



## **Gesetzentwurf**

der Landesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein**

**Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr**

## **Gesetzentwurf der Landesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein**

#### **A. Problem**

Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein wurde mit Änderungsgesetz vom 26. Februar 1996 (GVBl. Schl.-H. S. 276) umfassend novelliert. Die damalige Novellierung diente vornehmlich der Vereinfachung und Beschleunigung von straßenrechtlichen Regelungen und Verfahren, der Angleichung des Landesrechts an das Bundesrecht sowie der Delegation von Zuständigkeiten. Diese Regelungen haben sich in der Praxis bewährt. Nunmehr soll die neu zu treffende Regelung über die Einziehung (Entwidmung) von Straßen - dazu gehört auch die Teileinziehung von Straßen im Sinne einer Widmungsbeschränkung, z. B. zur Einrichtung von Fußgängerzonen - die grundsätzlich mögliche Delegation noch konsequenter durchführen. Dies erscheint bei kommunalen Straßen auch im Hinblick auf die kommunale Selbstverwaltungsgarantie nach Artikel 28 Abs. 2 GG geboten.

#### **B. Lösung**

Die bei der umfassenden Novellierung des Straßen- und Wegegesetzes vom 26. Februar 1996 hinsichtlich der Straßeneinziehung unterbliebene Delegation von Zuständigkeiten auf die kommunale Ebene soll nunmehr nachgeholt werden. Damit erfolgt eine Stärkung der kommunalen Selbstverwaltungshoheit in einem zwar nicht zentralen, aber auch nicht unwichtigen Punkt. Daneben sollen im Rahmen dieser "kleinen" Gesetzesnovellierung einige andere Bestimmungen neu gefasst oder ergänzt werden, soweit dies nach den praktischen Erfahrungen der letzten Jahre zweckmäßig erscheint. Dies betrifft Einzelregelungen zur Definition von Ortsdurchfahrten, zur Widmung, Umstufung und Einziehung von Straßen, zur Genehmigungspraxis für den Bau so genannter "Kunstabauten" (z.B. Brücken) bei Straßen in der Baulast von kleineren Gemeinden, zur Bepflanzung von Lärmschutzwällen, zu den Straßenzufahrten, zum Planfeststellungsrecht (zur Angleichung an die novellierten Vorschriften im Landesverwaltungsgesetz), zum Straßenkreuzungsrecht, zur Straßenreinigung und zum rechtlichen Status älterer, beim ursprünglichen Inkrafttreten des Straßen- und Wegegesetzes (1. Oktober 1962) schon vorhandener Straßen.

**C. Alternativen**

Eine Alternative zum derzeitigen Gesetzesvorhaben besteht nicht. Die in erster Linie angestrebte Delegation der Zuständigkeit für das Verfahren der Einziehung von kommunalen Straßen entspricht dem gemeinsamen Interesse der kommunalen Landesverbände und der Landesregierung, die Funktionalreform auf den dafür geeigneten Gebieten voranzutreiben.

**D. Kosten und Verwaltungsaufwand**

Die Mehrzahl der Einziehungsverfahren betrifft Teileinziehungen im Sinne von Widmungsbeschränkungen, z. B. zur Schaffung von Fußgängerbereichen in Innenstadtbereichen. Solche Verfahren können im Einzelfall komplex und aufwändig sein, weil u. a. verschiedenste wirtschaftliche und sonstige Anliegerinteressen berührt sein können und strikte Formvorschriften zu beachten sind. Die Anzahl der Einziehungen, die bislang von den Kreisen und kreisfreien Städten bzw. vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr durchgeführt wurden und die mit der Novellierung auf die Ebene der kommunalen Baulastträger delegiert werden, ist mit jeweils drei bis fünf Verfahren pro Jahr eher gering. Der geschätzte Aufwand bei den bisher zuständigen Behörden entspricht jeweils nicht mehr als ca. 0,2 - 0,3 Planstellen. Dieser Aufwand würde jeweils auf eine größere Anzahl kommunaler Behörden verlagert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese kommunalen Baulastträger auch bislang in der Funktion als Antragsteller bereits einen gewissen Aufwand bei der Vorbereitung und Begleitung des nach bisherigem Recht von der Straßenaufsichtsbehörde durchgeführten Verfahrens zu leisten hatten, so dass der bei den einzelnen Kommunen anfallende Mehraufwand auf längere Sicht gering ist.

