

31.08.2021

Gesetzentwurf

der Landesregierung

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

A Problem und Regelungsbedarf

Für den Wirtschafts- und Logistikstandort Nordrhein-Westfalen ist eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur für viele Firmen ein wichtiges Kriterium. Dazu gehört auch das Vorhalten von ausreichend Parkmöglichkeiten und Stellplätzen für Lkw, um die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrzeitunterbrechungen und Ruhezeiten zu ermöglichen.

Der dazu erforderliche Ausbau der Lkw-Stellplätze an den Bundesautobahnen konnte jedoch in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten dem stark ansteigenden Bedarf an Parkmöglichkeiten bei weitem nicht gerecht werden. Aufgrund des Übergangs der Zuständigkeit für die Bundesautobahnen von den Ländern an die Autobahn GmbH des Bundes entfällt seit dem 01.01.2021 zudem die unmittelbare Möglichkeit zur Einflussnahme auf die Planung und den Ausbau von Rastanlagen und Lkw-Parkplätzen an den Autobahnen im Land.

Seitens des Landes ist eine Umsetzung, Finanzierung oder Förderung von öffentlichen Parkplätzen für Lkw, beispielsweise an Landesstraßen oder im nachgeordneten Straßennetz derzeit jedoch nicht möglich, da es hierzu an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehlt. Die fehlende Möglichkeit des Landes, einen bedarfsgerechten Ausbau von Lkw-Parkplätzen voran zu treiben, ist vor dem Hintergrund des stetig wachsenden Straßengüterverkehrs für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen nicht mehr bedarfs- und zeitgemäß.

Das volle Potenzial zur Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren ist in Nordrhein-Westfalen noch nicht ausgenutzt. Die die Regierung bildenden Fraktionen haben im Koalitionsvertrag 2017 bis 2022 vereinbart, Nordrhein-Westfalen zum Bundesland mit den schnellsten Planungs- und Genehmigungsverfahren zu machen und dazu alle Möglichkeiten zu nutzen, das Planungs- und Genehmigungsrecht zu verschlanken. Der Bund hat z.B. in den Jahren 2018 und 2020 durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 29.11.2018 (BGBl. I, S. 2237), das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 03.03.2020 (BGBl. I, S. 433) und das Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen vom 03.12.2020 (BGBl. I, S. 2694) auch im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) Änderungen zur Verfahrensbeschleunigung und -erleichterung für Bundesfernstraßenplanungen vorgenommen.

Diese Erleichterungen sind noch nicht in Landesrecht umgesetzt. Für diese Umsetzung und für die Erreichung des Ziels der Landesregierung bedarf es neuer bzw. ergänzender Regelungen sowohl im Bereich des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen als auch im Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG NRW).

Im Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen fehlt bislang eine Klarstellung, dass die Landesstraßen auch die Radschnellverbindungen des Landes einschließen. Mit dem Investitionsbeschleunigungsgesetz ist durch Ergänzung des § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 der Verwaltungsgerichtsordnung die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte auch auf Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen für Landesstraßen erweitert worden. Auch für Radschnellverbindungen des Landes sollen die zukünftigen Beschleunigungseffekte des gerichtlichen Verfahrens durch den Wegfall einer Tatsacheninstanz nutzbar gemacht werden.

Die Parkplatzsituation für Anwohner und Parkplatzsuchende in Städten und Gemeinden wird immer schwieriger. Häufig werden Parkplätze durch Fahrzeuge ohne Zulassung oder von gewerblichen Händlern belegt. Hier besteht Handlungsbedarf. Dieser Umstand soll in die Vorschrift über das Vorgehen gegen unerlaubte Sondernutzungen einfließen und insoweit Verfahrenserleichterungen schaffen.

Ein weiterer Regelungsbedarf besteht im Hinblick auf den Übergang der Auftragsverwaltung für die Bundesautobahnen auf den Bund. Einige Regelungen des Straßen- und Wegegesetzes gelten ausdrücklich auch für Bundesfernstraßen. Auch das Landesabfallgesetz und das Landeswassergesetz enthalten jeweils eine Regelung betreffend die Verwaltung der Bundesfernstraßen. Bundesfernstraßen gliedern sich gemäß § 1 Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz in „Bundesautobahnen“ und „Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten“. Die Bundesautobahnen sind zum 1. Januar 2021 in bundeseigene Verwaltung übergegangen. Nur die Bundesstraßen verbleiben in der Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen als Straßenbaubehörde sollen gesetzlich keine Pflichten auferlegt oder Befugnisse verliehen werden in Bezug auf eine Straßenkategorie, für die er ab dem 1. Januar 2021 keine Verwaltungszuständigkeit mehr hat.

B Lösung

Durch die Ergänzung des § 2 Absatz 2 um eine neue Nummer 5 werden Rastplätze für Kraftfahrzeuge im Straßengüterverkehr, auch wenn sie nicht mit einer Fahrbahn im Zusammenhang stehen, als öffentliche Straßenbestandteile definiert. Durch Änderung des § 4 wird klar gestellt, dass diese Rastplätze widmungsrechtlich einer bestimmten Straße zuzuordnen sind. Damit wird gleichzeitig der Straßenbaulastträger festgelegt. Durch diese Änderung soll die Möglichkeit geschaffen werden, analog zu den Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes auch landeseigene Lkw-Parkplätze in Regionen zu errichten, welche besonders von einem Mangel an Lkw-Parkplätzen betroffen sind. Vorgesehen ist die Errichtung von Lkw-Parkplätzen in der Baulast des Landes mit unmittelbarem oder mittelbarem Anschluss an das Landesstraßennetz innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften (z. B. in Gewerbegebieten). Damit können die entsprechenden Aktivitäten des Bundes an den Bundesautobahnen im Bedarfsfall im Einzugsbereich der Landesstraßen ergänzt werden zur Stärkung der Wirtschaftsregionen in Nordrhein-Westfalen. Der zusätzliche Ausbau von Lkw-Parkplätzen durch das Land erhöht zudem die Verkehrssicherheit durch die Reduzierung von widerrechtlich parkenden Lkw sowie durch eine bessere Möglichkeit zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer.

Durch die Änderungen bzw. Ergänzungen der §§ 9b, 37, 38, 38b, 41, und 42 im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen sollen die Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren herbeigeführt werden.

