



Gesetzentwurf

der Landesregierung - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

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

A. Problem

Der Bundesgesetzgeber hat sich mit dem am 6. Dezember 2018 verkündeten Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Planungsbeschleunigungsgesetz vom 29. November 2018, BGBl. I. S. 2237) sowie mit dem am 12. März 2020 verkündeten Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 3. März 2020 (BGBl. I. S. 433) zum Ziel gesetzt, Planungs- und Genehmigungsverfahren effizienter zu gestalten. Das Planungsbeschleunigungsgesetz des Bundes hat als Mantelgesetz neben der Einführung neuer Vorschriften im Eisenbahn- und Wasserstraßenrecht insbesondere Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) vorgenommen. Verkehrs- und Umweltbelange sollen hierdurch angemessen berücksichtigt und die Öffentlichkeit weiterhin in Genehmigungsprozesse eingebunden werden, indem den Bürgerinnen und Bürgern Informationen zu Verkehrsvorhaben durch eine verstärkte Internetpräsenz zugänglich gemacht werden. Zusätzlich soll die Möglichkeit bestehen, schneller Bau-recht zu schaffen, indem im Anhörungsverfahren auf eine Erörterung auch bei UVP-pflichtigen Vorhaben verzichtet werden kann und Koordinierungsaufgaben durch einen Dritten übernommen werden dürfen, soweit diese nicht den Abwägungsvorgang der Behörde selbst betreffen. Das Gesetz des Bundes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 3. März 2020 sieht weiter vor, insbesondere die Verfahren für Ersatzneubauten im Verkehrsbereich zu verschlanken. Ein vergleichbarer Regelungsbedarf zur Planungsbeschleunigung besteht auch dort, wo Straßen nach Landesrecht betroffen sind, für die der Bund keine Regelungskompetenz besitzt. Den Ansätzen des Bundes ist daher für das Land Schleswig-Holstein zu folgen und es sind dem Bundesfernstraßengesetz entsprechende landesrechtliche Regelungen zu schaffen, soweit dies sinnvoll ist.

Daneben ist die Einführung straßenrechtlicher Regelungen im Bereich des stationsbasierten Carsharing sinnvoll. Die stetige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs wirft eine Reihe von Problemen auf. Hierzu zählen insbesondere schädliche Auswirkungen auf die Umwelt, etwa durch die Freisetzung straßenverkehrsbedingter Luftschadstoffe oder eine häufig angespannte Verkehrs- und

Parksituation, gerade im innerörtlichen Bereich. Als wichtiger Baustein zur Schaffung eines erweiterten Mobilitätsangebotes trägt Carsharing zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und damit zur Lösung der hierdurch entstehenden Probleme bei.

Der Bundesrat hatte bereits am 5. Juli 2013 (Bundesratsdrucksache 553/13) eine Entschließung für verbesserte Bedingungen des Angebots von Carsharing in Städten und Gemeinden durch gesetzliche Maßnahmen gefasst. Der Bund hat mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) Regelungen zu diesem Mobilitätsmodell getroffen. Wegen der auf diesem Gebiet begrenzten Gesetzgebungskompetenz des Bundes enthält das Carsharinggesetz Regelungen für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nur hinsichtlich der Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen. Entsprechende Regelungen für die zahlenmäßig bedeutsameren und daher für das Carsharing praktisch relevanteren Straßenkategorien der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sind hingegen dem Landesgesetzgeber vorbehalten. Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) enthält zwar in den §§ 21 ff. bereits Regelungen zur Zulassung auch gewerblicher Sondernutzungen im öffentlichen Straßenraum. Gleichwohl besteht ein besonderer Regelungsbedarf. Zum einen muss klargestellt werden, dass es sich bei der Zurverfügungstellung von Flächen für stationsbasiertes Carsharing um eine Sondernutzung handelt. Zum anderen wird durch die Ausweisung und anschließende Verteilung von Flächen für stationsbasiertes Carsharing aktiv eine Konkurrenzsituation geschaffen, die eine rechtssichere Auswahl von geeigneten Anbieterinnen und Anbietern erfordert. Weiterhin ist es sinnvoll, neben rein straßenbezogenen Ermessenskriterien auch umwelt-, verkehrs- oder parkraumbezogene Kriterien als berücksichtigungsfähig für die Auswahl einzubeziehen. Auch dies erfordert eine besondere Regelung.

Daneben sind redaktionelle Änderungen des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein sowie Änderungen zur Klarstellung der behördlichen Zuständigkeiten erforderlich.

B. Lösung

Zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich sollen die §§ 40, 40 a, 40 c, 40 d, 42, 43, 44 a StrWG an die Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) angepasst und die neuen §§ 18 b, 40 e und 40 f StrWG eingefügt werden. Die Vorschriften sehen insbesondere neue Möglichkeiten vor, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu verschlanken und die Öffentlichkeit über Vorhaben besser zu informieren.

Zur Förderung des stationsbasierten Carsharing soll im StrWG der neue § 22 eingefügt werden. Die Regelungen enthalten ein zweistufiges Verfahren, bei dem die Gemeinden, sofern sie Bedarf sehen, geeignete Flächen bestimmen und im Anschluss in einem transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahren einem oder mehreren Carsharinganbietern für einen begrenzten Zeitraum zur ausschließlichen Nutzung zur Verfügung stellen.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten und Verwaltungsaufwand**1. Kosten**

Die Anpassung der Vorschriften der §§ 40 ff. an die des FStrG kann zu zusätzlichen Verwaltungskosten führen. Hinsichtlich der Einführung der neuen Informationspflicht über das Internet durch den Vorhabenträger gem. § 40e ist ein Kosten- und Verwaltungsaufwand nicht ausgeschlossen. Es können einmalige Umstellungskosten für die Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet für Projekte entstehen, die nicht bereits über eine eigene Internetseite verfügen. Eine konkrete Kostenschätzung ist hierzu jedoch nicht zuverlässig möglich.

Auch die neu eingefügte Regelung des § 22 zum Carsharing kann aufgrund des möglichen Mehraufwandes (siehe Ziffer 2.) zu zusätzlichen Verwaltungskosten führen. Eine konkrete Kostenschätzung ist nicht zuverlässig möglich.

2. Verwaltungsaufwand

Mit der Möglichkeit des Erlasses der vorläufigen Anordnung gem. § 40 Absatz 8

ist aufgrund der Bearbeitung von Anträgen, des Erlasses selbst und der Zustellung oder ortsüblichen Bekanntmachung der vorläufigen Anordnung gegenüber den Beteiligten und der Öffentlichkeit ein Verwaltungsaufwand verbunden. Die Beurteilung der Dringlichkeit des vorgezogenen Beginns von Teilmaßnahmen oder vorbereitenden Maßnahmen verursacht zusätzliche Arbeit. Es ist davon auszugehen, dass vorläufige Anordnungen regelmäßig nur auf Antrag erlassen werden. Vorhabenträger werden eine vorläufige Anordnung lediglich beantragen, wenn die Beschleunigung der Vorhabenrealisierung durch den Antrag wirtschaftlich sinnvoll ist. Daher wird nicht jedes Straßenbauprojekt im Rahmen eines eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens zwingend einen Antrag auf vorläufige Anordnung nach sich ziehen. Der Verwaltungsaufwand ist sodann stets von den Besonderheiten der einzelnen Verfahren abhängig. Diese Heterogenität von Infrastrukturvorhaben führt dazu, dass sich der Verwaltungsaufwand nicht in einer konkreten monetären Größe darstellen lässt.