Vor dem Hintergrund des geringen Mehraufwandes für die einzelnen Kommunen und ihrer daraus ableitbaren vernachlässigbaren finanziellen Mehrbelastung ist ein finanzieller Ausgleich im Sinne des Konnexitätsprinzips nicht erforderlich.

Die anderen vorgeschlagenen Neuregelungen führen zu keinem Mehraufwand.

**E. Federführung**

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr.

**E n t w u r f**  
**eines Gesetzes**  
**zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes**  
**des Landes Schleswig-Holstein**

**Vom**

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. April 1996 (GVObI. Schl.-H. S. 413), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Januar 1998 (GVObI. Schl.-H. S. 37), wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 1 Satz 1 werden folgende Worte angefügt:

"und auch der Erschließung oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient."

2. § 6 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

"Die Widmung von Kreis- und Gemeindestraßen sowie von sonstigen öffentlichen Straßen verfügt der Träger der Straßenbaulast."

3. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden folgende Worte gestrichen:

"auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast"

- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Die Einziehung von Landesstraßen verfügt die obere Straßenbaubehörde. Die Einziehung von Kreis- und Gemeindestraßen sowie von sonstigen öffentlichen Straßen verfügt der Träger der Straßenbaulast. Ist ein anderer als das Land, ein Kreis, eine kreisfreie Stadt oder eine Gemeinde Träger der Straßenbaulast, so verfügt die Straßenaufsichtsbehörde die Einziehung auf dessen Antrag."

4. Folgender § 8 a wird eingefügt:

”§ 8 a

Entscheidung über Widmung, Umstufung und Einziehung in der Planfeststellung

Die Widmung, Umstufung und Einziehung von Straßen einschließlich der Bundesfernstraßen kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss oder in einer Plangenehmigung nach § 40 Abs. 1 bis 3 dieses Gesetzes oder nach § 17 Abs. 1 und 1 a des Bundesfernstraßengesetzes durch die für die Planfeststellung oder die Plangenehmigung zuständige Behörde verfügt werden. Die beteiligten Träger der Straßenbaulast sind zu hören. Die Verfügung ist öffentlich bekannt zu machen. Die Bekanntmachung ist entbehrlich, wenn die Entscheidung bereits in den im Planfeststellungsverfahren ausgelegten Plänen als solche kenntlich gemacht und mit dem Planfeststellungsbeschluss bekannt gemacht worden ist. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung wird mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck, und die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.”

5. § 9 Abs. 1 Satz 3 erhält folgende Fassung:

”Dies gilt nicht für Kunstbauten, es sei denn, sie werden

1. unter verantwortlicher Leitung einer Straßenbaubehörde des Landes oder einer Gebietskörperschaft, der die Baugenehmigungsbefugnis zusteht, ausgeführt oder
2. auf der Grundlage einer straßenaufsichtlich genehmigten Planung ausgeführt und nach ihrer Abnahme von der Straßenaufsichtsbehörde freigegeben.”

6. § 18 Abs. 6 Satz 2 wird gestrichen.

7. § 18 a Abs. 1 Satz 1 und 2 erhält folgende Fassung:

”Der Träger der Straßenbaulast hat den Straßenkörper und die Lärmschutzwälle unter Beachtung der Belange der Verkehrssicherheit zu bepflanzen, zu pflegen und zu erhalten. Straßen- und Wegeränder sowie Lärmschutzwälle sollen so erhalten und gestaltet werden, dass sie sich naturnah entwickeln können.”

## 8. § 24 wird wie folgt geändert

## a) Folgender Absatz 5 wird eingefügt:

”(5) Zufahrten, die nicht auf einer Erlaubnis nach § 21 Abs. 1 beruhen, sind so zu errichten und zu unterhalten, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Absatz 2 findet entsprechende Anwendung.”

## b) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6 und erhält folgende Fassung:

”(6) Die Absätze 1 bis 5 sind auch auf Zugänge anzuwenden.”

## 9. § 28 wird wie folgt geändert:

In § 28 Abs. 1 Satz 1 werden nach dem Wort ”Recht,” folgende Worte eingefügt:

”soweit nicht durch Gesetz etwas anderes bestimmt ist und”

## 10. § 35 wird wie folgt geändert:

## a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

”(3) Wird eine höhenungleiche Kreuzung geändert, so fallen die dadurch entstehenden Kosten

1. demjenigen Träger der Straßenbaulast zur Last, der die Änderung verlangt oder hätte verlangen müssen,
2. den beteiligten Trägern der Straßenbaulast zur Last, die die Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen, und zwar im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste nach der Änderung.”