Umgesetzt werden unter anderem folgende Maßnahmen:

- Eigentümern, Besitzern oder Nutzungsberechtigten von Grundstücken, wird eine vorübergehende Duldungspflicht für das Betreten und die Nutzung des Grundstücks auferlegt, soweit dies zum Zwecke der Unterhaltung erforderlich ist.
- Definition der planfeststellungspflichtigen Änderung einer Straße in Abgrenzung von einer reinen Unterhaltungsmaßnahme in Eigenverantwortung des Straßenbaulastträgers (z. B. Ersatzbauten) einschließlich der Möglichkeit, für solche Unterhaltungsmaßnahmen die vorzeitige Besitzeinweisung und die Enteignung anzuordnen,
- Möglichkeit der Anordnung des Beginns von vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen während des laufenden Planfeststellungsverfahrens, wenn diese reversibel sind,
- Möglichkeit der Durchführung eines Vorhabens auch im Falle einer Planänderung oder Planergänzung, soweit das Vorhaben von der Planergänzung offensichtlich unberührt bleiben wird.

Durch die Änderung der Anlage 1 des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (Artikel 4 des Gesetzentwurfs) sollen Schwellenwerte festgelegt werden, bei deren Unterschreitung einzelne Vorhaben nicht UVP-pflichtig sind bzw. einer Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls oder einer standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht unterliegen.

Durch die Ersetzung des Wortes „und“ durch das Wort „einschließlich“ in § 3 Absatz 1 Nr. 1 wird nun verdeutlicht, dass die Landesstraßen auch die Radschnellverbindungen des Landes einschließen. Damit besteht die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte bei Planfeststellungsverfahren für Landesstraßen gemäß § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 der Verwaltungsgerichtsordnung gleichermaßen auch für Radschnellverbindungen des Landes.

Die bisher auch für die Bundesfernstraßen geltenden Regelungen in § 9a Absatz 1 (Ausübung der Straßenbaulast und Straßenverkehrssicherungspflicht als Amtspflicht in hoheitlicher Tätigkeit), in § 9a Absatz 4 (Möglichkeit der Übertragung von Aufgaben der Straßenbaubehörde auf besondere Sachverständige und in § 17 Absatz 2 (sonderordnungsbehördliche Aufgaben der Straßenbaubehörde in Bezug auf verbotswidrig im Bereich von Straßen fortgeworfenen oder gelagerten Abfall) sollen in Zukunft nur noch Geltung für die Bundesstraßen haben.

Mit Änderung des § 22 Straßen- und Wegegesetz NRW soll klargestellt werden, dass auch nicht mehr im Rahmen des Gemeingebrauchs abgestellte Fahrzeuge eine unerlaubte Sondernutzung darstellen, deren Beseitigung die zuständige Behörde anordnen kann bzw. die sie selbst im Rahmen der Ersatzvornahme auf Kosten des Pflichtigen beseitigen kann. Zur weiteren Erleichterung der Kostenerstattung wird außerdem ein Zurückbehaltungsrecht und die Möglichkeit der Verwertung der von der Straße entfernten Fahrzeuge oder anderer Gegenstände eingeräumt. Diese Regelung soll auch für Bundesstraßen gelten und die Parkplatzsituation insgesamt verbessern.

Das Landesabfallgesetz wird in § 5 Absatz 9 durch Artikel 2 des Gesetzentwurfs dahingehend geändert, dass die Entsorgungspflicht für Abfälle, die im Bereich von Bundesautobahnen anfallen, der Autobahn GmbH des Bundes zugewiesen wird, damit die in der Praxis bewährte Sonderregelung für Autobahnen in Nordrhein-Westfalen beibehalten werden kann. Das Landeswassergesetz wird in § 49 Absatz 3 durch Artikel 3 des Gesetzentwurfs insoweit angepasst, dass der Landesbetrieb Straßenbau zukünftig verpflichtet ist, Niederschlagswasser-

beseitigungskonzepte für Bundes- und Landesstraßen im Außenbereich zu erstellen, jedoch nicht mehr für die Bundesautobahnen.

C Alternativen

Keine.

D Kosten

Das Gesetzesvorhaben einen bedarfsgerechten Ausbau von Lkw-Parkplätzen voran zu treiben, betrifft die Budgeteinheit des Ministeriums für Verkehr im Landeshaushalt, Kapitel 09 150.

Ausgehend von einem durchschnittlichen Kostenansatz von ca. 8.000.000 € für einen entsprechend ausgestatteten Lkw-Parkplatz mit ca. 70 bis 150 Stellplätzen ergeben sich geschätzt folgende investive Kosten des Landes (einschließlich Grunderwerb):

2021	400.000,- €
2022	1.000.000,- €
2023	3.000.000,- €
ab 2024	4.000.000,- € p.a.

Für die Unterhaltung und Instandhaltung einer solchen Anlage fallen nach Erfahrungen aus dem Autobahnbereich jährliche Kosten in Höhe von ca. 130.000 € an.

Während die Unterhaltungs- und Instandhaltungskosten aus Eigenmitteln des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen zu erbringen sind, besteht für die Investitionen ab 2021 ein Haushaltstitel im Deckungskreis der Straßenbauinvestitionen.

Die Bezifferung der Kostenfolgen der Regelungen zur Verfahrensbeschleunigung ist nicht möglich, weil erst die Anwendung der neuen Praxis die Fallzahlen ergeben wird. Es wird derzeit von einer Kostenneutralität ausgegangen. Einerseits werden mögliche Anordnungen des Beginns von vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen während des laufenden Planfeststellungsverfahrens Verwaltungskosten bei den Bezirksregierungen als Anordnungsbehörden auslösen. Dem steht jedoch ein verminderter Erfüllungsaufwand infolge der Neudefinition der planfeststellungspflichtigen Änderungsvorhaben gegenüber. Durch die Klarstellung, dass Vorhaben, die nicht mit einem erheblichen baulichen Eingriff verbunden sind – insbesondere Ersatzneubauen – nicht als planfeststellungspflichtige Änderung, sondern als reine Instandhaltungsmaßnahme zu werten sind, werden diese Vorhaben folglich von einer Genehmigungspflicht befreit.

Durch die Klarstellung im Gesetz, dass die Landesstraßen auch die Radschnellverbindungen des Landes einschließen, entstehen keine Kosten.

Auch durch die Schaffung der Voraussetzungen und das Verfahren für die Beseitigung von beschädigten Fahrzeugen, nicht mehr zugelassenen Fahrzeugen sowie Fahrzeugen mit gewerblicher Zweckbestimmung aus dem öffentlichen Straßenraum entstehen keine zusätzlichen Verwaltungskosten. Vielmehr wird durch das Zurückbehaltungsrecht der eingezogenen Fahrzeuge und durch das Verwertungsrecht nach Ablauf einer Frist eine Erleichterung der Kostenbeitreibung bei der für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis zuständige Behörde eintreten.

Mit dem Übergang in bundeseigene Verwaltung zum 1. Januar 2021 sind die Aufgaben der Landesbehörden im Zusammenhang mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesautobahnen entfallen. Dieser Umstand macht die Gesetzesänderung notwendig. Durch die hierfür vorgesehenen Änderungen im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen, im Landesabfallgesetz sowie im Landeswassergesetz entstehen keine Kosten.

