der Straßenbaulast der Gemeinde liegenden Verknüpfungsbereich in seine Straßenbaulast übernehmen.

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 Entwurf des Landeshaushalts 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 -	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro
Summe	1,5 Mio. Euro	3,0 Mio. Euro	4,0 Mio. Euro	5,0 Mio. Euro

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

1. 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.

2. Neue Belastungen für Gemeinden werden durch die Erweiterung der gesetzlichen Definition der Ortsdurchfahrt der Landesstraßen und Kreisstraßen nicht eintreten. Durch eine Übergangsvorschrift (§ 60a) wird sichergestellt, dass die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes bestehenden Ortsdurchfahrtengrenzen unverändert bleiben. Die Erweiterung der Straßenbaulast hat dadurch vor allem für Fälle der künftigen Umstufung von Straßen Bedeutung. Soweit Bundesstraßen zu Landesstraßen oder Kreisstraßen abgestuft werden, obliegt der Gemeinde bereits nach § 5 Absätze 2, 2a und 4 Bundesfernstraßengesetz die Straßenbaulast auch für den Verknüpfungsbereich der Ortsdurchfahrt, so dass sich insoweit faktisch durch die Abstufung nichts ändert. Für den Fall etwaiger künftiger Abstufungen von Landesstraßen zu Kreisstraßen ist vorgesehen, die für den Verknüpfungsbereich zukünftig eintretenden Aufwendungen der Gemeinde im Einzelfall durch eine Ablösevereinbarung mit dem Land aufzufangen.

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.

**Gesetz zur Änderung
des Straßen- und Wegegesetzes
des Landes Nordrhein-Westfalen
Vom 2016**

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

Artikel 1

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:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) In der Angabe zur Teilüberschrift „Zweiter Teil“ werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
- b) Nach der Angabe zu § 60 wird folgende Angabe eingefügt: „§ 60a Ortsdurchfahrten von vorhandenen Landesstraßen und Kreisstraßen“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nummer 1 werden dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „,und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
- b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz 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.“

3. § 4 wird wie folgt geändert:

- 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.
- 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.
- 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:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird das Wort „zur“ durch das Wort „der“ ersetzt und nach dem Wort „Grundstücke“ werden die Wörter „bestimmt ist“ durch die Wörter „,oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient“ ersetzt.
 - bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt: „Eine Ortsdurchfahrt einer Radschnellverbindung des Landes besteht aus Wegeabschnitten, die innerhalb der geschlossenen Ortslage liegen und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke dienen.“

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

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.“

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

7. In § 13 Absatz 4 werden die Angaben „Abs.“ jeweils 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 174 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist,“ ersetzt.

8. In § 20 Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraße“ die Wörter „, einer Radschnellverbindung des Landes“ eingefügt und nach dem Wort „außerhalb“ das Wort „von“ durch die Wörter „der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der“ ersetzt.

9. § 25 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „Außerhalb“ werden die Wörter „der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile“ eingefügt.

bb) 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.

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

b) In Absatz 2 Satz 3 werden nach dem Wort „innerhalb“ die Wörter „der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile“ und 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 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.“

10. In § 27 Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „außerhalb“ die Wörter „der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile“ eingefügt.

11. § 28 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Anlagen der Außenwerbung dürfen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 20 Meter, gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr, bei einer Radschnellverbindung des Landes der für den Fahrradverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet werden.“

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

Landes“ eingefügt.

12. § 37 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 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.

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 NW“ durch die Wörter „Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen“ ersetzt.

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

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 „Vereinen“ ersetzt.

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

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 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.

13. 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.

14. § 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.

b) In Absatz 5 werden nach der Angabe „Baugesetzbuches)“ die Wörter „,und von Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

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

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

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

unselbständige 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.