## b) Absatz 4 Satz 1 erhält folgende Fassung:

”Wird eine höhengleiche Kreuzung geändert, so gilt für die dadurch entstehenden Kosten der Änderung Absatz 2.”

11. § 41 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 2 und 3 werden gestrichen.
- b) Die bisherigen Absätze 4 bis 9 werden die Absätze 2 bis 7.

12. § 45 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Entsprechendes gilt für Gemeindestraßen und die sonstigen öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage sowie für die nach Absatz 3 besonders bestimmten Straßen.“

- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Zur Reinigung gehört auch die Schneeräumung auf den Fahrbahnen, Gehwegen, Radwegen und gemeinsamen (kombinierten) Geh- und Radwegen sowie bei Glätteis das Bestreuen der Gehwege, Radwege, gemeinsamen (kombinierten) Geh- und Radwege, Fußgängerüberwege und der besonders gefährlichen Fahrbahnstellen, bei denen die Gefahr auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar ist.“

13. § 52 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden folgende Worte gestrichen:

„und Anhörungsbehörde im Planfeststellungsverfahren“.

- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Obere Straßenbaubehörde und zuständige Behörde für Planfeststellung, Anhörung und Plangenehmigung sowie für die Entscheidung über das Entfallen einer Planfeststellung und Plangenehmigung ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein.“

- c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Untere Straßenbaubehörden des Landes sind die Straßenbauämter.“

14. § 55 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

”Oberste Landesstraßenbaubehörde und Straßenaufsichtsbehörde ist das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr. Zuständige Behörde für die Planfeststellung und Anhörung und für die Plangenehmigung sowie für die Entscheidung über das Entfallen einer Planfeststellung und Plangenehmigung ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein.”

b) In Absatz 2 Nr. 1 werden folgende Worte gestrichen:

”und die Straßenneubauämter”.

15. § 56 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Folgende Nummer 2 wird eingefügt:

”2. entgegen § 24 Abs. 5 Arbeiten an Zufahrten ohne die Zustimmung des Straßenbulasträgers durchführt;”

b) Die bisherigen Nummern 2 bis 9 werden Nummern 3 bis 10.

16. § 57 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

”(3) Alle Straßen, Wege und Plätze, die nach bisherigem Recht die Eigenschaft einer öffentlichen Straße besitzen, sind öffentliche Straßen im Sinne dieses Gesetzes. Soweit Straßen, Wege und Plätze bei Inkrafttreten dieses Gesetzes neben ihrer Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke einem nicht erheblichen öffentlichen Verkehr gedient haben, gelten sie als öffentliche Straßen, es sei denn, dass sie nachweislich bei Inkrafttreten dieses Gesetzes nicht die Eigenschaft einer öffentlichen Straße besessen haben.”



## **Artikel 2**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft. Soweit bei Verfahren zur Einziehung von Kreis- und Gemeindestraßen sowie von sonstigen öffentlichen Straßen, die zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens dieses Gesetzes bereits eingeleitet waren, die Planauslegung nach § 8 Abs. 3 beendet ist, werden diese entsprechend der bisherigen Fassung des § 8 Abs. 2 zu Ende geführt.

## **Begründung**

### **A. Allgemeines**

Das ursprünglich am 1. Oktober 1962 in Kraft getretene Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) wurde durch Änderungsgesetz vom 26. Februar 1996 umfassend novelliert und am 2. April 1996 neu bekannt gemacht. Die damalige Novellierung verfolgte drei wesentliche Ziele:

- Übernahme von Regelungen aus dem Planungsvereinfachungsgesetz des Bundes vom 17. Dezember 1993 in das Straßenrecht des Landes, um eine Vereinfachung und Beschleunigung von straßenrechtlichen Planungsverfahren zu ermöglichen,
- Angleichung straßen- und verfahrensrechtlicher Regelungen des Landes an das entsprechende Bundesrecht, um damit eine bessere Überschaubarkeit und einfachere Handhabbarkeit der bei Bund und Ländern im Wesentlichen gleichen Regelungsmaterie zu erreichen,
- Delegation von Zuständigkeiten auf untere, insbesondere kommunale Ebenen.

Diese Ziele wurden im Wesentlichen bereits erreicht.