E Zuständigkeit

Zuständig ist das Ministerium für Verkehr. Beteiligt sind das Ministerium für Kinder, Familie, Flüchtlinge und Integration, das Ministerium für Finanzen, das Ministerium des Innern, das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie, das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung, das Ministerium der Justiz und das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz.

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

Der Gesetzentwurf ermöglicht auch die Errichtung von Lkw-Parkplätzen in kommunaler Baulast, enthält aber insoweit keine Verpflichtung für Gemeinden und Gemeindeverbände. Es wird nicht davon ausgegangen, dass die kommunalen Baulastträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen werden. Sollte dies im Einzelfall doch der Fall sein, ist mit den unter D dargestellten Kosten pro Anlage zu rechnen.

Die weiteren vorgesehenen Änderungen haben keine Auswirkungen auf die Selbstverwaltung und die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände.

G Finanzielle Auswirkungen auf die Unternehmen und die privaten Haushalte

Für die privaten Haushalte entstehen durch den Gesetzentwurf keine Kosten.

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 Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung (im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie NRW)

Das Gesetz hat keine mittel- und langfristigen Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung im Land Nordrhein-Westfalen. Konflikte mit anderen Zielen der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Nordrhein-Westfalen bestehen nicht.

J Auswirkungen auf Menschen mit Behinderung

Keine.

K 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, die sich in das bestehende Regelungsgefüge einpassen, ist nicht beabsichtigt.

Gemäß § 47 des Abfallgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen und gemäß § 126 des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen bestehen für diese Gesetze ohnehin Berichtspflichten.

G e g e n ü b e r s t e l l u n g

Gesetzentwurf der Landesregierung

Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen

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

Artikel 1 Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

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

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 4 des Gesetzes vom 26. März 2019 (GV. NRW. S. 193) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Nach der Angabe zu § 9a wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 9b Duldungspflichten im Interesse der Unterhaltung“.

b) Nach der Angabe zu § 38a wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 38b Projektmanager“.

§ 9a Hoheitsverwaltung, bautechnische Sicherheit

§ 38a Rechtsbehelfe

§ 2 Öffentliche Straßen

(1) Öffentliche Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

2. § 2 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

(2) Zur öffentlichen Straße gehören:

a) Alle Semikola werden durch Kommata ersetzt.

1. der Straßenkörper; das sind insbesondere

a) der Straßenuntergrund, die Erdbauwerke einschließlich der Böschungen, der Straßenunterbau,

- der Straßenoberbau, die Brücken, Tunnel, Dämme, Durchlässe, Gräben, Entwässerungsanlagen, Stützwände und Lärmschutzanlagen;
- b) die Fahrbahn, die Trennstreifen, die befestigten Seitenstreifen (Stand-, Park- und Mehrzweckstreifen), die Bankette und die Bushaltestellenbuchten sowie die Rad- und Gehwege, auch wenn sie ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im wesentlichen mit der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbständige Rad- und Gehwege), sowie Parkplätze, Parkbuchten und Rastplätze, soweit sie mit einer Fahrbahn in Zusammenhang stehen (unselbständige Parkflächen, unselbständige Rastplätze) und die Flächen verkehrsberuhigter Bereiche;
2. der Luftraum über dem Straßenkörper;
3. das Zubehör; das sind insbesondere die amtlichen Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen und sonstigen Anlagen aller Art, die der Sicherheit, Ordnung oder Leichtigkeit des Verkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung;
4. die Nebenanlagen; das sind Anlagen, die überwiegend den Aufgaben der Straßenbauverwaltung dienen, insbesondere Straßenmeistereien, Gerätehöfe, Lager, Lagerplätze, Ablagerungs- und Entnahmestellen, Hilfsbetriebe und -einrichtungen.
- b) In Nummer 4 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt.
- c) Folgende Nummer 5 wird angefügt:
- „5. Rastplätze für Kraftfahrzeuge im Straßengüterverkehr, auch wenn sie nicht mit einer Fahrbahn im Zusammenhang stehen.“
- (3) Bei öffentlichen Straßen auf Deichen, Staudämmen und Staumauern gehören zum Straßenkörper lediglich der Straßenoberbau, die Fahrbahn, die Trennstreifen, die befestigten Seitenstreifen sowie die unselbständigen Rad- und Gehwege und die unselbständigen Parkflächen.

§ 3**Einteilung der öffentlichen Straßen**

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

3. In § 3 Absatz 1 Nummer 1 wird das Wort „und“ durch das Wort „einschließlich“ ersetzt.

1. Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes,
2. Kreisstraßen,
3. Gemeindestraßen,
4. sonstige öffentliche Straßen.

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

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

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

1. Straßen, bei denen die Belange des Verkehrs überwiegen (Hauptverkehrsstraßen, Zubringerstraßen u. a.);
2. Straßen, bei denen die Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen (Anliegerstraßen,

verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerbereiche u. a.);

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

(5) Sonstige öffentliche Straßen sind alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, welche keiner anderen Straßengruppe angehören. Zu den sonstigen öffentlichen Straßen gehören insbesondere die Eigentümerstraßen und -wege.

§ 4

Straßenverzeichnisse und Straßennummern

4. In § 4 Absatz 1 Satz 4 werden nach dem Wort „Ortsdurchfahrten“ die Wörter „, Rastplätze für Kraftfahrzeuge im Straßengüterverkehr im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 5“ eingefügt.

(1) Für die Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes, Kreisstraßen und Gemeindestraßen werden Straßenverzeichnisse als Bestandsverzeichnisse geführt. Der Landesbetrieb Straßenbau führt die Verzeichnisse Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes 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.

(2) Die Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen werden mit Nummern bezeichnet. Die Nummern für die Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes werden von dem für das Straßenwesen zuständigen Ministerium, die der Kreisstraßen vom Landesbetrieb Straßenbau bestimmt. Die Gemeinden

können die öffentlichen Straßen mit einem Namen oder einer Nummer bezeichnen.

(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.

§ 9a

Hoheitsverwaltung, bautechnische Sicherheit

5. In § 9a Absatz 1 Satz 1 und Absatz 4 wird jeweils das Wort „Bundesfernstraßen“ durch das Wort „Bundesstraßen“ ersetzt.

(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.

(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 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. Die Straßenbaubehörde trägt die Verantwortung dafür, daß die öffentlich-rechtlichen Vorschriften eingehalten und die sicherheitstechnischen Erfordernisse erfüllt werden.

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

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

6. Nach § 9a wird folgender § 9b eingefügt:

**„§ 9b
Duldungspflichten im Interesse der
Unterhaltung**

(1) Soweit es zur Unterhaltung einer öffentlichen Straße im Sinne des § 2 erforderlich ist, haben Dritte, insbesondere die Anlieger und die Hinterlieger, zu dulden, dass die Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte die Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen. Die Arbeiten zur Unterhaltung müssen dem Dritten durch die Straßenbaubehörde angekündigt werden.