17. § 44 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 werden die Wörter „einem Landschaftsverband“ durch die Wörter „dem Land“ ersetzt.

b) In Absatz 5 werden nach dem Wort „Landesstraße“ die Wörter „, Radschnellverbindung des Landes“ eingefügt.

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

19. In § 55 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:

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 werden die Angabe „Nr.“ durch das Wort „Nummer“ ersetzt und nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

21. In § 59 Absatz 1 Nummer 7 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

22. Nach § 60 wird folgender § 60a eingefügt:

„§ 60a

Ortsdurchfahrten von vorhandenen Landesstraßen und Kreisstraßen

Die Ortsdurchfahrt einer am [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Gesetzes] vorhandenen Landesstraße oder Kreisstraße bleibt unverändert der Teil der Landesstraße oder der Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Wird infolge einer Abstufung einer Landesstraße zu einer Kreisstraße die Ortsdurchfahrt der Kreisstraße gemäß § 5 Absatz 1 um einen Bereich erweitert, der der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient, so kann die Gemeinde, der gemäß § 44 die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt obliegt, vom Land als bisherigem Träger der Straßenbaulast die Ablösung der für die Zukunft für diesen Bereich entstehenden Aufwendungen verlangen.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Düsseldorf, den

Die Landesregierung

Nordrhein-Westfalen

Die Ministerpräsidentin

Hannelore K r a f t

Der Minister für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
Michael G r o s c h e k

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, das Straßen- und Wegegesetz mit Blick auf die Radschnellwege zu modernisieren. 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 Ausbauzustands 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 Entwurf des Landeshaushalts 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 - Teilansatz -	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro
Summe	1,5 Mio. Euro	3,0 Mio. Euro	4,0 Mio. Euro	5,0 Mio. Euro

Ein weiterer Inhalt der Gesetzesänderung ist die Erweiterung der Definition der Ortsdurchfahrt von Landesstraßen und Kreisstraßen um den sogenannten Verknüpfungsbereich. Bisher ist in Nordrhein-Westfalen (wie auch in den Ländern Niedersachsen, Brandenburg und Thüringen) als Ortsdurchfahrt der Teil einer Landesstraße oder einer Kreisstraße definiert, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke dient. Entsprechend den in den übrigen Flächenländern geltenden Regelungen in den Länderstraßengesetzen und entsprechend der Regelung in § 5 Absatz 4 Bundesfernstraßengesetz für die Bundesstraßen soll die Ortsdurchfahrt nunmehr auch auf den Teil der Straße innerhalb der geschlossenen Ortslage erweitert werden, der der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. Auch diese Bereiche haben eine vorrangige Funktion für die innerörtliche Verkehrsabwicklung.

Für Gemeinden, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes gemäß § 44 Absätze 1 und 3 Straßen- und Wegegesetz NRW Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten der Landesstraßen und Kreisstraßen sind, soll jedoch keine Erweiterung ihrer bisherigen Baulast eintreten. Dies wird durch Einfügung einer neuen Vorschrift § 60a sichergestellt. Die Erweiterung der Straßenbaulast hat dadurch vor allem für Fälle der künftigen Abstufung von Bundesstraßen zu Landesstraßen oder Kreisstraßen – z. B. im Rahmen des mit dem Bund abgestimmten Abstufungskonzepts autobahnparalleler Bundesstraßen – Bedeutung. In diesen Fällen obliegt der Gemeinde aber bereits nach § 5 Absätze 2, 2a und 4 Bundesfernstraßengesetz die Straßenbaulast auch für den Verknüpfungsbereich der Ortsdurchfahrt, so dass insoweit faktisch durch die Abstufung keine neue Belastung für die Stadt/Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten eintritt. Nur im Fall etwaiger künftiger Abstufungen von Landesstraßen zu Kreisstraßen kann sich die Straßenbaulast der Gemeinde in der jeweiligen Ortsdurchfahrt gegebenenfalls um den Verknüpfungsbereich erweitern. Insoweit soll der Gemeinde im Einzelfall ein Anspruch auf Ablösung der ihr zukünftig entstehenden Aufwendungen gegenüber dem Land als bisherigem Träger der Straßenbaulast für den neuen Verknüpfungsbereich zugestanden werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Straßen- und Wegegesetzes)

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.