Die jetzige Novellierung ergänzt lediglich die bestehenden Delegationsvorschriften. Ausgelöst wurde sie durch die Diskussion mit den kommunalen Landesverbänden über die Funktionalreform. In diesem Zusammenhang wurde u.a. die bisherige Regelung in § 8 Abs. 2 StrWG, nach der über die Einziehung kommunaler Straßen die obere Straßenbaubehörde (bei Kreisstraßen) bzw. die jeweilige Straßenaufsichtsbehörde zu entscheiden hat, zur Disposition gestellt. Die Zuständigkeit für Entscheidungen über Widersprüche gegen Verwaltungsakte der Einziehungsbehörden wurde zwischenzeitlich bereits außerhalb dieses Gesetzes im Ordnungswege auf die Ausgangsbehörden verlagert.

Im Zusammenhang mit der Novellierung von § 8 Abs. 2 StrWG wird die Gelegenheit genutzt, einige weitere Vorschriften entsprechend den zwischenzeitlich in der Praxis gewonnenen Erfahrungen zu ändern oder zu ergänzen. Dies betrifft im Wesentlichen folgende Bereiche:

- Definition der Ortsdurchfahrten (§ 4 Abs. 1 Satz 1),
- Widmung von Straßen (§ 6 Abs. 1),
- Einbeziehung der Entscheidung über Widmung, Umstufung und Einziehung in den Planfeststellungsbeschluss und die Plangenehmigung (Einfügung eines § 8 a)

- Genehmigung des Baus von Kunstbauten (z.B. Brücken) im Zuge von Kommunalstraßen in bestimmten Fällen (§ 9 Abs. 1 Satz 3),
- Zufahrten zu Straßen innerhalb von Ortsdurchfahrten (§ 24 Abs. 5 und 6),
- Straßenkreuzungsrecht (§ 35 Abs. 3 und 4),
- Angleichung des Rechts der Planfeststellung an die novellierten Vorschriften des Landesverwaltungsgesetzes,
- Reinigung von Straßen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2),
- Einführung einer widerlegbaren gesetzlichen Vermutung hinsichtlich der Widmungsvoraussetzungen solcher Straßen, die bei In-Kraft-Treten des Straßen- und Wegegesetzes am 1. Oktober 1962 bereits vorhanden waren (§ 57 Abs. 3).

## **B. Zu den einzelnen Vorschriften**

### **Zu Artikel 1**

#### Zu Nummer 1 (§ 4 Abs. 1 Satz 1)

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird § 4 sowohl inhaltlich als auch redaktionell an die entsprechende Regelung in § 5 Abs. 4 Fernstraßengesetz angepasst.

Die bisherige landesrechtliche Regelung stellte einseitig auf das Vorhandensein einer "geschlossenen Ortslage" ab. Nunmehr muss als weiteres Kriterium hinzukommen, dass entweder die Straße innerhalb dieser geschlossenen Ortslage auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke dient (da insbesondere neuere Wohngebiete häufig durch Lärmschutzanlagen gegenüber stark verkehrsbelasteten Straßen abgeschirmt werden, ist dies häufig nicht der Fall) oder dass die Straße im Bereich der geschlossenen Ortslage oder im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang damit mehrfach mit dem Ortsstraßennetz verknüpft ist. Mit der Neuregelung wird ein höheres Maß an Flexibilität zur Berücksichtigung der tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten erreicht.

#### Zu Nummer 2 (§ 6 Abs. 1 Satz 1)

Gestrichen wurde der bisherige zweite Halbsatz. Damit entfällt die bisherige Verpflichtung von Kreisen und Gemeinden, die Widmung von Straßen der jeweiligen Straßenaufsichtsbehörde mitzuteilen. In der Praxis hat sich dies als unnötiger zusätzlicher Verwaltungsaufwand erwiesen.

Im Übrigen wurden die Worte "Kreis- und Gemeindestraßen" um die Worte "sowie sonstige öffentliche Straßen" ergänzt. Dies dient lediglich der Klarstellung. Angesichts der Differenzierung in § 3 Abs. 1 Nr. 3 und 4 StrWG hatte es gelegentlich Zweifel gegeben, ob der in § 6 Abs. 1 Satz 1 verwandte Begriff "Gemeindestraßen" auch die "sonstigen öffentlichen Straßen" (die ebenfalls in der Baulast der Gemeinden stehen) mit umfasste.

### Zu Nummer 3 (§ 8 )

Das bisher in § 8 Abs. 1 verankerte Antragsprinzip wird obsolet, wenn die Straßenbaulastträger selbst über die Einziehung ihrer Straßen entscheiden.