Durch die Regelung zum Carsharing kann Mehraufwand in der Verwaltung bei der Flächenauswahl, bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen und bei der Überwachung des Vollzuges (hinsichtlich der Erlaubnisnehmer und der übrigen Verkehrsteilnehmer) entstehen. Dies betrifft die Gemeinden. Da die Regelung jedoch keine Verpflichtung vorsieht, in diesem Bereich tätig zu werden, entsteht Verwaltungsaufwand nur bei denjenigen Gemeinden, die von der eingeräumten Möglichkeit zur Aus- und Zuweisung von Flächen für stationsgebundenes Carsharing Gebrauch machen. Der Anwendungsbereich des Konnexitätsausführungsgesetzes ist daher nicht eröffnet. Darüber hinaus können die Gemeinden für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen Gebühren erheben, um ihre Kosten zu decken. Daneben kann im Rahmen der Rechtsaufsicht nicht verlässlich quantifizierbarer Aufwand entstehen.

3. Auswirkungen auf die private Wirtschaft

Für die Carsharinganbieter entstehen Kosten im Rahmen von Sondernutzungsgebühren, die dem wirtschaftlichen Vorteil der zur Verfügung gestellten Fläche entsprechen. Da der Vorteil insbesondere von der Lage der Fläche abhängig sein wird, können die Kosten nicht zuverlässig abgeschätzt werden.

E. Länderübergreifende Zusammenarbeit

Nein.

F. Information des Landtages nach Artikel 28 der Landesverfassung in Verbindung im dem Parlamentsinformationsgesetz

Der Präsident des Schleswig-Holsteinischen Landtags wird über den Gesetzentwurf unterrichtet.

G. Federführung

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus.

Gesetz 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 25. November 2003 (GVObI. Schl.-H. S. 631), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. April 2021 (GVObI. Schl.-H. S. 430), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Nach der Angabe zu § 18 a wird folgende Angabe zu § 18 b eingefügt:
„§ 18 b Duldungspflichten im Interesse der Unterhaltung“
 - b) Die Angabe zu § 22 wird wie folgt gefasst:
„§ 22 Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing“
 - c) Die Angabe zu § 40 wird wie folgt gefasst:
„§ 40 Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung“
 - d) Nach der Angabe zu § 40 d werden folgende Angaben zu §§ 40 e bis 40 f eingefügt:
„§ 40 e Veröffentlichung im Internet
§ 40 f Projektmanager“
 - e) Die Angabe zu § 42 wird wie folgt gefasst:
„§ 42 Veränderungssperre, Planungsgebiete und Vorkaufsrecht“
2. § 8 a Satz 1 wird wie folgt geändert:
Die Angabe „§ 40 Absatz 1 bis 3“ wird durch die Angabe „§ 40 Absatz 1 bis 3 und 5“ ersetzt.

3. § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 wird wie folgt geändert:
Die Wörter „einer Straßenbaubehörde des Landes oder“ werden ersetzt durch die Wörter „der oberen Straßenbaubehörde oder der Straßenbaubehörde“.
4. § 12 Absatz 1 StrWG wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 2 werden die Wörter „der amtlichen Volkszählungen“ durch die Wörter „des amtlichen Zensus“ ersetzt.
 - b) In Satz 3 werden die Wörter „die Volkszählung“ durch die Wörter „den Zensus“ ersetzt.
 - c) In Satz 4 werden die Wörter „der letzten amtlichen Volkszählung“ durch die Wörter „dem letzten amtlichen Zensus“ ersetzt.
 - d) In Satz 5 werden die Wörter „der letzten amtlichen Volkszählung“ durch die Wörter „dem letzten amtlichen Zensus“ ersetzt.
5. Nach § 18 a wird folgender § 18 b eingefügt:

„§ 18 b Duldungspflichten im Interesse der Unterhaltung

(1) Soweit es zur Unterhaltung einer Straße erforderlich ist, haben Dritte, insbesondere die Anliegerinnen und Anlieger sowie die Hinterliegerinnen und Hinterlieger zu dulden, dass die Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte die Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen. Die Arbeiten zur Unterhaltung müssen dem oder der Dritten vorher angekündigt werden.

(2) Entstehen dem oder der Dritten durch Handlungen nach Absatz 1 unmittelbare Vermögensnachteile, so hat der Träger der Straßenbaulast eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten.

(3) Die Inhaberin oder der Inhaber einer Sondernutzungserlaubnis hat, ohne Anspruch auf Entschädigung, zu dulden, dass die Ausübung seines oder ihres

Rechts durch Arbeiten zur Unterhaltung vorübergehend behindert oder unterbrochen wird. Auf die Interessen der Inhaberin oder des Inhabers einer Sondernutzungserlaubnis ist Rücksicht zu nehmen.“

6. § 21 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 wird nach Satz 3 folgender Satz 4 eingefügt:

„Eine Erlaubnis soll nicht erteilt werden, wenn Menschen mit Behinderung durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt werden.“

7. § 22 wird wie folgt gefasst:

„§ 22

Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing

(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung kann die Gemeinde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasiertes Carsharing dazu geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Landes- oder Kreisstraße oder geeignete Flächen einer Gemeindestraße bestimmen. Ist die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast, darf sie die Flächen nur mit Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast bestimmen. Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der öffentlichen Straße und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind. § 2 Nummer 1, 2 und 4 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091), gilt entsprechend.

(2) Die Flächen sind von der Gemeinde im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens, das auch durch ein von der Gemeinde beliehenes kommunales Unternehmen durchgeführt werden darf, einem oder mehreren geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbieterinnen oder Carsharinganbietern nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte

Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). Es ist im Auswahlverfahren festzulegen, wie verfahren wird, wenn pro Fläche mehr als eine Carsharinganbieterin oder ein Carsharinganbieter einen Antrag auf Sondernutzung stellen. Das Auswahlverfahren nach Satz 1 kann für einzelne Flächen getrennt durchgeführt werden. Die Frist für die Entscheidung über die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Satz 1 beträgt 6 Monate. Die Frist beginnt mit Ablauf der Einreichungsfrist. Sie kann einmal verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Verlängerung der Frist und deren Ende sind zu begründen und rechtzeitig allen teilnehmenden Carsharinganbieterinnen und Carsharinganbietern mitzuteilen. Das Auswahlverfahren nach Satz 1 kann auch über eine einheitliche Stelle nach § 138a Landesverwaltungsgesetz abgewickelt werden. § 21 Absatz 1 Satz 4 und 5, Absatz 2 bis 5 und Absatz 7 Satz 1 und 2 gilt mit der Maßgabe entsprechend, dass die Sondernutzungserlaubnis nicht auf Widerruf erteilt werden darf. § 26 Absatz 1, 2 und 6 Satz 1 gilt entsprechend. Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich.