Zu Nummer 3 (§ 4)

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 in § 4 Absatz 3 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.

Außerdem wird durch die Aufnahme der Radschnellverbindungen des Landes in § 4 Absatz 1 und Absatz 2 sichergestellt, dass auch diese als neue Straßenkategorie mit Nummern bezeichnet und in das vom Landesbetrieb Straßenbau NRW zu führende Straßenverzeichnis aufzunehmen sind.

Zu Nummer 4 (§ 5)

In § 5 Absatz 1 Satz 1 wird die Definition der Ortsdurchfahrt einer Landesstraße und Kreisstraße um einen Verknüpfungsbereich erweitert. Bisher ist in Nordrhein-Westfalen die Ortsdurchfahrt als der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße definiert, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Entsprechend der Regelung in § 5 Absatz 4 Bundesfernstraßengesetz für die Bundesstraßen soll die Ortsdurchfahrt nunmehr auch auf den Teil der Straße innerhalb der geschlossenen Ortslage erweitert werden, der der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. Auch diese Bereiche haben eine vorrangige Funktion für die

innerörtliche Verkehrsabwicklung. Es ist jedoch nicht beabsichtigt, den Städten und Gemeinden gegenüber dem status quo neue Belastungen aufzuerlegen. Dies wird durch Einfügung einer neuen Übergangsvorschrift § 60a sichergestellt. Auf die Begründung zu Nummer 17 wird insoweit verwiesen.

Mit dem neuen Satz 2 in § 5 Absatz 1 wird klargestellt, dass abweichend von der neuen Definition der Ortsdurchfahrt für Landesstraßen und Kreisstraßen die Ortsdurchfahrt einer Radschnellverbindung des Landes nur den der Erschließung der anliegenden Grundstücke dienenden Abschnitt innerhalb geschlossener Ortslage umfasst, weil eine Radverkehrsverbindung nach ihrem Zweck nicht der Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dienen kann.

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 11 (§§ 20, 25, 27 und 28)

Anpassungsbedarf in diesen Regelungen besteht sowohl wegen der Ausweitung der Ortsdurchfahrt von Landesstraßen und Kreisstraßen auf den Bereich der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes als auch im Hinblick auf die neue Straßenkategorie Radschnellverbindungen des Landes.

Zum einen wird mit den Änderungen sichergestellt, dass die Beschränkungen für Anbau, Zufahrten und Werbung – in Anlehnung an die entsprechenden Regelungen für die Bundesstraßen im Bundesfernstraßengesetz – nur in den außerhalb der Erschließung der anliegenden Grundstücke dienenden Teile der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen und Kreisstraßen gelten.

Darüber hinaus werden Radschnellverbindungen des Landes, die der Abwicklung eines wachsenden und in Teilen wesentlich beschleunigten regionalen Fahrradverkehrs dienen, insoweit 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 12 und 13 (§§ 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 14 (§ 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 als „sonstigen Straßen“ 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 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 Ordnungswidrigkeitstatbestandes zu Nummer 9, nach der die Beschränkungen des § 25 auch für Radschnellverbindungen des Landes gelten sollen.