Nach bisherigem Recht erfolgte die Einziehung von Kreisstraßen durch die obere Landesstraßenbaubehörde. Für die Einziehung der übrigen Kommunalstraßen waren die Straßenaufsichtsbehörden zuständig. Bei Straßen in der Baulastträgerschaft von Gemeinden mit bis zu 20 000 Einwohnerinnen und Einwohnern war dies die Landrätin bzw. der Landrat des jeweiligen Kreises, bei allen größeren Städten das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr zusammen mit dem Innenministerium.

Mit der Änderung des § 8 Abs. 2 wird die Zuständigkeit auf die jeweiligen kommunalen Baulastträger selbst übertragen, entsprechend der Regelung über die Widmung von Straßen, deren konträrer Akt die Einziehung ist. Für die Neuregelung sprechen letztlich auch verfassungsrechtliche Gründe. Die Einziehung von Straßen - dazu gehört als Unterfall auch die Teileinziehung im Sinne einer Widmungsbeschränkung, z.B. zur Einrichtung einer Fußgängerzone - erfolgt in der Regel zur Umsetzung eines ortsplanerischen Konzepts, über das sich auch nach derzeitiger Rechtslage die Einziehungsbehörden bei der Feststellung des "überwiegenden öffentlichen Interesses" kaum hinwegsetzen konnten. Die Einziehung von kommunalen Straßen sollte daher ähnlich in der Zuständigkeit der jeweiligen Kommunen liegen wie die Bauleitplanung nach dem Baugesetzbuch. Dies gilt entsprechend für die Einziehung der Kreisstraßen durch die Kreise. Die Novellierung dient somit vor allem der Stärkung der Selbstverwaltungshoheit von Gemeinden und Kreisen (Artikel 28 Abs. 2 GG).

Der letzte Satz des neu gefassten § 8 Abs. 2 trifft eine Regelung für die Einziehung von Straßen, die nicht in der Baulast einer Gebietskörperschaft stehen. Hier bestand bislang eine Regelungslücke. Zur Widmung derartiger Straßen vergleiche § 6 Abs. 1 Satz 3.

Zu Nummer 4 (§ 8 a)

Auf Anregung des Bundesrechnungshofs hat das Bundesverkehrsministerium eine (entsprechende) Novellierung des § 2 Abs. 6 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) initiiert und begründet sein Vorhaben wie folgt:

”Die Ergänzung des § 2 Abs. 6 FStrG dient der Verfahrensbeschleunigung und damit gleichzeitig auch der Verwaltungsvereinfachung. Möglichst frühzeitig haben sich die Beteiligten über die Neuordnung des nachgeordneten Straßennetzes als Folge des Neu-, Aus- oder Umbaus von Bundesfernstraßen unter dem Gesichtspunkt der Problembewältigung und der Verfahrenskonzentration Gedanken zu machen. Der Straßenbaulastträger hat bereits zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ein Umstufungskonzept vorzulegen, das in die Planunterlagen mit aufzunehmen ist. Eine Entscheidung über Widmung, Umstufung und Einziehung sollte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen und im Planfeststellungsbeschluss enthalten sein.”

Mit der Einfügung des § 8 a wird im Straßenrecht des Landes eine entsprechende Regelung geschaffen. Hauptanwendungsfall wird der Neubau von Ortsumfahrungen sein, durch den bisherige Ortsdurchfahrten ihre alte Funktion verlieren. In allen Fällen, in denen vorab auf der Basis eines Straßenneuordnungskonzepts Einigung zwischen den beteiligten Straßenbaulastträgern erzielt werden kann oder in denen sich die künftige Funktion und damit die entsprechende Neueinstufung der bisherigen Ortsdurchfahrt aufdrängt, sollte daher künftig von dieser Möglichkeit zur Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens Gebrauch gemacht werden. In den gelegentlich strittigen Fällen kann es dagegen weiterhin sinnvoll sein, von der fortbestehenden Möglichkeit einer Regelung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens Gebrauch zu machen, um ein möglicherweise ohnehin schwieriges Planfeststellungsverfahren nicht zusätzlich zu belasten.