(3) Als Eignungskriterien für die Auswahl der Carsharinganbieterinnen und Carsharinganbieter kann die Gemeinde auch umweltbezogene oder solche Kriterien festlegen, die

1. einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere durch Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten,
2. einer Verringerung des Parkraumbedarfs im öffentlichen und nicht öffentlichen Raum oder
3. einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes oder anderer emissionsarmer Fahrzeuge, besonders dienlich sind.

Die Festlegung der Eignungskriterien kann auch durch Satzung erfolgen. Auf Anforderung der Gemeinde hat die Carsharinganbieterin oder der Carsharinganbieter nachzuweisen, dass die Eignungskriterien weiterhin vorliegen.

(4) Das vorgesehene Auswahlverfahren ist öffentlich bekanntzumachen. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, die Frist nach Absatz 2 Satz 4, die Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie die Eignungskriterien. Sie muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten. Das Auswahlverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.

(5) Die Gemeinde kann die Sondernutzungserlaubnis widerrufen, wenn der Carsharinganbieter die Eignungskriterien nach Absatz 3 nicht mehr erfüllt oder deren Erfüllung trotz Anforderung nicht nachweist. Die Vorschrift des § 117 Landesverwaltungsgesetz bleibt unberührt.

8. § 29 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

Nach Satz 3 wird folgender Satz 4 angefügt:

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

9. § 40 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 40 Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird nach der Angabe „des Landes-UVP-Gesetzes“ die Angabe „vom 13. Mai 2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 246), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 13. November 2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 425),“ eingefügt.

bb) Satz 2 wird gestrichen.

c) Nach Absatz 2 werden die folgenden Absätze 3 und 4 eingefügt:

„(3) Die Planfeststellung ist im Übrigen auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast zulässig.

(4) Eine Änderung liegt vor, wenn eine Straße

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

d) Die bisherigen Absätze 3, 4 und 5 werden die Absätze 5, 6 und 7.

e) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

„(8) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden,

1. soweit es sich um reversible Maßnahmen handelt,
2. wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht,
3. wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann und
4. wenn die nach § 141 Absatz 2 des Landesverwaltungsgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt bleiben.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie Beteiligten zuzustellen oder ortsüblich bekannt zu machen. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. § 39 a bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Träger der Straßenbaulast zu

entschädigen, soweit die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt.“

10. § 40 a wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung im Sinne des § 140 Absatz 6 Landesverwaltungsgesetz und des § 4 Absatz 1 Nummer 2 des Landes-UVP-Gesetzes in Verbindung mit § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147), verzichten.“

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so kann im Regelfall von der Erörterung im Sinne des § 140 Absatz 6 Landesverwaltungsgesetz und des § 4 Absatz 1 Nummer 2 des Landes-UVP-Gesetzes in Verbindung mit § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.“

11. § 40 c wird wie folgt geändert:

Folgende Nummer 4 wird angefügt:

„4. Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach § 142 Absatz 1a Satz 2 des Landesverwaltungsgesetzes erforderlich und wird diese Planergänzung oder dieses ergänzende Verfahren unverzüglich betrieben, so bleibt die Durchführung des Vorhabens zulässig, soweit es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens offensichtlich nicht berührt ist.“

12. § 40 d Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe „§ 18 Absatz 1 Satz 3 des Gesetzes über die

Umweltverträglichkeitsprüfung“ wird ersetzt durch die Angabe „§ 4 Absatz 1

Nummer 2 des Landes-UVP-Gesetzes in Verbindung mit § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“.

- b) Nach den Wörtern „abgesehen werden kann“ werden das Komma und die Wörter „wenn die Behörde den Beteiligten mitgeteilt hat, dass sie beabsichtigt, auf eine Erörterung zu verzichten und keine Beteiligte oder kein Beteiligter innerhalb einer hierfür gesetzten angemessenen Frist Einwendungen dagegen erhoben hat“ gestrichen.

13. Nach § 40 d werden folgende §§ 40 e bis 40 f eingefügt:

„§ 40 e Veröffentlichung im Internet

Wird der Plan nicht nach § 86a Absatz 1 des Landesverwaltungsgesetzes oder § 4 Absatz 1 Nummer 2 des Landes-UVP-Gesetzes in Verbindung mit § 20 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zugänglich gemacht, ist dieser vom Träger des Vorhabens zur Bürgerinformation über das Internet zugänglich zu machen. § 4 Absatz 1 Nummer 2 des Landes-UVP-Gesetzes in Verbindung mit § 23 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung gilt entsprechend. Maßgeblich ist der Inhalt des im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Einsicht ausgelegten Plans. Hierauf ist bei der Zugänglichmachung hinzuweisen.

§ 40 f Projektmanager

Die Anhörungsbehörde kann einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere

1. der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen,
2. der Fristenkontrolle,
3. der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten,
4. dem Entwurf eines Anhörungsberichts,
5. der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,
6. der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und
7. der Leitung eines Erörterungstermins

auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers beauftragen. § 140 Absatz 9 des Landesverwaltungsgesetzes bleibt unberührt. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde.“

14. § 42 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 42 Veränderungssperre, Planungsgebiete und Vorkaufsrecht“

b) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 steht dem Träger der Straßenbaulast an den betroffenen Flächen ein Vorkaufsrecht zu.“

15. § 43 wird wie folgt geändert:

Nach Absatz 8 wird folgender Absatz 9 angefügt:

„(9) Ein Rechtsbehelf gegen eine vorzeitige Besitzeinweisung hat keine aufschiebende Wirkung.“

16. § 44 a wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Soweit der Träger der Straßenbaulast

1. nach § 18 b Absatz 2, §§ 25, 32, 33, 37, 39 a, 42 Absatz 2 Satz 1 oder § 43 Absatz 6 Satz 2,

2. nach § 11 des Bundesfernstraßengesetzes oder

3. auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung (§ 40 in Verbindung mit § 141 Absatz 2 Satz 3 und § 142 Absatz 2 Satz 4 des Landesverwaltungsgesetzes)

verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen den Betroffenen und dem Träger der Straßenbaulast zustande kommt, entscheidet auf Antrag einer oder eines Beteiligten die obere Straßenbaubehörde.“

b) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Die nach Landesrecht zuständige Behörde im Sinne des § 16a Absatz 3 und § 19a Bundesfernstraßengesetz ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein.“

17. § 52 Absatz 2 wird wie folgt neu gefasst:

„(2) Straßenbaubehörden sind

1. der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als obere Straßenbaubehörde, soweit das Land Träger der Straßenbaulast ist oder soweit dem Land die Verwaltung zusteht,
2. die Landrätinnen und Landräte der Kreise sowie die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der kreisfreien Städte, soweit die Kreise und kreisfreien Städte Träger der Straßenbaulast sind und
3. die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, soweit die Gemeinden Träger der Straßenbaulast sind.“

18. § 55 Absatz 2 Nummer 2 wird wie folgt neu gefasst:

„2. die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Gemeinden für die Ortsdurchfahrten, soweit die Gemeinden Träger der Straßenbaulast sind.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Hinsichtlich der Vorschriften des Sechsten Teils des StrWG, die die Planung, Planfeststellung, Plangenehmigung und Enteignung betreffen, erfolgt eine Anpassung an die bundesrechtlichen Vorschriften des FStrG. Noch immer nehmen Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich viel Zeit in Anspruch. Die Änderungen und Neuregelungen der §§ 40 ff. StrWG dienen der effizienteren Gestaltung und der Beschleunigung dieser Verfahren. Zusätzlich dient die Schaffung des neuen § 18 b in Anlehnung an § 3a FStrG der Verfahrensbeschleunigung im Rahmen von Unterhaltungsarbeiten.