(2) Entstehen durch Handlungen nach Absatz 1 Schäden, hat der Geschädigte Anspruch auf Schadensersatz.

(3) Der Inhaber einer Sondernutzungserlaubnis hat, ohne Anspruch auf Entschädigung, zu dulden, dass die Ausübung seines Rechts durch Arbeiten zur Unterhaltung vorübergehend behindert oder unterbrochen wird. Auf die Interessen des Inhabers einer Sondernutzungserlaubnis ist Rücksicht zu nehmen.“

7. In § 17 Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Bundesfernstraßen“ durch das Wort „Bundesstraßen“ ersetzt.

**§ 17
Verunreinigung, Abfall**

(1) Wer eine Straße über das übliche Maß hinaus verunreinigt, hat die Verunreinigung ohne Aufforderung unverzüglich zu beseitigen; anderenfalls kann der Träger der Straßenbaulast die Verunreinigung auf Kosten des Verursachers beseitigen.

(2) Der Träger der Straßenbaulast kann Abfall, der im Bereich von Straßen außerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile fortgeworfen oder verbotswidrig gelagert wird, auf Kosten des Verursachers entsorgen. Dies gilt auch für Bundesfernstraßen.

8. § 22 wird wie folgt geändert:

§ 22**Unerlaubte Benutzung einer Straße**

- a) Der Wortlaut wird Absatz 1 und in Satz 1 wird das Wort „Wird“ durch die Wörter „Werden Fahrzeuge verbotswidrig abgestellt oder wird sonst“ ersetzt.

Wird eine Straße ohne die erforderliche Erlaubnis benutzt oder kommt der Erlaubnisnehmer seinen Verpflichtungen nicht nach, so kann die für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen zur Beendigung der Benutzung oder zur Erfüllung der Auflagen anordnen. Sind solche Anordnungen nicht oder nur unter unverhältnismäßigem Aufwand möglich oder nicht erfolgversprechend, so kann sie den rechtswidrigen Zustand auf Kosten des Pflichtigen beseitigen oder beseitigen lassen.

- b) Die folgenden Absätze 2 bis 6 werden angefügt:

„(2) Die für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis zuständige Behörde kann von der Straße entfernte Gegenstände bis zur Erstattung ihrer Aufwendungen zurückbehalten.

(3) Ist der Eigentümer oder Halter der von der Straße entfernten Gegenstände innerhalb angemessener Frist nicht zu ermitteln oder kommt er seinen Zahlungspflichten innerhalb von zwei Monaten nach Zahlungsaufforderung nicht nach oder holt er die Gegenstände innerhalb einer ihm schriftlich gestellten angemessenen Frist nicht ab, so sind die Gegenstände auf Antrag der für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis zuständigen Behörde von der örtlichen Ordnungsbehörde zu verwerten. In der Aufforderung zur Zahlung oder Abholung ist auf die Möglichkeit der Verwertung hinzuweisen. Im Übrigen ist § 45 des Polizeigesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juli 2003 (GV. NRW. S. 441), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2019 (GV. NRW. S. 995) geändert worden ist, entsprechend anwendbar.

(4) Die Absätze 2 und 3 gelten auch für Bundesstraßen.

(5) Zu Maßnahmen nach den Absätzen 1, 2 und 4 ist auch die örtliche Ordnungsbehörde befugt.

(6) Die Befugnisse nach anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.“

§ 25

Bauliche Anlagen an Straßen

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

1. längs der Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr, bei einer Radschnellverbindung des Landes der für den Fahrradverkehr bestimmten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen;
2. über Zufahrten oder Zugänge an Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen oder bei bereits bestehendem Anschluss erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

(2) Die Zustimmung nach Absatz 1 darf nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, wenn eine konkrete Beeinträchtigung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist oder Ausbaupläne 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, Radschnell-

- verbindungen des Landes und Kreisstraßen zu beachten.
- (3) Bei geplanten Landesstraßen, Rad-schnellverbindungen 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.
- (4) Bedürfen die baulichen Anlagen im Sinne des Absatzes 1 keiner Baugenehmigung oder keiner Genehmigung nach anderen Vorschriften, so tritt an die Stelle der Zustimmung die Genehmigung der Straßenbaubehörde. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb eines Monats nach Eingang der erforderlichen Antragsunterlagen versagt wird. Das für das Straßenwesen zuständige Ministerium kann im Benehmen mit dem für die Bauaufsicht zuständigen Ministerium für bestimmte Fälle allgemein festlegen, daß die Genehmigung nicht erforderlich ist.
- (5) Die Absätze 1 bis 4 gelten nicht, soweit das Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplanes entspricht (§ 9 Baugesetzbuch), der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie die an diesen gelegenen überbaubaren Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustandegekommen ist.
- (6) Die Gemeinden können durch Satzung vorschreiben, daß bestimmte Gemeindestraßen außerhalb der geschlossenen Ortslage vom Anbau im Sinne des Absatzes 1 und von Zufahrten zu Bauanlagen freizuhalten sind, soweit dies für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist. Dabei kann der Abstand geringer festgesetzt werden.
9. In § 25 Absatz 3 wird die Angabe „Artikel 1“ durch die Angabe „Artikel 3“, die Angabe „20. Mai 2014“ durch die Angabe „8. Juli 2021“ und die Angabe „294“ durch die Angabe „904“ ersetzt.

10. § 32 wird wie folgt geändert:

§ 32 Pflanzungen an Straßen

(1) Die Bepflanzung des Straßenkörpers und der Nebenanlagen, ihre Pflege und Unterhaltung bleiben dem Träger der Straßenbaulast vorbehalten. Soweit im Zuge von Ortsdurchfahrten nicht die Gemeinde Träger der Straßenbaulast ist, soll die Bepflanzung im Benehmen mit der Gemeinde erfolgen. Dem Naturschutz und der Landschaftspflege ist Rechnung zu tragen.

a) Folgender Absatz 2 wird eingefügt:

„(2) Begrünte Teile der Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen, Böschungen und sonstige straßenbegleitende Grundstücksteile (Straßenbegleitflächen) an Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes sind mit dem Ziel zu bewirtschaften, die Luftreinhaltung, die Struktur- und Artenvielfalt und den Biotopverbund zu fördern. Im Rahmen der Wirtschaftlichkeit und vorbehaltlich der Verkehrssicherheit sollen blütenreiche Strukturen auf den Straßenbegleitflächen erhalten und entwickelt werden. Den Kreisen und Gemeinden wird empfohlen, bei Straßenbegleitflächen in ihrer Straßenbaulast entsprechend zu verfahren.“

b) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

(2) Die Eigentümer und die Besitzer von Grundstücken an öffentlichen Straßen haben die Einwirkungen von Pflanzungen im Bereich des Straßenkörpers und der Nebenanlagen und die Maßnahmen zu ihrer Erhaltung und Ergänzung zu dulden. Sie haben der Straßenbaubehörde rechtzeitig vorher anzuzeigen, wenn sie Wurzeln von Straßenbäumen abschneiden wollen.