Zu Nummer 5 (9 Abs. 1 Satz 3)

Straßen sind grundsätzlich bauliche Anlagen im Sinne von § 2 Abs. 1 der Landesbauordnung (LBO). Andererseits schließt § 1 Abs. 2 LBO öffentliche Straßen aus dem Anwendungsbereich der Landesbauordnung aus. Stattdessen bestimmt § 9 Abs. 1 StrWG, dass die jeweiligen Träger der Straßenbaulast selbst dafür einzustehen haben, dass ihre Bauten allen Sicherheitsanforderungen genügen, und dass sie keiner sonstigen behördlichen Genehmigungen, Erlaubnisse oder Abnahmen bedürfen. Dies gilt für ”Kunstabauten” (z. B. Brücken) jedoch nur eingeschränkt, nämlich nur dann, wenn sie unter verantwortlicher Leitung einer Straßenbaubehörde des Landes oder einer Gebietskörperschaft, der die Baugenehmigungsbefugnis zusteht, ausgeführt werden. Somit besteht

bislang eine Regelungslücke bei Straßen in der Baulast von Gemeinden und kleineren Städten ohne Baugenehmigungsbefugnis, indem hier das Gesetz zwar einerseits (zu Recht) die Genehmigungsbedürftigkeit postuliert, andererseits aber bislang keine Regelung für die durchzuführende Genehmigung enthält. Diese Lücke wird mit der vorgesehenen Neuformulierung und Ergänzung von § 9 Abs. 1 Satz 3 geschlossen.

#### Zu Nummer 6 ( § 18 Abs. 6 Satz 2)

Mit der Novellierung des Straßen- und Wegegesetzes durch Änderungsgesetz vom 26. Februar 1996 wurde § 2 Abs. 3 neu gefasst. Seither sind die Rechtsverhältnisse an Straßen auf Staudämmen und Staumauern sowie auf Deichen und über Deiche abschließend geregelt. Damit ist die bislang in § 18 Abs. 6 Satz 2 enthaltene Regelung über die Ausübung der Eigentumsrechte an öffentlichen Straßen auf Deichen entbehrlich geworden.

#### Zu Nummer 7 ( § 18 a Abs. 1 Satz 1 und 2)

Die Einfügung der Worte in Satz 1 " und die Lärmsschutzwälle" und in Satz 2 "sowie Lärmschutzwälle" dient der Klarstellung, dass die in § 18 a Abs. 1 genannten Anforderungen auch für Lärmschutzwälle gelten sollen. Diese Klarstellung ist erforderlich, weil Lärmschutzwälle nach der Definition des § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 3 nicht Teiles des in Satz 1 ausdrücklich genannten "Straßenkörpers" sind, sondern als "Zubehör" gelten.

#### Zu Nummer 8 ( § 24 Abs. 5 und 6)

Der Träger der Straßenbaulast kann nach § 24 Abs. 2 im Zusammenhang mit der Anlegung von Zufahrten außerhalb von festgesetzten Ortsdurchfahrten, die einer Sondernutzungserlaubnis bedürfen, die Maßnahmen verlangen, die wegen der örtlichen Lage, der Art und Ausgestaltung der Zufahrt oder aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich sind. Innerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrten gehören Zufahrten und Zugänge zum Gemeingebrauch, bedürfen somit keiner Sondernutzungserlaubnis. Das Straßen- und Wegegesetz bietet dem Straßenbaulastträger bisher abweichend vom Bundesfernstraßengesetz keine Möglichkeit, innerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt auf die bauliche Ausgestaltung sowie den Standort der Zufahrt Einfluss zu nehmen. Dies hat wiederholt zu praktischen Schwierigkeiten geführt, indem Zufahrten in Bereichen oder in einer Art ausgeführt worden sind, dass sie mit den Interessen des Straßenbaulastträgers in Kollision geraten sind (z.B. Anlegung einer Zufahrt im Bereich von engen, unübersichtlichen Kurven, innerhalb von Straßenkreuzungen oder im Bereich von Busbuchten). Die Kommunen haben sich in Einzelfällen dann auf das Zivilrecht berufen und dem Anlieger un-

tersagt, bauliche Veränderungen am Straßengrundstück vorzunehmen. Der Rückgriff auf das Zivilrecht ist im Bereich des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs jedoch systemwidrig und juristisch fragwürdig. Die Regelungslücke im Gesetz sollte deshalb geschlossen werden. Eine Bestimmung mit ähnlicher Zielrichtung enthält das Bundesfernstraßengesetz in § 8 a Abs. 3 i.V.m. § 8 Abs. 2 a.

#### Zu Nummer 9 (§ 28 Abs. 1 Satz 1)

Der Zusatz "soweit durch Gesetz nicht etwas anderes bestimmt ist," dient der Klarstellung, dass insbesondere entgegenstehende Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes anzuwenden sind.