Die im Carsharinggesetz des Bundes enthaltenen straßenrechtlichen Regelungen zum stationsbasierten Carsharing ermöglichen bereits die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen zur exklusiven Flächenzuweisung an Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen. Die für die Praxis relevante Möglichkeit, diese Flächen begleitend auch durch Verkehrszeichen einem begrenzten Nutzerkreis zuzuordnen, ist mit der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) aufgenommen worden.

Durch die in § 22 geschaffenen Regelungen wird den Gemeinden die Möglichkeit eröffnet, öffentlichen Straßenraum für stationsbasiertes Carsharing auch an Gemeindestraßen und im Rahmen der Ortsdurchfahrten im Zuge der Landes- und Kreisstraßen zur Verfügung zu stellen. Eine Verpflichtung, in diesem Bereich tätig zu werden, besteht nicht. Durch die Vorschrift werden die bundesrechtlichen Regelungen des Carsharinggesetzes zu entsprechenden Sondernutzungen um den praxisrelevanten Bereich der Straßen nach Landesrecht, für die dem Bund keine Gesetzgebungskompetenz zukommt, ergänzt. Eine Förderung des stationsunabhängigen Carsharing (etwa durch Parkbevorrechtigungen) ist demgegenüber den straßenverkehrsrechtlichen Regelungen auf Bundesebene vorbehalten und bedarf daher keiner Landesgesetzgebung.

B. Zu den einzelnen Änderungen

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die Neufassung des bisher gestrichenen § 22, der geänderten §§ 40, 42 und der eingefügten §§ 18 b, 40 e bis 40 f macht die Anpassung der Inhaltsübersicht erforderlich.

Zu Nummer 2 (§ 8 a)

Der Verweis in § 8 a Satz 1 ist aufgrund der Änderung des § 40 anzupassen.

Zu Nummer 3 (§ 9)

Die Änderung der Nummer 3 dient der Klarstellung, um welche Straßenbaubehörde es sich handelt. Es gibt inzwischen neben der obersten Straßenbaubehörde auf ministerieller Ebene lediglich noch eine Straßenbaubehörde des Landes, nämlich den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als obere Straßenbaubehörde. Daneben gibt es aber weiterhin kommunale Straßenbaubehörden, deren Genehmigungen ebenfalls nach § 9 Absatz 1 Satz 2 privilegiert werden. Die Privilegierung gilt auch für Kunstbauten, sofern der sie tragenden Gebietskörperschaft die Baugenehmigungsbefugnis nach der Landesbauordnung zusteht. Hierzu zählen die Kreise und kreisfreien Städte. Die Straßenbaubehörden werden in §§ 52 und 55 bestimmt.

Zu Nummer 4 (§ 12)

Die Änderung erfolgt zur Anpassung an die aktuellen Begrifflichkeiten. Das Wort „Volkszählung“ wird seit Inkrafttreten des Zensusgesetzes nicht mehr verwendet.

Zu Nummer 5 (§ 18 b)

Die Regelung orientiert sich an § 3a FStrG. Die Vorschrift ist in den Zweiten Teil des StrWG - Straßenbaulast und Eigentum – einzufügen, weil sie eine allgemeine Duldungspflicht im Interesse der Unterhaltung betrifft. Es handelt sich um eine Inhalts- und Schrankenbestimmung nach Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 GG. Durch Absatz 1 wird Dritten, insbesondere den An- und Hinterliegerinnen und -liegern von

benachbarten Grundstücken, eine Duldungspflicht für das Betreten und die Nutzung des Grundstücks insoweit auferlegt, als dies zum Zwecke der Unterhaltung erforderlich ist. Hinterliegerinnen und -lieger sind in Anlehnung an die Definition des § 41 Wasserhaushaltsgesetz die Eigentümerinnen und Eigentümer der an Anliegergrundstücke angrenzenden Grundstücke und die zur Nutzung dieser Grundstücke Berechtigten. Der Bundesgesetzgeber sah u.a. die Duldung temporärer Anlagen einer Baustraße oder einer Kranaufstellfläche vor (vgl. Bundestagsdrucksache 19/15626, S. 11). Deshalb ist die Absicht, Unterhaltungsarbeiten auszuführen, den Nutzungsberechtigten rechtzeitig vorher so anzukündigen, dass sich der Betroffene auf die Maßnahmen einstellen kann.

Absatz 2 der Vorschrift sieht anders als § 3a Absatz 2 FStrG eine Entschädigungspflicht in Anlehnung an § 39 a Absatz 3 StrWG und nicht eine Schadensersatzpflicht vor. Eine Entschädigung wird auch dann gewährt, wenn der staatliche Eingriff rechtmäßig oder zumindest nicht schuldhaft erfolgt ist. Schadensersatzansprüche dagegen knüpfen an ein rechtswidriges Handeln oder eine Pflichtverletzung und damit ein staatliches Fehlverhalten an. Wie die oben benannten Beispiele von Duldungspflichten (Duldung einer temporären Baustraße oder einer Kranaufstellfläche) zeigen, können auch Duldungspflichten im Interesse von Unterhaltungsmaßnahmen erhebliche Eingriffe in das jeweilige Nutzungsrecht nach sich ziehen, auch dann, wenn der Eingriff rechtmäßig ist und Schäden nicht schuldhaft verursacht werden. Auch in diesen Fällen ist aber ein Ausgleich erlittener Beeinträchtigungen angezeigt. Zudem wurde § 3a FStrG durch das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich eingefügt. Planungs- und planungsfeststellungsrechtliche Vorschriften sehen grundsätzlich Entschädigungsansprüche vor, weshalb eine Entschädigungsregelung der Gesetzessystematik besser entspricht.