Zu Nummer 22 (§ 60a)

Durch die neue Übergangsregelung wird sichergestellt, dass für die Gemeinden, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes gemäß § 44 Absätze 1 und 3 Straßen- und Wegegesetz NRW Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten der Landesstraßen und Kreisstraßen sind, keine Erweiterung ihrer bisherigen Baulast um den in § 5 Absatz 1 neu eingefügten Verknüpfungsbereich eintreten soll. Die Erweiterung der Straßenbaulast in den Ortsdurchfahrten um den Verknüpfungsbereich hat dadurch vor allem für Fälle der künftigen Abstufung von Bundesstraßen zu Landesstraßen oder Kreisstraßen z. B. im Rahmen des mit dem Bund vereinbarten Abstufungskonzepts zu autobahnparallelen Bundesstraßen Bedeutung. In diesen Fällen obliegt der Stadt/Gemeinde bereits nach § 5 Absätze 2, 2a und 4 Bundesfernstraßengesetz die Straßenbaulast auch für den Verknüpfungsbereich der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße, so dass insoweit faktisch durch die Abstufung keine neue Belastung für die Stadt/Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt eintritt. Nur im Fall etwaiger künftiger Abstufungen von Landesstraßen zu Kreisstraßen kann sich die Straßenbaulast der Gemeinde in der jeweiligen Ortsdurchfahrt gegebenenfalls um den Verknüpfungsbereich erweitern. Insoweit erhält die Gemeinde im Einzelfall einen Anspruch auf

Ablösung der ihr zukünftig entstehenden Aufwendungen gegenüber dem Land als bisherigem Träger der Straßenbaulast für den neuen Verknüpfungsbereich.

Zu Artikel 2

Regelung zum Inkrafttreten des Gesetzes.

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	
	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW)
<p>Artikel 1</p> <p>Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1082, 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:</p>	
<p>1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:</p> <p>a) In der Angabe zur Teilüberschrift „Zweiter Teil“ werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>b) Nach der Angabe zu § 60 wird folgende Angabe eingefügt: „§ 60a Ortsdurchfahrten von vorhandenen Landesstraßen und Kreisstraßen“</p>	<p>Inhaltsverzeichnis</p> <p>Erster Teil Allgemeine Bestimmungen</p> <p>...</p> <p>Zweiter Teil Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen und Kreisstraßen</p> <p>...</p> <p>Fünfter Teil Ordnungswidrigkeiten, Übergangs- und Schlussvorschriften</p> <p>1. Abschnitt Ordnungswidrigkeiten</p> <p>§ 59 Ordnungswidrigkeiten</p> <p>2. Abschnitt Schlussvorschriften</p> <p>§ 60 Vorhandene Straßen</p> <p>§ 61 (weggefallen)</p> <p>§ 62 (weggefallen)</p> <p>§ 63 Eigentum</p>

	<p>§ 64 Sondernutzungen</p> <p>§ 65 (weggefallen)</p> <p>§ 66 (weggefallen)</p> <p>§ 67 (weggefallen)</p> <p>...</p>
2. § 3 wird wie folgt geändert:	<p>§ 3</p> <p>Einteilung der öffentlichen Straßen</p>
<p>a) In Absatz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz 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.“</p>	<p>(1) Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen eingeteilt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Landesstraßen, 2. Kreisstraßen, 3. Gemeindestraßen, 4. sonstige öffentliche Straßen. <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Gemeindestraßen sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr und der Erschließung innerhalb des Gemeindegebietes dienen oder zu dienen bestimmt sind. Das sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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

	<p>Bereiche, Fußgängerbereiche u. a.);</p> <p>3. alle sonstigen nicht unter 1. und 2. fallenden Straßen, die von der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind.</p> <p>(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.</p>
<p>3. § 4 wird wie folgt geändert:</p>	<p style="text-align: center;">§ 4 Straßenverzeichnisse und Straßennummern</p>
<p>a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:</p> <p>aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen,“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes,“ eingefügt.</p> <p>bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:</p> <p>aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p>	<p>(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.</p> <p>(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.</p>