#### Zu Nummer 10 (§ 35 Abs. 3 und 4 Satz 1)

Kreuzungen von Verkehrswegen verschiedener Baulastträger lösen erhebliche Abgrenzungs- und Regelungsprobleme für die jeweiligen Baulastträger aus. Das Kreuzungsrecht des Bundes (§ 12 Bundesfernstraßengesetz - FStrG) und des Landes (§ 35 StrWG) ist bereits weitgehend aneinander angeglichen. Allerdings unterscheidet § 12 FStrG zwischen dem Bau neuer Kreuzungen einerseits und der Änderung von höhengleichen und höhenungleichen Kreuzungen andererseits. Dagegen geht § 35 StrWG von einer Unterscheidung zwischen neuen Kreuzungen einerseits und der Änderung von Kreuzungen sowie dem davon noch unterschiedenen Ausbau einer (oder mehrerer) kreuzungsbeteiligter Straße(n) andererseits aus. Bei der Anwendung der landesrechtlichen Regelung sind häufig Fallkonstellationen zu berücksichtigen, bei denen sowohl das Merkmal "Änderung einer vorhandenen Kreuzung" als auch das Merkmal "Ausbau einer kreuzungsbeteiligten Straße" gleichzeitig vorliegen. Zur Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels sind dann besonders aufwändige Berechnungen durchzuführen. Dagegen führt die Differenzierung in § 12 FStrG (höhengleiche bzw. höhenungleiche Kreuzungen) in aller Regel zu nicht weniger sachgerechten Ergebnissen bei meist wesentlich geringerem Berechnungsaufwand. Im Sinne der Rechtsangleichung und der Verwaltungsvereinfachung ist daher die bundesrechtliche Regelung in das Landesrecht zu übertragen.

#### Zu Nummer 11 (§ 41 Abs. 2 und 3)

Die Straßengesetze von Bund und Land (FStrG und StrWG) enthalten eine Reihe von besonderen Vorschriften zum Planfeststellungsrecht, das in Schleswig-Holstein grundsätzlich im Landesverwaltungsgesetz (LVwG) geregelt ist. Die ursprünglich zur Beschleunigung der Planfeststellungsverfahren für Verkehrswege entwickelten und zunächst in die einzelnen Fachgesetze übernommenen Regelungen sind inzwischen weitgehend in das allgemeine Planfeststellungs-

recht übertragen worden, auf das die Fachgesetze im Übrigen ergänzend verweisen. Zuletzt wurde das Landesverwaltungsgesetz entsprechend novelliert (Gesetz vom 18. 6. 2001, GVOBl. Schl.-H. S. 81). Dadurch enthalten StrWG und LVwG teilweise gleichlautende bzw. sich inhaltlich überschneidende Regelungen. Aufgrund der Verweisung in § 41 Abs. 1 StrWG auf das Planfeststellungsrecht des Landesverwaltungsgesetzes können in § 41 die bisherigen Absätze 2 und 3 als obsolet gestrichen werden. Daneben enthält auch das Fernstraßengesetz des Bundes Regelungen zum Planfeststellungsverfahren. Die mit den Regelungen des Fernstraßengesetzes identischen Regelungen des StrWG waren beizubehalten, um die aus Praktikabilitätsgründen vorrangige Einheit des Straßenrechts von Bund und Land nicht in Frage zu stellen, damit ein- und dieselben Behörden des Landes, die für Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) und Straßen nach Landesrecht gleichermaßen zuständig sind, einheitliche Verfahrensvorschriften anwenden können.

#### Zu Nummer 12 (§ 45 Abs. 1 Satz 2 und Absatz 2)

Die Ergänzung in Absatz 1 Satz 2 "und die sonstigen öffentlichen Straßen" schließt eine Regelungslücke.

Nach bisheriger Rechtslage bestand nur für folgende Straßen eine Reinigungspflicht:

- Landes- und Kreisstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrt (§ 45 Abs. 1 Satz 1)
- Gemeindestraßen innerhalb der geschlossenen Ortslage (§ 45 Abs. 1 Satz 2)
- Bundesfernstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten (§ 45 Abs. 4).

Durch die Einfügung in Absatz 1 Satz 2 wird klargestellt, dass eine Reinigungspflicht auch für die in § 3 Abs. 1 Nr. 4 genannten "sonstigen öffentlichen Straßen" besteht.