11. § 37 wird wie folgt geändert:

§ 37 Planung und Linienbestimmung

(1) Bei Planungen, welche den Bau neuer oder die wesentliche Änderung bestehender Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes, Kreisstraßen und Gemeindestraßen im Sinne von § 3 Absatz 4 Satz 2 Nummer 1 betreffen, sind die Grundsätze

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

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

bb) Die Sätze 5 und 6 werden durch folgende Sätze ersetzt:

„Für die Linienabstimmung wird die Umweltverträglichkeit nach dem jeweiligen Planungsstand des Vorhabens geprüft. In die Prüfung der Umweltverträglichkeit sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassenvarianten einzubeziehen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung muss den Anforderungen des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes vom 29. April 1992 (GV. NRW. S. 175), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom [einsetzen: Ausfertigung und Fundstelle dieses Gesetzes] geändert worden ist, entsprechen.“

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.

(2) Dem Bau oder der wesentlichen Änderung bestehender Landesstraßen und Kreisstraßen geht die Abstimmung des grundsätzlichen Verlaufs, der Streckencharakteristik und der Netzverknüpfung voraus. Dies gilt nicht für den Bau von Ortsumgehungen. Eine Ortsumgehung ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, die der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt dient. 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 2 bis 5 des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes vom 29. April 1992 (GV. NRW. S. 175), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. März 2019 (GV. NRW. 2019 S. 195) geändert worden ist, eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen ist, ist diese nach dem Stand der Planung durchzuführen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Vorprüfung des Einzelfalles müssen den Anforderungen des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes entsprechen. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Bürgerinnen und Bürger ist innerhalb von vier Monaten nach Ablauf der Auslegungsfrist nach Absatz 4 Satz 2 abzuschließen.

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

(4) Die Planung und Linienabstimmung für Kreisstraßen obliegt dem Träger der Straßenbaulast. Eine Linienbestimmung findet nicht statt. Bei Meinungsverschiedenheiten von Behörden bei der Planung von Kreisstraßen entscheidet das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Benehmen mit den obersten Bundes- und im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden, deren Belange durch die Planung berührt sind. Der Beginn und das Ende des Planungsverfahrens sind der obersten Straßenbaubehörde anzuzeigen.

(5) Zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Planung soll allen, deren Belange von der Planung berührt sein können, sowie anerkannten Naturschutzvereinigungen im Sinne des § 66 Absatz 1 des Landesnaturschutzgesetzes vom 21. Juli 2000 (GV. NRW. S. 568), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. November 2016 (GV. NRW. S. 934) neu gefasst worden ist, Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden. Hierzu sind die Planungsentwürfe in den betroffenen 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

- b) In Absatz 6 Satz 1 werden das Wort „ist“ durch das Wort „soll“ und die Wörter „zu vermerken“ durch die Wörter „vermerkt werden“ ersetzt.

Bauleitplan oder ein genehmigter Braunkohlenplan (§ 26 Landesplanungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Mai 2005 (GV. NRW. S. 430), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. Oktober 2016 (GV. NRW. S. 868) geändert worden ist) die Planung bereits enthält.

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

(7) Bei Planungen, welche die Änderung bestehender oder den Bau neuer Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes 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.

12. § 38 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:
- „Eine Änderung liegt vor, wenn die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird.“
- bb) Folgender Satz 7 wird angefügt:
- „Ferner gelten die Regelungen des Planungssicher-

§ 38
Planfeststellung, Plangenehmigung

(1) Landesstraßen und Kreisstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Gleiches gilt für Radschnellverbindungen des Landes und Gemeindestraßen, sofern für diese eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Abwägung 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.

stellungsgesetzes vom
20. Mai 2020 (BGBl. I
S. 1041), in der jeweils gel-
tenden Fassung.“

- b) Nach Absatz 2 wird folgender Ab-
satz 3 eingefügt:

(2) Soweit für den Bau, die Änderung oder die Erweiterung einer Straße nach § 1 in Verbindung mit Anlage 1 Nummer 2 bis 5 des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen ist, muss die Durchführung den Anforderungen des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 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.

„(3) 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 § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

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 den Beteiligten zuzustellen oder ortsüblich bekannt zu machen. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. § 37a 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 Zustands 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.“

- c) Die bisherigen Absätze 3 bis 6 werden die Absätze 4 bis 7.

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

(4) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Planfeststellung. Für den Bau und für die wesentliche Änderung vorhandener Straßen ist die Umweltverträglichkeit zu prüfen; § 50 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94) das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I. S. 3370) geändert worden ist ist anzuwenden. Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40, 43 Absatz 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Absatz 1 bis 4 des Baugesetzbuches.

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

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

- d) Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 8 und wie folgt gefasst:

„(8) Von einer förmlichen Erörterung im Sinne von § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen und von § 18 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung kann abgesehen werden. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so kann im Regelfall von der Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen und des § 18 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.“

(7) Bei der Änderung einer Landesstraße, Radschnellverbindung des Landes, Kreisstraße oder Gemeindestraße kann von einer förmlichen Erörterung im Sinne von § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen und von § 18 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.

- e) Nach Absatz 8 werden die folgenden Absätze 9 und 10 eingefügt:

„(9) Wird der Plan nicht nach § 27a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zugänglich gemacht, ist dieser vom Träger des Vorhabens zur Bürgerinformation über das Internet zugänglich zu machen. § 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.

(10) Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen mit der Maßgabe, dass im Fall des § 76 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen von einer Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen und des § 18 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.“

- f) Der bisherige Absatz 8 wird Absatz 11 und wie folgt geändert:

- aa) Dem Satz 1 wird folgender Satz vorangestellt:

„Abweichend von § 75 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen tritt der

festgestellte oder genehmigte Plan außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird.“

- bb) In dem neuen Satz 2 werden die Wörter „, bevor er nach § 75 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen außer Kraft tritt“ gestrichen.

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

- g) Folgender Absatz 12 wird angefügt:

„(12) Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen erforderlich und unverzüglich betrieben, bleibt die Durchführung des Vorhabens insoweit zulässig, als es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens offensichtlich unberührt bleiben wird.“

13. Nach § 38a wird folgender § 38b eingefügt:

**„§ 38b
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. § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen bleibt unberührt. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde.“

14. § 41 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Bauarbeiten“ die Wörter „oder der Beginn eines Vergabeverfahrens für Bauarbeiten“ eingefügt.