<p>cc) In Satz 3 werden nach dem Wort „Namen“ die Wörter „oder einer Nummer“ eingefügt und die Wörter „oder nummerieren“ gestrichen.</p> <p>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.“</p>	
<p>4. § 5 wird wie folgt geändert:</p>	<p>§ 5 Ortsdurchfahrten</p>
<p>a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:</p> <p>aa) In Satz 1 wird das Wort „zur“ durch das Wort „der“ ersetzt und nach dem Wort „Grundstücke“ werden die Wörter „bestimmt ist“ durch die Wörter „oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient“ ersetzt.</p> <p>bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt: „Eine Ortsdurchfahrt einer Radschnellverbindung des Landes besteht aus Wegeabschnitten, die innerhalb der geschlossenen Ortslage liegen und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke dienen.“</p> <p>b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Landesstraße“ die Wörter „oder einer Radschnellverbindung des Landes“ eingefügt.</p>	<p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt</p>

	<p>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.</p> <p>(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.</p>
	<p>§ 8 Umstufung</p>
<p>5. § 8 Absatz 3 wird wie folgt geändert:</p> <p>a) In Satz 1 wird die Angabe „Abs.“ durch das Wort „Absatz“ ersetzt.</p> <p>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.“</p>	<p>(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.</p> <p>(2) Änderungen der Verkehrsbedeutung, die eine Umstufung erforderlich machen können, haben die Straßenbaubehörden den Straßenaufsichtsbehörden anzuzeigen.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>

	<p>des Regionalrates und der zuständigen Ausschüsse des Landtags ein Umstufungsprogramm auf.</p> <p>(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.</p> <p>(6) Im Falle der Abstufung einer Bundesfernstraße bestimmt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium die neue Straßengruppe. Der neue Träger der Straßenbaulast ist vorher zu hören.</p>
	<p>§ 9a Hoheitsverwaltung, bautechnische Sicherheit</p>
<p>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 (GV.NRW. S. 294) geändert worden ist, sind.“</p>	<p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>

	<p>Sachverständige übertragen.</p> <p>(4) Absatz 3 gilt für die Verwaltung der Bundesfernstraßen entsprechend.</p>
	<p>§ 13 Grundbuchberichtigung und Vermessung</p>
<p>7. In § 13 Absatz 4 werden die Angaben „Abs.“ jeweils 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 174 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist,“ ersetzt.</p>	<p>(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.</p> <p>(2) Die Kosten der Vermessung und Vermarkung eines nach § 10 Abs. 1 übergehenden Grundstücks hat der neue Träger der Straßenbaulast zu tragen.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>
	<p>§ 20 Straßenanlieger, Zufahrten, Zugänge</p>
<p>8. In § 20 Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraße“ die Wörter „, einer Radschnellverbindung des Landes“ eingefügt und nach dem Wort „außerhalb“ das Wort „von“ durch die Wörter „der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der“ ersetzt.</p>	<p>(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</p>

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

	<p>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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(9) Hat der Entschädigungsberechtigte die Entstehung eines Vermögensschadens mitverursacht, so gilt § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechend</p>
<p>9. § 25 wird wie folgt geändert:</p>	<p style="text-align: center;">§ 25 Bauliche Anlagen an Straßen</p>
<p>a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:</p> <p style="padding-left: 40px;">aa) Nach dem Wort „Außerhalb“ werden die Wörter „der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile“ eingefügt.</p> <p style="padding-left: 40px;">bb) In Nummer 1 werden nach dem</p>	<p>(1) Außerhalb der Ortsdurchfahrten bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung der Straßenbaubehörde, wenn bauliche Anlagen jeder Art</p> <p style="padding-left: 40px;">1. längs der Landesstraßen und</p>