Werden durch Unterhaltungsarbeiten demgegenüber Sondernutzungsrechte vorübergehend beeinträchtigt, haben die Inhaberin oder der Inhaber dies entschädigungslos zu dulden. Anders als in den Fällen des Absatzes 1 werden nicht fremdes Grundeigentum und die daran bestehenden Nutzungsrechte vorübergehend in Anspruch genommen, sondern die öffentlichen Verkehrsflächen selbst. Diese

sind dem Gemeingebrauch gewidmet, dessen Aufrechterhaltung Unterhaltungsmaßnahmen dienen. Die Sondernutzung als erlaubnispflichtige Nutzung öffentlicher Verkehrsflächen über den Gemeingebrauch hinaus vermittelt keine Rechtsposition, die unabhängig vom Widmungszweck der öffentlichen Straße steht und eine Entschädigung für eine Beeinträchtigung der Sondernutzung gewähren würde. Auch die Sondernutzung bleibt davon abhängig, dass die Straße dem Verkehr zur Verfügung steht und Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden. Die Regelung des Absatzes 3 folgt insofern dem Zweck und der Systematik des § 21 Absatz 5.

Zu Nummer 6 (§ 21)

Die Sondernutzung ist erlaubnispflichtig, damit die Behörde zwischen den Interessen verschiedener Nutzer einen Ausgleich schaffen kann. So sollen Störungen, die von vornherein erkennbar sind, verhindert oder in zumutbaren Grenzen gehalten werden. In § 21 wird wie in § 8 Absatz 1 Satz 6 FStrG ergänzt, dass eine Sondernutzungserlaubnis nicht erteilt werden soll, wenn Menschen mit Behinderung durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt werden. Damit wird hervorgehoben, dass die öffentlichen Verkehrsflächen grundsätzlich für behinderte Menschen ohne besondere Erschwernis zugänglich und nutzbar sein sollen.

Zu Nummer 7 (§ 22)

§ 22 soll klarstellen, dass es sich bei der Inanspruchnahme öffentlichen Straßenraumes für das stationsbasierte Carsharing um eine straßenrechtliche Sondernutzung handelt, die einer Regelung durch Sondernutzungserlaubnisse zugänglich ist. Des Weiteren soll den Gemeinden eine belastbare Rechtsgrundlage zur Lösung entstehender Konflikte über die Nutzung von öffentlichem Straßenraum zur Verfügung gestellt werden. Daneben soll den Gemeinden ein rechtssicheres Verfahren zur Auswahl eines geeigneten Anbieters in möglichen Konkurrenzsituationen zur Seite gestellt werden. Schließlich dient die Regelung auch dem Zweck, den Spielraum der Ermessensausübung bei der Auswahl des Anbieters auf Kriterien auszuweiten, die über einen sogenannten Straßenbezug hinausgehen.

Die Vorschrift ist an die Regelungen in § 5 Carsharinggesetz angelehnt. Es wird ein zweistufiges Verfahren beschrieben, wobei auf der ersten Stufe die Bestimmung geeigneter Flächen durch die Gemeinde und auf der zweiten Stufe die Durchführung eines transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahrens steht. Letzteres endet mit der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen an einzelne oder mehrere Carsharinganbieterinnen und -anbieter.

Absatz 1 Satz 1 räumt den Gemeinden die Möglichkeit ein, bei Bedarf geeignete Flächen zur Nutzung für stationsbasiertes Carsharing an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen zu bestimmen. Eine Pflicht erwächst hieraus nicht. Flächen für stationsgebundenes Carsharing können an Ortsdurchfahrten von Landesstraßen (§ 3 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 4 StrWG), an Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen (§ 3 Absatz 1 Nummer 2 in Verbindung mit § 4 StrWG) und an Gemeindestraßen (§ 3 Absatz 1 Nummer 3 StrWG) bestimmt werden. An den freien Strecken von Landesstraßen und den freien Strecken von Kreisstraßen sowie an sonstigen öffentlichen Straßen (§ 3 Absatz 1 Nummer 4 StrWG) können keine Flächen dafür bestimmt werden. Wegen der begrenzten Anzahl an Konstellationen, in denen dies rechtlich überhaupt möglich wäre, und der daraus folgenden geringen Praxisrelevanz, wird dafür kein Bedarf gesehen.

Bei der Flächenauswahl ist nach Absatz 1 Satz 2 die Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast erforderlich, soweit die Gemeinde dies nicht selbst ist. Als Carsharingflächen kommen zwar in erster Linie Flächen in Betracht, für die die Gemeinden gemäß § 12 Absatz 2 immer Träger der Straßenbaulast sind. Soweit in einzelnen Fällen aber doch Flächen eines anderen Trägers der Straßenbaulast in Anspruch genommen werden, können die Auswirkungen für diesen langfristig und erheblich sein. Die Möglichkeiten eines Widerrufs vor Fristablauf sind begrenzt. Anders als im Rahmen der gemeindlichen Erlaubnis nach § 21 Absatz 1 Satz 2 wurde ein Zustimmungsvorbehalt des Trägers der Straßenbaulast aufgenommen.

Gemäß Absatz 1 Satz 3 sind in Anlehnung an § 5 Absatz 1 Satz 3 Carsharinggesetz Konflikte mit den übergeordneten Belangen der Funktionsfähigkeit der

Straße, des öffentlichen Personennahverkehrs und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu vermeiden.

Durch den Verweis in Absatz 1 Satz 4 auf die gesetzlichen Definitionen des § 2 Nummern 1, 2 und 4 Carsharinggesetz wird ein Gleichlauf mit den bundesgesetzlichen Begriffsbestimmungen erzeugt. Neben Unternehmen können auch Vereine, soweit sie im Nebenbetrieb ohne Gewinnerzielung Carsharing betreiben, oder etwa Genossenschaften, soweit diese mit dem jeweiligen Carsharingangebot erwerbswirtschaftlich tätig sind, Carsharinganbieter sein. Durch den Verweis auf die bundesgesetzliche Definition soll eine einheitliche Bewertung gleicher Sachverhalte, unabhängig davon, ob eine Bundesstraße oder eine Straße nach Landesrecht betroffen ist, sichergestellt werden.

Absatz 2 legt die Anforderungen an das Auswahlverfahren fest. Da das Angebot von stationsbasiertem Carsharing unter den Dienstleistungsbegriff der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG fällt, sind die dortigen Vorgaben zu beachten. Die Regelungen in Absatz 2 tragen dem Rechnung. Die Sondernutzungserlaubnis darf nicht auf Widerruf erteilt werden, sondern ist gemäß Satz 1 zwingend zu befristen, wobei die Gemeinde den Zeitraum bis zur aus § 5 Absatz 2 Satz 1 Carsharinggesetz übernommenen Höchstgrenze von acht Jahren frei wählen kann. Ein Widerruf aus anderen Gründen als aufgrund eines Widerrufsvorbehalts ist demgegenüber nicht gesperrt. Die Gemeinde hat die Möglichkeit, ein kommunales Unternehmen mit dem Auswahlverfahren und der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis zu beleihen. Ferner ist es gemäß Satz 2 möglich, auch mehrere Carsharinganbieterinnen oder -anbieter für dieselbe Fläche zuzulassen. Voraussetzung ist aber, dass diese Absicht und die Verteilungsmodalitäten vorab festgelegt und in die öffentliche Bekanntmachung nach Absatz 4 aufgenommen werden. Daneben steht es der Gemeinde gemäß Satz 3 frei, ob sie hinsichtlich der zuvor bestimmten Flächen einheitlich ein gemeinsames Auswahlverfahren, einzelne Auswahlverfahren für jede Fläche gesondert oder im Rahmen von Paketen durchführt. Zu den Anforderungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie gehört die in Satz 4 vorgesehene, einmalig verlängerbare Frist für die Entscheidung über die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis. Das Auswahlverfahren endet mit der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis. Den nicht berücksichtigten Antragstellerinnen und -