§ 41 Vorzeitige Besitzeinweisung

(1) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für die Straßenbaumaßnahme benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Träger der Straßenbaulast auf Antrag nach Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung in den Besitz einzuweisen. Der Planfeststellungsbeschluß oder die Plangenehmigung müssen vollziehbar sein. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.

(2) Für das Verfahren gelten die Vorschriften des Abschnitts 2 des Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetzes, soweit in den folgenden Absätzen nichts anderes bestimmt ist.

(3) Die Enteignungsbehörde hat spätestens sechs Wochen nach Eingang des Antrags auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln.

(4) Der Beschluß über die Besitzeinweisung ist dem Antragsteller und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden.

(5) Wird der festgestellte Plan oder die Plangenehmigung aufgehoben, so ist auch der Beschluß über die Besitzeinweisung aufzuheben und der vorherige Besitzer wieder in den Besitz einzuweisen. Im übrigen gilt § 38 Abs. 3 des Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetzes.

- b) Die folgenden Absätze 6 und 7 werden angefügt:

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

(7) Die Absätze 1 bis 6 gelten entsprechend für Grundstücke, die für die in § 38 Absatz 7 genannten Anlagen oder für Unterhaltungsmaßnahmen benötigt werden. Bei Unterhaltungsmaßnahmen bedarf es nicht der vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung.“

15. § 42 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „im Rahmen eines festgestellten Plans oder einer erteilten Plangenehmigung“ gestrichen und der Punkt wird durch die Wörter „, soweit sie zur Unterhaltung oder Ausführung eines nach § 38 Absatz 1 festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist.“ ersetzt.

§ 42

Enteignung, Entschädigungsansprüche

(1) Der Träger der Straßenbaulast hat im Rahmen eines festgestellten Plans oder einer erteilten Plangenehmigung das Recht der Enteignung. Der Planfeststellungsbeschluß oder die Plangenehmigung ist für die Enteignungsbehörde bindend. Das Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz ist anzuwenden.

- b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht.“

(2) Soweit der Träger der Straßenbaulast nach Vorschriften dieses Gesetzes oder aufgrund eines Planfeststellungsbeschlusses (§ 39 in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Satz 3 bzw. § 75 Abs. 2 Satz 4 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen) oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Träger der Straßenbaulast zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die Enteignungsbehörde. Für das Verfahren gelten die enteignungsrechtlichen Vorschriften über die Feststellung von Entschädigungen entsprechend.

(3) Wenn sich ein Betroffener mit der Übertragung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechts rechtsverbindlich einverstanden erklärt hat, jedoch über die Entschädigung keine Einigung erzielt wurde, kann das Entschädigungsverfahren durch die Enteignungsbehörde auf Antrag eines Beteiligten unmittelbar durchgeführt werden.

Artikel 2 **Änderung des Landesabfallgesetzes**

Abfallgesetz **für das Land Nordrhein-Westfalen** **(Landesabfallgesetz - LABfG -)**

§ 5 **Öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger**

(1) Die Kreise und kreisfreien Städte sind, soweit in den nachfolgenden Absätzen nichts anderes bestimmt ist, öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger im Sinn des § 17 Absatz 1 Satz 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes.

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

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

- Maßnahmen zur Vermeidung und Verwertung von Abfällen,
- die Standortfindung, Planung, Errichtung und Erweiterung, Um- und Nachrüstung und den Betrieb der zur Entsorgung ihres Gebietes notwendigen Abfallentsorgungsanlagen
- sowie die Aufstellung, Unterhaltung und Entleerung von Straßenpapierkörben, soweit dies nach den örtlichen Gegebenheiten erforderlich ist.

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

(4) Abfälle sind auf Verlangen des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers getrennt zu halten und zu bestimmten Sammelstellen oder Behandlungsanlagen zu bringen, wenn dadurch bestimmte Abfallarten verwertet oder für sie vorgesehene Entsorgungswege genutzt werden können. Bei der Durchführung genehmigungsbedürftiger oder nach § 67 BauO NW genehmigungsfreier Bauvorhaben, insbesondere beim Abbruch baulicher Anlagen, sind Bauabfälle (Bodenaushub, Bauschutt, Baustellenabfälle) vom Zeitpunkt ihrer Entstehung an voneinander getrennt zu halten, soweit dies für ihre ordnungsgemäße, schadlose und möglichst hochwertige Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung erforderlich ist. Besitzer von Abfällen, die nach § 20 Absatz 2 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes von der Entsorgungspflicht ausgeschlossen sind, haben auf Verlangen der unteren Abfallwirtschaftsbehörde die Abfälle getrennt zu halten. Soweit Kreise von ihrer Ermächtigung nach Satz 1 keinen Gebrauch machen, kann die kreisangehörige Gemeinde im Benehmen mit dem Kreis durch Satzung verlangen, dass Abfälle getrennt zu halten und zu bestimmten Sammelstellen zu bringen sind.

(5) Bei der Beseitigung von Abfällen aus anderen Herkunftsbereichen als privaten Haushaltungen in eigenen Anlagen im Sinn des § 17 Absatz 1 Satz 2 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes sind die überwiegenden öffentlichen Interessen an einer geordneten Entsorgung sicherzustellen. Hierzu gehört insbesondere, dass der Bestand oder die Funktionsfähigkeit der Einrichtungen der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger nicht beeinträchtigt werden. Wird ein System nach § 6 Absatz 3 Satz 1 der Verpackungsverordnung vom 12. Juni 1991 (BGBl. I S. 1234) errichtet, so sind die öffentlichen Interessen an einer geordneten Entsorgung sicherzustellen; dies ist in der Regel mit der Übernahme der Sammlung und Sortierung durch die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger selbst oder von ihnen beauftragte Dritte gegen ein angemessenes Entgelt gewährleistet. Der Träger des Systems nach § 6 Absatz 3 Satz 1 der Verpackungsverordnung kann der Beauftragung beitreten. Kosten, die durch Prüfungen im Rahmen der Feststellung nach § 6 Absatz 3 Satz 6 der Verpackungsverordnung und durch Prüfungen im Rahmen des § 6 Absatz 4 der Verpackungsverordnung über die Einhaltung der im Anhang zur Verpackungsverordnung genannten Anforderungen entstehen, trägt der Antragsteller.

(6) Die kreisangehörigen Gemeinden haben als öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger im Sinn des § 17 Absatz 1 Satz 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes die in ihrem Gebiet anfallenden und ihnen zu überlassenden Abfälle einzusammeln und zu den Abfallentsorgungsanlagen oder zu den Müllumschlagstationen zu befördern, soweit diese von Kreisen oder in deren Auftrag betrieben werden. Die Pflicht zur Einsammlung umfasst auch das Einsammeln der im Gemeindegebiet fortgeworfenen und verbotswidrig abgelagerten Abfälle einschließlich der Auto-, Motorrad- und anderer Zweiradwracks von den der Allgemeinheit zugänglichen Grundstücken, wenn Maßnahmen gegen den Verursacher nicht möglich oder nicht vertretbar sind und kein anderer verpflichtet ist. Der Allgemeinheit zugänglich sind insbesondere solche Grundstücke, deren Betreten jedermann ungehindert möglich ist und bei denen der Grundstückseigentümer oder der

Nutzungsberechtigte kraft besonderer gesetzlicher Vorschriften das Betreten des Grundstücks zu dulden hat. Die Kreise können auf die kreisangehörigen Gemeinden und kreisangehörige Gemeinden auf die Kreise Entsorgungsaufgaben einvernehmlich schriftlich übertragen.