<p>Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ und nach dem Wort „Kraftfahrzeugverkehr“ die Wörter „, bei einer Radschnellverbindung des Landes der für den Fahrradverkehr“ eingefügt.</p> <p>cc) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>b) In Absatz 2 Satz 3 werden nach dem Wort „innerhalb“ die Wörter „der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile“ und nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst: „(3) Bei geplanten Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen gelten die Beschränkungen des Absatzes 1 vom Beginn 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.“</p>	<p>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;</p> <p>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.</p> <p>(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 Ausbauabsichten 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.</p> <p>(3) Bei geplanten Landesstraßen und Kreisstraßen gelten die Beschränkungen des Absatzes 1 vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, in dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben worden ist, den Plan einzusehen (§ 73 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen).</p> <p>(4) Bedürfen die baulichen Anlagen im Sinne des Absatzes 1 keiner Baugenehmigung oder keiner Genehmigung</p>
---	--

	<p>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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>
	<p>§ 27 Freihaltung der Sicht bei Kreuzungen und Einmündungen</p>
<p>10. In § 27 Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „außerhalb“ die Wörter „der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile“ eingefügt.</p>	<p>(1) Bauliche Anlagen jeder Art dürfen außerhalb der Ortsdurchfahrten nicht errichtet oder geändert werden, wenn dadurch die Sicht bei höhengleichen Kreuzungen von Straßen oder von Straßen mit dem öffentlichen Verkehr dienenden Schienenbahnen behindert und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. Das gleiche gilt auch für die höhengleichen Einmündungen von Straßen.</p> <p>(2) § 26 ist entsprechend anzuwenden.</p>
<p>11. § 28 wird wie folgt geändert:</p>	<p>§ 28 Anlagen der Außenwerbung</p>

<p>a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst: „Anlagen der Außenwerbung dürfen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 20 Meter, gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr, bei einer Radschnellverbindung des Landes der für den Fahrradverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet werden.“</p> <p>b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p>	<p>(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.</p> <p>(2) An und auf Brücken über Landesstraßen und Kreisstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten dürfen Anlagen der Außenwerbung nicht angebracht oder aufgestellt werden.</p> <p>(3) Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.</p>
<p>12. § 37 wird wie folgt geändert:</p>	<p style="text-align: center;">§ 37 Planung und Linienbestimmung</p>
<p>a) In Absatz 1 werden nach Wort „Landesstraßen“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes,“ eingefügt, die Angabe „Abs.“ durch das Wort „Absatz“ und die Angabe „Nr.“ durch das Wort „Nummer“ ersetzt.</p>	<p>(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.</p> <p>(2) Dem Bau oder der wesentlichen Änderung bestehender Landesstraßen und</p>

<p>b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:</p> <p>aa) In Satz 1 werden nach Wort „Landesstraßen“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>cc) In Satz 4 wird die Angabe „UVPG NW“ durch die Wörter „Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen“ ersetzt.</p> <p>c) In Absatz 3 werden nach Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p>	<p>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.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>
--	---

<p>d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:</p> <p>aa) In Satz 1 werden die Wörter „jedem, dessen“ durch die Wörter „allen, deren“ und das Wort „Naturschutzverbänden“ durch das Wort „Vereinen“ ersetzt.</p> <p>bb) In Satz 8 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>e) Absatz 6 wird wie folgt geändert:</p> <p>aa) In Satz 1 werden nach Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>bb) In Satz 3 werden das Wort „Planfeststellungsbeschuß“ durch das Wort „Planfeststellungsbeschluss“</p>	<p>Ende des Planungsverfahrens sind der obersten Straßenbaubehörde anzuzeigen.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>
---	--

<p>ersetzt und nach dem Wort „Plangenehmigung“ die Wörter „oder einen die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan“ eingefügt.</p> <p>f) In Absatz 7 Satz 1 werden nach Wort „Landesstraßen“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p>	<p>des Planes (Planfeststellungsbeschluß) oder durch Erteilung der Plangenehmigung.</p> <p>(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.</p>
	<p>§ 37b Planungsgebiete</p>
<p>13. 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.</p>	<p>(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 Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren außer Kraft. Ihre Dauer ist auf die Vierjahresfrist des § 40 Abs. 2 anzurechnen.</p> <p>(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.</p>