stellern ist ebenfalls innerhalb der Frist ein abschlägiger Bescheid zu erteilen, in dem die Gründe für die Nichtberücksichtigung dargelegt werden. Des Weiteren ermöglicht Satz 8 im Einklang mit der EU-Dienstleistungsrichtlinie die Abwicklung über eine einheitliche Stelle im Sinne des § 138a Landesverwaltungsgesetz. Die Verweise des Satzes 9 ordnen die entsprechende Anwendung der dortigen Regelungen an. So kann auch die Sondernutzungserlaubnis für stationsbasiertes Carsharing mit Bedingungen und Auflagen versehen werden (§ 21 Absatz 1 Satz 4 und 5). Die allgemeinen Regelungen zu den Kostenerstattungs-, Vorschuss- und Sicherheitsansprüchen des Straßenbaulastträgers (§ 21 Absatz 2), zur Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik sowie zur Rückbauverpflichtung (§ 21 Absatz 3), zur Fortgeltung bei einem Wechsel des Straßenbaulastträgers (§ 21 Absatz 4), zum Ausschluss eines Erstattungsanspruchs des Erlaubnisnehmers (§ 21 Absatz 5) und zur Anordnungs- und Ersatzvornahmefugnis bei einer Sondernutzung ohne Erlaubnis oder pflichtwidriger Sondernutzung (§ 21 Absatz 7 Satz 1 und 2) werden ebenfalls für entsprechend anwendbar erklärt. Die in Satz 9 enthaltene Maßgabe, wonach die Sondernutzungserlaubnis nicht auf Widerruf erteilt werden darf, stellt nochmals klar, dass trotz der Erwähnung des Widerrufs in § 21 Absatz 3 Satz 2 die Erlaubnis nur befristet und nicht auf Widerruf erteilt werden darf. § 23 ist nicht entsprechend anzuwenden, da eine generelle Satzungsregelung dem Erfordernis eines Auswahlverfahrens widerspräche und für die entsprechende Anwendung des § 23 Absatz 2 und 3 kein Bedürfnis besteht. Die Gemeinde ist gemäß dem Verweis in Satz 10 dazu berechtigt, Sondernutzungsgebühren zu erheben. Die Gemeinde hat bei der Bemessung der Gebührenhöhe sicherzustellen, dass keine unzulässige Beihilfe im Sinne von Artikel 107, 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) an den Carsharinganbieter gewährt wird. Zur Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs und zur Wahrung der Anforderungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie stellt Satz 11 klar, dass es für die Verlängerung beziehungsweise Neuerteilung der Sondernutzungserlaubnis eines erneuten Auswahlverfahrens bedarf.

In Absatz 3 wird der Kreis der zulässigen Ermessenskriterien für die Auswahl einer Carsharinganbieterin oder eines -anbieters erweitert. Dies ist erforderlich, da anderenfalls bei der Entscheidung über eine straßenrechtliche Sondernutzungs-

erlaubnis nach der Rechtsprechung regelmäßig nur solche Kriterien herangezogen werden dürften, die einen sachlichen Bezug zur Straße aufweisen. Dies würde indes dem beabsichtigten Zweck zuwiderlaufen. Eine gesetzliche Erweiterung der zulässigen Kriterien im Hinblick auf Sondernutzungen durch stationsbasiertes Carsharing steht dem Landesgesetzgeber grundsätzlich frei. Die Gemeinden können diese Kriterien allgemein durch Satzung oder auch nur für das konkrete Auswahlverfahren festlegen. Die Nachweispflicht des Carsharinganbieters gibt den Gemeinden bei Bedarf die Möglichkeit der Prüfung, ob die Eignungskriterien weiterhin vorliegen.

Durch die in Absatz 4 geregelte öffentliche Bekanntmachung wird ebenfalls den Anforderungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG Rechnung getragen. Daneben soll hierdurch ein wirksamer auch überörtlicher Wettbewerb sichergestellt werden. Schließlich dient die Bekanntmachung aller für die Teilnahme erforderlichen Informationen dem Interesse der Carsharinganbieterinnen und -anbieter, sich bereits im Vorwege einer Antragstellung einen möglichst vollständigen Überblick über den Gegenstand und Ablauf des Auswahlverfahrens verschaffen zu können. Nach § 86a Absatz 1 Satz 1 Landesverwaltungsgesetz erfolgt dabei regelmäßig auch eine Veröffentlichung im Internet.

Absatz 5 Satz 1 räumt den Gemeinden eine im Sinne von § 117 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, 1. Alternative Landesverwaltungsgesetz durch Rechtsvorschrift zugelassene Widerrufsmöglichkeit ein. Demnach kann die Gemeinde die Sondernutzungserlaubnis auch ohne eine entsprechende Auflage im Erlaubnisbescheid dann widerrufen, wenn Carsharinganbieterinnen und -anbieter die festgelegten Eignungskriterien nicht mehr erfüllt oder trotz Anforderung deren fortgesetzte Erfüllung nicht nachweist. Bei einem Widerruf nach Satz 1 sind die allgemeinen Anforderungen an eine pflichtgemäße Ermessensausübung zu beachten. Satz 2 stellt klar, dass die Möglichkeit, die Sondernutzungserlaubnis auch aus den übrigen in § 117 Landesverwaltungsgesetz genannten Gründen, z.B. bei Nichteinhaltung von Auflagen, widerrufen zu können, nicht eingeschränkt wird.

Zu Nummer 8 (§ 29)

Parallel zur Änderung des § 9 Absatz 1 FStrG soll in Absatz 2 Satz 4 eine Privilegierung des Netzausbaus eingeführt werden. Die Errichtung von Mobilfunkmasten und sonstigen funktechnischen Einrichtungen fällt nicht mehr unter das repressive Anbauverbot des § 29, von dem nur ausnahmsweise abgewichen werden kann. Sie steht stattdessen unter dem Zustimmungsvorbehalt des § 30 im Anbaubeschränkungsbereich. Die Zustimmung zur Errichtung eines Mobilfunkmastes muss auch in der bisherigen Anbauverbotszone erteilt werden, wenn nicht wichtige Gründe dagegen sprechen. Die Anbaubeschränkungen dienen der Verkehrssicherheit und der Sicherung von zukünftigen Erweiterungen oder Umgestaltungen des Straßenkörpers. Gründe gegen eine Zustimmung könnten somit z.B. die Sicherheit des Verkehrs, Ausbauabsichten oder die Straßenbaugestaltung sein.

Zu Nummer 9 (§ 40)

- a) Die Überschrift wird erweitert, da die vorläufige Anordnung im § 40 zusätzlich aufgenommen wird.
- b) In Absatz 2 wird der letzte Satz gestrichen; er bildet in erweiterter Form den neuen Absatz 3.