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

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

In § 5 Absatz 9 des Landesabfallgesetzes vom 21. Juni 1988 (GV. NRW. S. 250), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 7. April 2017 (GV. NRW. S. 442) geändert worden ist, werden vor dem Wort „Entsorgung“ die Wörter „Einsammlung und“ eingefügt, das Wort „Bundesfern-“ durch das Wort „Bundes-“ ersetzt und nach dem Wort „Straßenbau,“ die Wörter „für die Autobahnen die Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3141), das durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528) geändert worden ist,“ eingefügt.

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

Artikel 3
Änderung des Landeswassergesetzes

Wassergesetzes
für das Land Nordrhein-Westfalen
(Landeswassergesetz - LWG -)

§ 49
Ausnahmen von der Abwasserbeseitigungspflicht, Übergang auf Dritte

(1) Die Gemeinde ist nicht zur Abwasserbeseitigung verpflichtet

1. für das in landwirtschaftlichen Betrieben anfallende Abwasser, das im Rahmen der pflanzenbedarfsgerechten Düngung auf landwirtschaftlich, forstwirtschaftlich oder gärtnerisch genutzte Böden ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit im Einklang mit den wasserrechtlichen, abfallrechtlichen, bodenschutzrechtlichen, naturschutzrechtlichen und immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen aufgebracht wird, und
2. für unverschmutztes Abwasser, das zur Gewinnung von Wärme abgekühlt wurde.

Unberührt bleibt das Recht der Gemeinde, durch Satzung zu fordern, dass im Fall der Nummer 1 das Grundstück bezüglich des häuslichen Abwassers an eine öffentliche Abwasseranlage angeschlossen wird; fordert die Gemeinde den Anschluss, finden die Vorschriften dieses Unterabschnittes Anwendung.

(2) Werden einem Einleiter von Abwasser in öffentliche Abwasseranlagen Maßnahmen der Abwasserbeseitigung auferlegt, ist er insoweit abwasserbeseitigungspflichtig.

In § 49 Absatz 3 Satz 2 des Landeswassergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 1995 (GV. NRW. S. 926), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 04. Mai 2021 (GV. NRW. S. 560, ber. S. 718) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Bund“ die Wörter „für die Bundesstraßen“ eingefügt und die Angabe „§ 57“ durch die Angabe „§ 56“ ersetzt.

(3) Zur Beseitigung von Niederschlagswasser, das von Straßenoberflächen außerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile anfällt, ist der Träger der Straßenbaulast verpflichtet. Soweit der Bund oder das Land Träger der Straßenbaulast im Außenbereich sind, legt der Landesbetrieb Straßenbau dem für Umwelt zuständigen Ministerium eine Übersicht über den Stand der Einleitungen sowie über die zeitliche Abfolge und die geschätzten Kosten der nach § 60 des Wasserhaushaltsgesetzes und nach § 57 noch erforderlichen Maßnahmen vor. § 47 Absatz 2 findet entsprechende Anwendung.

(4) Sofern gegenüber der zuständigen Behörde nachgewiesen ist, dass das Niederschlagswasser durch den Nutzungsberechtigten ganz oder teilweise gemeinwohlverträglich auf dem Grundstück versickert oder ortsnah in ein Gewässer eingeleitet werden kann, und die Gemeinde den Nutzungsberechtigten des Grundstücks insoweit von der Überlassungspflicht nach § 48 freigestellt hat, ist der Nutzungsberechtigte selbst zur Beseitigung des Niederschlagswassers verpflichtet. Die Freistellung gilt als erteilt, wenn das gesamte Niederschlagswasser eines Grundstücks seit dem 1. Januar 1996 auf dem Grundstück beseitigt worden ist und die Gemeinde in dieser Zeit ihren Anschluss- und Benutzungszwang nicht geltend gemacht hat. Die Gemeinde kann den Nutzungsberechtigten von seiner Pflicht zur Überlassung des Niederschlagswassers auch freistellen, wenn die Übernahme bereits erfolgt ist und die Voraussetzungen des Satzes 1 vorliegen. Der Nachweis nach Satz 1 ist von der Gemeinde unter Berücksichtigung der Entwicklung der Grundwasserstände zu führen, wenn die Bebaubarkeit des Grundstücks nach dem 1. Januar 1996 durch einen Bebauungsplan, einen Vorhabens- und Erschließungsplan oder eine baurechtliche Satzung begründet worden ist. Im Übrigen ist der Nachweis durch den Nutzungsberechtigten des Grundstücks zu führen. Im Fall des Satzes 4 hat die Gemeinde den Nachweis der zuständigen Behörde rechtzeitig vor der Bebauung der Grundstücke mit der Planung nach § 46 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und § 57 Absatz 1 vorzulegen.

(5) Die zuständige Behörde kann die Gemeinde auf ihren Antrag widerruflich ganz oder teilweise von der Pflicht zur Abwasserbeseitigung für Grundstücke außerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile freistellen und diese Pflicht auf die Nutzungsberechtigten der Grundstücke übertragen, wenn eine Übernahme des Abwassers wegen technischer Schwierigkeiten oder wegen eines unverhältnismäßig hohen Aufwandes nicht angezeigt ist, das Wohl der Allgemeinheit der gesonderten Abwasserbeseitigung nicht entgegensteht und der Nutzungsberechtigte eine Abwasserbehandlungsanlage betreibt, die den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht. Die zuständige Behörde kann auf Antrag der Gemeinde darüber hinaus bei landwirtschaftlichen Betrieben dem Nutzungsberechtigten der Grundstücke die Pflicht zum Abfahren und Aufbereiten des anfallenden Schlammes übertragen, wenn die Schlammbehandlung in einer Kleinkläranlage den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht und der Schlamm auf eigenbewirtschaftete Ackerflächen unter Beachtung der geltenden abfallrechtlichen, naturschutzrechtlichen und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen aufgebracht wird.