Die Änderung in Absatz 2 bedeutet eine inhaltliche und redaktionelle Angleichung an § 12 Abs. 2, der die Radwege und kombinierten Geh- und Radwege ausdrücklich hervorhebt. Nach der bisherigen Fassung von § 45 Abs. 2 war zweifelhaft, ob § 45 Abs. 2 auch auf Radwege und kombinierte Geh- und Radwege anwendbar ist. Da eine unterschiedliche Behandlung von Fahrbahnen und Gehwegen einerseits und Radwegen und kombinierten Geh- und Radwegen andererseits sachlich nicht zu rechtfertigen ist, ist eine Klarstellung erforderlich.

#### Zu Nummer 13 (§ 52 Abs. 1 bis 3)

Durch Landesverordnung vom 30. Juni 2001 (GVOBl. Schl.-H. S. 544) wurde aufgrund der Ermächtigung in § 52 Abs. 4 die Zuständigkeit des MWTV für die



Anhörung im Planfeststellungsverfahren auf das Landesamt für Straßenbau und Verkehr übertragen. Zugleich wurde in der bisherigen Bezeichnung des Landesamtes das Wort "Straßenverkehr" durch das Wort "Verkehr" ersetzt, um den erweiterten Zuständigkeiten des Landesamtes Rechnung zu tragen. Die in Absatz 3 bislang erwähnten Straßenneubauämter sind durch Landesverordnung vom 24. Februar 2000 zugunsten der mit erweiterter Zuständigkeit ausgestatteten Straßenbauämter aufgelöst worden. Die Änderung des StrWG dient insoweit nur der Klarstellung im Gesetz.

Zu Nummer 14 (§ 55 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1)

Die Änderungen dienen der gesetzlichen Klarstellung; vgl. im Übrigen die Ausführungen zu Nummer 15.

Zu Nummer 15 (§ 56 Abs. 1)

Mit dem neu eingeführten Ordnungswidrigkeiten-Tatbestand wird ein wirksames Mittel an die Hand gegeben, um einschreiten zu können, wenn eine Zufahrt ohne Zustimmung des Baulastträgers neu angelegt wird, obwohl sie auf Grund der konkreten örtlichen Gegebenheiten zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führt.

Zu Nummer 16 (§ 57 Abs. 3)

§ 57 enthält Übergangsregelungen für die vor dem 1. Oktober 1962, dem Tag des ursprünglichen In-Kraft-Tretens des Straßen- und Wegegesetzes, vorhandenen Straßen. Absatz 3 bestimmt, dass alle Straßen, die bei Inkrafttreten des Straßen- und Wegegesetzes nach bisherigem Recht die Eigenschaft einer öffentlichen Straße besaßen, auch öffentliche Straßen im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes sind. Ca. vier Jahrzehnte nach diesem Zeitpunkt bereitet es in einer zunehmenden Zahl von Fällen Schwierigkeiten, den rechtlichen Status einer Straße zum damaligen Zeitpunkt festzustellen. Diese Straßen haben ihren öffentlichen Status in der Regel nicht durch förmliche Widmung erlangt. Die Straßen bzw. Wege sind oft viele Jahrzehnte oder Jahrhunderte früher entstanden. Die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse sind im Detail oft kaum noch zu ermitteln. Schwierigkeiten bereiten insbesondere Fälle, in denen das Straßen- oder Wegegrundstück in privatem Eigentum steht, obwohl es möglicherweise seit jeher einem öffentlichen Verkehr gedient hat.

Die Neufassung des Satzes 1 dient der Klarstellung und redaktionellen Anpassung an die Vorschrift des § 2 Abs. 1 StrWG. Mit dem angefügten Satz 2 wird eine widerlegbare gesetzliche Vermutung eingeführt. Diese Vermutung geht

davon aus, dass es zwar möglicherweise mangels ausreichender Quellenlage schwierig oder unmöglich ist, die frühere Rechtslage konkret zu ermitteln, dass sich andererseits aber anhand z. B. von Kartenmaterial und den danach erkennbaren Wegebeziehungen sehr wohl feststellen lässt, ob eine Straße oder ein Weg über die Funktion zur Erschließung der anliegenden Grundstücke hinaus zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Straßen- und Wegegesetzes (1. Oktober 1962) einem nicht unerheblichen öffentlichen Verkehr gedient haben dürfte. Die Widerlegbarkeit der gesetzlichen Vermutung verhindert im Übrigen ihren sonst möglichen Missbrauch. Entschädigungs- rechtliche Ansprüche werden aufgrund der Widerlegbarkeit dieser Vermutung nicht ausgelöst.

### **Zu Artikel 2**

Die Vorschrift regelt das In-Kraft-Treten. Sie enthält darüber hinaus eine Übergangsregelung für die zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens bereits eingeleiteten Einziehungsverfahren.