Das Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung war bisher nicht mit Vollzitat genannt. Es werden ergänzt: Das Datum des Gesetzes, seine Fundstelle sowie das Datum und die Fundstelle der letzten Änderung.

- c) Absatz 3: Wenn ein Vorhaben nicht planfeststellungsbedürftig ist, da es sich um keine Änderung handelt und keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, soll dennoch freiwillig auf Antrag des Straßenbaulastträgers ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden können. Dies gilt für alle Straßengruppen im Sinne von § 3. Demnach ist die freiwillige Planfeststellung nicht nur für Maßnahmen an Kreis-, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen möglich, sondern auch für Vorhaben an Landesstraßen. Eine freiwillige Planfeststellung soll insbesondere auch für den Fall ermöglicht werden, in dem der freiwillige Grunderwerb scheitert. Absatz 4 definiert in Anlehnung an § 17 Absatz 1 FStrG erstmals, was unter einer Änderung zu verstehen ist. Dies ist relevant, um festzulegen, wann eine Maßnahme an einer Landesstraße der Planfeststellung bedarf. Die Definition der Änderung gilt für alle Straßen. Eine Änderung liegt hiernach vor, wenn

eine Erweiterung bzw. Umgestaltung ein Mehr an Verkehr ermöglicht, somit die Verkehrsmenge oder die Leistungsfähigkeit der Straße gesteigert wird. Nebenanlagen der Straße wie z.B. Straßenmeistereien werden von dieser Regelung nicht erfasst.

- d) Die Nummerierung der folgenden Absätze wird angepasst.
- e) Absatz 8: Die neu eingeführte vorläufige Anordnung entspricht § 17 Absatz 2 FStrG. Der Bau oder die Änderung von Landesstraßen bedürfen im Regelfall eines Planfeststellungsverfahrens. Vor dem Planfeststellungsbeschluss kann nicht mit Maßnahmen begonnen werden. Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen die Planungs- und Bauzeiten von Straßenbaumaßnahmen dadurch beschleunigt werden, dass vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen schon vor dem Planfeststellungsbeschluss begonnen oder durchgeführt werden können. Vorbereitende Maßnahmen sind z.B. Kampfmittelbeseitigung, archäologische Grabungen, Verlegung von Leitungen oder naturschutzrechtliche Maßnahmen. Naturschutzrechtliche Maßnahmen können in Abstimmung mit der jeweils im Verfahren zuständigen Naturschutzbehörde vorgezogen umgesetzt werden. Die vorläufige Anordnung trifft keine endgültige Entscheidung und stellt auch kein Präjudiz hierfür dar. Die Anordnung verliert automatisch ihre Wirksamkeit mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Falls der Planfeststellungsbeschluss den Inhalt der vorläufigen Anordnung nicht übernimmt, muss der Vorhabenträger den früheren Zustand wiederherstellen. (Erläuterung siehe auch Bundestagsdrucksache 19/4459, S. 28-31.)

Zu Nummer 10 (§ 40 a)

- a) Die Änderung des § 40 a Nummer 1 Satz 1 dient der Angleichung an § 17a Satz 1 Nummer 1 FStrG. Auch bisher war es möglich, auf eine Erörterung zu verzichten. Voraussetzung war jedoch (anders als nach der bundesrechtlichen Parallelvorschrift), dass die Anhörungsbehörde den Beteiligten mitgeteilt hat, dass sie beabsichtigt, auf eine Erörterung zu verzichten und kein Beteiligter innerhalb einer hierfür gesetzten Frist Einwendungen dagegen erhoben hat. Mit der Änderung wird das dafür erforderliche Verfahren vereinfacht und somit beschleunigt. Durch die Harmonisierung mit dem Bundesrecht wird eine Verwaltungsvereinfachung erwartet. Die Regelung, welche die Durchführung des Erörterungstermins in das Ermessen der Anhörungsbehörde stellt, hat im

Bereich des FStrG seit ihrer Einführung weder zu Rechtsverlusten von Betroffenen noch zu Erkenntnislücken bei der Ermittlung des abwägungsrelevanten Sachverhaltes durch die Planfeststellungsbehörde geführt. Insoweit ist es sinnvoll, diese Regelungen auch bei Verfahren nach dem StrWG nutzen zu können. So kann die Anhörungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen entscheiden, dass in geeigneten Fällen auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet werden kann. Dies kommt zum einen in Betracht, wenn die Durchführung des Erörterungstermins eine bloße Formalie wäre, also in Fällen, in denen zum Beispiel einem Antrag im Einvernehmen mit allen Beteiligten in vollem Umfang entsprochen wird oder alle Beteiligten auf eine Erörterung verzichten. Zum anderen in den Fällen, in denen bereits klar absehbar ist, dass die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen nicht ausgeräumt werden können und ein Erörterungstermin somit die ihm eigentlich zugedachte Befriedungsfunktion von vornherein nicht erfüllen kann. Die Erörterung richtet sich auch nach dem Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Die entsprechenden Verweise werden ergänzt.

- b) Die Änderung des § 40 a Satz 1 Nummer 2 dient der Angleichung an § 17a Satz 1 Nummer 2 FStrG. Auch bei einer Änderung des ausgelegten Plans konnte bisher schon auf die Erörterung verzichtet werden. Hier wird ebenfalls das Verfahren vereinfacht und damit beschleunigt. Der bisherige fehlerhafte Verweis auf § 18 Absatz 1 Satz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung wird richtig gestellt. Zudem wird der Verweis um die Angabe des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ergänzt.

Zu Nummer 11 (§ 40 c)

Die neue Nummer 4 in § 40 c dient der Angleichung an § 17c Nummer 4 FStrG. Die Vorschrift betrifft die Folgen von Abwägungsmängeln oder einer Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften bei Planfeststellungsbeschlüssen. Diese können u.U. durch Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren geheilt werden. Die Teile des Vorhabens, die nicht von diesen Heilungsverfahren berührt

werden, können währenddessen schon durchgeführt werden. Es muss nicht abgewartet werden, bis alle Mängel geheilt wurden.

Zu Nummer 12 (§ 40 d)

- a) Ebenso wie bei § 40 a wird der bisherige fehlerhafte Verweis auf § 18 Absatz 1 Satz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung richtig gestellt. Zudem wird der Verweis um die Angabe des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ergänzt.
- b) Ebenso wie bei den Fällen des § 40 a war es auch in den Fällen des § 40 d bisher bereits möglich, auf eine Erörterung zu verzichten. Voraussetzung war jedoch auch hier, dass die Anhörungsbehörde den Beteiligten mitgeteilt hat, dass sie beabsichtigt, auf eine Erörterung zu verzichten und kein Beteiligter innerhalb einer hierfür gesetzten Frist Einwendungen dagegen erhoben hat. Mit der Anpassung des § 40 d Satz 1 an § 17d Satz 1 FStrG wird das Verfahren nunmehr vereinfacht und beschleunigt.