	<p>(3) Die Straßenbaubehörde kann Ausnahmen von der Veränderungssperre zulassen, wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen</p>
<p>14. § 38 wird wie folgt geändert:</p>	<p style="text-align: center;">§ 38 Planfeststellung, Plangenehmigung</p>
<p>a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:</p> <p>aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst: „Landesstraßen und Kreisstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.“</p> <p>bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt: „Gleiches gilt für Radschnellverbindungen des Landes und Gemeindestraßen, sofern für diese eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.“</p> <p>cc) In dem neuen Satz 3 werden nach dem Wort „Umweltverträglichkeitsprüfung“ die Wörter „im Rahmen der Abwägung“ eingefügt.</p>	<p>(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.</p> <p>(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 Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Linienabstimmung erfolgt ist, soll die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden.</p> <p>(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.</p>

<p>b) In Absatz 5 werden nach der Angabe „Baugesetzbuches“ die Wörter „und von Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>c) In Absatz 7 werden nach Wort „Landesstraße“ die Wörter „Radschnellverbindung des Landes,“ eingefügt.</p>	<p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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. Vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist denjenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, Gelegenheit zur Äußerung innerhalb eines Monats zu geben.</p> <p>(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</p>
---	---

	und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.
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
	§ 43 Träger der Straßenbaulast
16. § 43 Absatz wird wie folgt geändert: a) In Satz 1 Nummer 1 werden nach 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 unselbständige 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.	(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

<p>18. In § 54 Absatz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p>	<p>(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.</p> <p>(2) Straßenaufsichtsbehörde ist:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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.
	<p>§ 55 Bautechnische Regelungen</p>
<p>19. In § 55 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.</p>	<p>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.</p>
<p>20. § 56 wird wie folgt geändert:</p>	<p>§ 55 Bautechnische Regelungen</p>
<p>a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:</p> <p style="padding-left: 20px;">aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des</p>	<p>(1) Oberste Straßenbaubehörde ist das für das Straßenwesen zuständige Ministerium.</p> <p>(2) Die Aufgaben der Straßenbaubehörden werden wahrgenommen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für Landesstraßen vom Landesbetrieb Straßenbau, soweit nicht die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für

<p>Landes“ eingefügt.</p> <p>bb) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>b) In Absatz 3 werden die Angabe „Nr.“ durch das Wort „Nummer“ ersetzt und nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p>	<p>Ortsdurchfahrten sind;</p> <p>2. für die Kreisstraßen von den Kreisen, soweit nicht die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten sind, und den kreisfreien Städten;</p> <p>3. für die Gemeindestraßen sowie für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen und Kreisstraßen von den Gemeinden, soweit ihnen für diese die Straßenbaulast obliegt;</p> <p>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.</p> <p>(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.</p>
	<p>§ 59 Ordnungswidrigkeiten</p>
<p>21. In § 59 Absatz 1 Nummer 7 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p>	<p>(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig</p> <p>...</p> <p>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,</p> <p>...</p>
<p>22. Nach § 60 wird folgender § 60a eingefügt:</p>	

<p style="text-align: center;">„§ 60a Ortsdurchfahrten von vorhandenen Landesstraßen und Kreisstraßen</p> <p>Die Ortsdurchfahrt einer am [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Gesetzes] vorhandenen Landesstraße oder Kreisstraße bleibt unverändert der Teil der Landesstraße oder der Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Wird infolge einer Abstufung einer Landesstraße zu einer Kreisstraße die Ortsdurchfahrt der Kreisstraße gemäß § 5 Absatz 1 um einen Bereich erweitert, der der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient, so kann die Gemeinde, der gemäß § 44 die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt obliegt, vom Land als bisherigem Träger der Straßenbaulast die Ablösung der für die Zukunft für diesen Bereich entstehenden Aufwendungen verlangen.“</p>	
<p>Artikel 2</p> <p>Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.</p>	