Zu Nummer 13 (§ 40 e und § 40 f)

Die neue Vorschrift des § 40 e dient der Angleichung an § 17g FStrG. Der Vorhabenträger soll seine geplante Maßnahme im Internet veröffentlichen. Dies dient der allgemeinen Bürgerinformation und ersetzt nicht die Auslegung der Unterlagen vor Ort.

Die neue Vorschrift des § 40 f dient der Angleichung an § 17h FStrG. Die Einbeziehung eines Dritten kann zu einer Straffung und Bündelung der Abläufe im Genehmigungsverfahren und somit zu einer Beschleunigung führen. Die Aufzählung der möglichen Aufgaben ist nicht abschließend. Der Projektmanager kann alle notwendigen Koordinierungsfunktionen übernehmen, die nicht unmittelbar den Kern des Abwägungsvorgangs betreffen. Er unterstützt den Entscheidungsprozess, wirkt aber nicht an den eigentlichen hoheitlichen Entscheidungen mit.

Zu Nummer 14 (§ 42)

- a) Die Überschrift wird ergänzt, weil in § 42 das Vorkaufrecht eingefügt wird.

- b) Die Ergänzung des § 42 um den Absatz 6 dient der Angleichung an § 9a Absatz 6 FStrG. Zugunsten des Straßenbaulastträgers wird ein Vorkaufsrecht an den von der Veränderungssperre betroffenen Flächen begründet. Dies soll einerseits verhindern, dass sogenannte Sperrgrundstücke von Gegnern des Vorhabens erworben werden, um ein Einspruchsrecht in der Planfeststellung zu erhalten. Andererseits kann sich der Vorhabenträger durch das Vorkaufsrecht ein aufwändiges Enteignungsverfahren ersparen und erhält schnelleren Zugriff auf das benötigte Grundstück. Vergleichbare Regelungen finden sich auch in § 15 Wasserstraßengesetz, § 19 Allgemeines Eisenbahngesetz und § 8a Luftverkehrsgesetz. Zudem gibt es im Baurecht ein Vorkaufsrecht der Gemeinde an planungsrechtlich betroffenen Grundstücken.

Zu Nummer 15 (§ 43)

Die Regelung im neuen Absatz 9 dient der Beschleunigung des Beginns der Vorhabendurchführung entsprechend dem § 18f Absatz 6a FStrG. Grundsätzlich ermöglicht die vorzeitige Besitzeinweisung die Verwendung des Grundstücks durch den Baulastträger, obwohl er weder Eigentümer noch Inhaber eines durchsetzbaren Rechts an dem Grundstück ist. Hierdurch können besonders dringliche Vorhaben trotzdem zügig durchgeführt werden. Der neue Absatz 9 ordnet den Sofortvollzug an. Damit wird der mögliche Beginn des Vorhabens weiter beschleunigt. Die aufschiebende Wirkung eines Rechtsmittels gegen den Besitzeinweisungsbeschluss kann jedoch hergestellt werden, wenn sie auf Antrag des Betroffenen gerichtlich angeordnet wird.

Zu Nummer 16 (§ 44 a)

Die Neustrukturierung des Satzes 1 dient der Verbesserung der Übersichtlichkeit und Systematisierung der bisher aufgezählten Vorschriften. Daneben waren die bisher nicht genannten Vorschriften des § 18 b Absatz 2, § 42 Absatz 2 Satz 1 und § 43 Absatz 6 Satz 2 StrWG als zugrundeliegende Entschädigungsregeln zu ergänzen. Nicht zu ergänzen war demgegenüber § 43 Absatz 5 Satz 2 StrWG, da hier bereits die Enteignungsbehörde für zuständig erklärt wird.

Die zugrundeliegenden Entschädigungsregelungen werden durch die Neufassung des Satzes 1 zur besseren Übersicht wie folgt gruppiert: Unter Nummer 1

sind die im StrWG explizit aufgeführten Entschädigungsansprüche zusammengefasst. Nummer 2 enthält den in § 11 FStrG aufgeführten Entschädigungstatbestand, wobei § 11 Absatz 5 FStrG ebenso wie § 33 Absatz 5 StrWG nach allgemeiner Ansicht einen Entschädigungsanspruch und nicht etwa einen Schadensersatzanspruch begründet. In Nummer 3 wird – wie bisher auch – sodann die Entschädigung aufgrund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung gemäß § 40 eingeordnet.

Dass die §§ 8a und 9 FStrG sowie die Planfeststellung oder –genehmigung nach FStrG nicht mehr ausdrücklich in Satz 1 aufgeführt werden, ist der durch § 19a FStrG vorgegebenen Systematik geschuldet. Die bisher erfassten Fälle der §§ 8a und 9 FStrG und der Entschädigung aufgrund einer Verpflichtung aus einem Planfeststellungsbeschluss oder einer Plangenehmigung nach § 17 FStrG werden ebenso wie der neue Fall des § 17 Absatz 2 FStrG über den neu eingefügten Satz 2 erfasst, da der dort in Bezug genommene § 19a FStrG diese Fälle seinerseits bereits aufzählt.

Der neue Satz 2 wird eingefügt, da der bisherigen Nennung des § 16a FStrG in § 44 a Satz 1 ein eigenständiger Regelungsgehalt nur in Bezug auf die Zuständigkeitsbestimmung zukommt. Die weiteren Inhalte des Satzes 1 konnten hinsichtlich des § 16a FStrG lediglich noch deklaratorischen, den Inhalt des Bundesrechts wiederholenden Charakter haben. Um diese Systematik korrekt abzubilden benennt der neue Satz 2 den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein schlicht als die nach Landesrecht zuständige Behörde. Selbiges gilt für die bisher ebenfalls in § 44 a Satz 1 direkt aufgeführten §§ 8a und 9 FStrG sowie dort ebenfalls aufgeführte Entschädigung aufgrund einer Planfeststellung oder Plangenehmigung nach § 17 FStrG. Auch diesbezüglich war der Regelungsgehalt des bisherigen Satzes 1 nach Schaffung des § 19a FStrG hinsichtlich der §§ 8a und 9 FStrG und hinsichtlich der Entschädigung nach bundesrechtlicher Planfeststellung oder –genehmigung auf die Bestimmung der nach Landesrecht zuständigen Behörde begrenzt und hatte ansonsten lediglich deklaratorischen, den Wortlaut des § 19a FStrG wiederholenden Charakter.

Zu Nummer 17 (§ 52)

Die Regelung dient der Klarstellung und führt näher aus, welche Straßenbaubehörden derzeit bestehen.

Insbesondere wird nunmehr ausdrücklich klargestellt, dass neben den Straßenbaubehörden des Landes auch auf Ebene der Kommunen und Kreise Straßenbaubehörden existieren, welche behördliche Aufgaben der kommunalen Straßenbaulastträger wahrnehmen.

Zu Nummer 18 (§ 55)

Die neue Formulierung dient der Klarstellung. Die Gemeinde selbst ist nicht Behörde, sondern die Bürgermeisterin bzw. der Bürgermeister der Gemeinde.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das In-Kraft-Treten.