(6) Die zuständige Behörde kann die Gemeinde auf ihren Antrag oder auf Antrag eines gewerblichen Betriebes nach Anhörung der Gemeinde widerruflich ganz oder teilweise von der Pflicht zur Beseitigung von Abwasser aus diesem Betrieb einschließlich der von diesen genutzten Flächen und aus anderen Anlagen freistellen und diese Pflicht auf den gewerblichen Betrieb oder den Betreiber der Anlage übertragen, soweit das Abwasser zur gemeinsamen Fortleitung oder Behandlung in einer öffentlichen Abwasseranlage ungeeignet ist oder zweckmäßiger getrennt beseitigt wird. Im Gebiet eines Abwasserverbandes ist dieser zu beteiligen. § 53 Absatz 4 bleibt unberührt. Sollen kommunales Abwasser und Abwasser aus einem gewerblichen Betrieb gemeinsam behandelt werden, kann die zuständige Behörde die Abwasserbehandlung mit Zustimmung der betroffenen Gemeinde und des gewerblichen Betriebes auf diesen übertragen, wenn

**Artikel 4
Änderung des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes**

Anlage 1 des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes vom 29. April 1992 (GV. NRW. S. 175), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 4. Mai 2021 (GV. NRW. S. 560, ber. S. 718) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- Die Nummern 3 bis 5 werden wie folgt gefasst:

„3	Bau, Ausbau oder Verlegung einer vier- oder mehrstreifigen Straße nach Landesrecht,		
3.1	die eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist	X	
3.2	soweit der neu gebaute, ausgebaut oder verlegte Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von mindestens 5 km aufweist und ein Projekt im Sinne von § 34 Absatz 1 Satz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes ist oder auf einer Länge von mehr als 5 Prozent gesetzlich geschützte Biotop, Nationalpark oder Naturschutzgebiete durchschneidet	X“	
„4	Bau eines Rad- und Gehweges (einschließlich Radschnellverbindung im Sinne von § 3 Absatz 2 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz NRW),		
4.1	der eine durchgehende Länge von mindestens 6 km aufweist		A

die Abwasserbehandlung durch den gewerblichen Betrieb zweckmäßiger ist.

**Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
im Land Nordrhein-Westfalen (Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetz – UVPG NRW)**

Anlage 1 (zu § 1)

3.	Bau einer neuen vier- oder mehrstreifigen Straße nach Landesrecht, wenn diese neue Straße eine durchgehende Länge von 5 km oder mehr ausweist	X	
4.	Bau einer vier- oder mehrstreifigen Straße nach Landesrecht durch Verlegung und/oder Ausbau einer bestehenden Straße, wenn dieser geänderte Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweist	X	
5.	Bau einer sonstigen Straße nach Landesrecht		A

4.2	der eine durchgehende Länge von weniger als 6 km aufweist und ein Projekt im Sinne von § 34 Absatz 1 Satz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes ist oder auf einer Länge von mehr als 5 Prozent gesetzlich geschützte Biotop, Nationalparks oder Naturschutzgebiete durchschneidet		S“
„5	Bau oder Ausbau einer sonstigen Straße nach Landesrecht, sofern nicht von Nummer 4 erfasst und sofern eine erhebliche bauliche Umgestaltung erfolgt, mit einer durchgehenden Länge von		
5.1	mindestens 10 km	X	
5.2	2 km bis weniger als 10 km		A
5.3	1 km bis weniger als 2 km, sofern die Straße außerhalb der geschlossenen Ortslage im Sinne von § 5 Absatz 1 Satz 2 und 3 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen liegt		S“

Artikel 5

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A Allgemeiner Teil

Zu Artikel 1

1. Ermöglichung der Schaffung von Lkw-Parkplätzen in der Baulast des Landes

Für den Wirtschafts- und Logistikstandort Nordrhein-Westfalen ist eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur für viele Firmen ein wichtiges Kriterium. Insbesondere die Metropolregionen rund um Rhein und Ruhr und der Wirtschaftsstandort Südwestfalen generieren als Start- oder Zielregion einen Großteil des Straßengüterverkehrs im Land. Grundsätzlich sind jedoch alle Regionen mit Industrie- und Gewerbegebieten in Nordrhein-Westfalen auf eine gute Anbindung für den Straßengüterverkehr angewiesen. Zu einer gut ausgebauten Straßeninfrastruktur gehört auch das Vorhalten von ausreichenden Parkmöglichkeiten und Stellplätzen für Lkw, um die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrzeitunterbrechungen und Ruhezeiten zu ermöglichen.

Der dazu erforderliche Ausbau der Lkw-Stellplätze an den Bundesautobahnen konnte jedoch in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten dem stark ansteigenden Bedarf an Parkmöglichkeiten bei weitem nicht gerecht werden. Aufgrund des Übergangs der Zuständigkeit für die Bundesautobahnen von den Ländern auf die Autobahn GmbH des Bundes ist ab dem 01.01.2021 zudem die unmittelbare Möglichkeit zur Einflussnahme auf die Planung und den Ausbau von Rastanlagen und Lkw-Parkplätzen an den Autobahnen im Land entfallen.

Seitens des Landes ist eine Umsetzung, Finanzierung oder Förderung von öffentlichen Parkplätzen für Lkw, beispielsweise an Landesstraßen oder im nachgeordneten Straßennetz derzeit jedoch nicht möglich, da es hierzu an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehlt. Die fehlende Möglichkeit des Landes, einen bedarfsgerechten Ausbau von Lkw-Parkplätzen voran zu treiben, ist vor dem Hintergrund des stetig wachsenden Straßengüterverkehrs für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen nicht mehr bedarfs- und zeitgemäß.

Mit der Änderung der §§ 2 und 4 StrWG NRW soll daher die Möglichkeit geschaffen werden, analog zu den Landesstraßen und Radwegen des Landes auch landeseigene Lkw-Parkplätze in Regionen zu errichten, welche besonders von einem Mangel an Lkw-Parkplätzen betroffen sind. Vorgesehen ist die Errichtung von Lkw-Parkplätzen in der Baulast des Landes, mit unmittelbarem oder mittelbarem Anschluss an das Landesstraßennetz innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften (Gewerbegebieten). Damit können die entsprechenden Aktivitäten des Bundes an den Bundesautobahnen im Bedarfsfall im Einzugsbereich der Landesstraßen ergänzt werden, zur Stärkung der Wirtschaftsregionen in Nordrhein-Westfalen. Der zusätzliche Ausbau von Lkw-Parkplätzen durch das Land erhöht außerdem die Verkehrssicherheit durch die Reduzierung von widerrechtlich parkenden Lkw sowie durch eine bessere Möglichkeit zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer.

Die auf der Grundlage der geplanten Änderung des StrWG NRW neu zu errichtenden Lkw-Parkplätze des Landes sollen eine Größe von voraussichtlich ca. 70 bis 150 Lkw-Stellplätzen umfassen. Im Einzelfall können bei Bedarf auch kleinere oder größere Anlagen erforderlich werden.

Die Lkw-Parkplätze werden mit entsprechenden sanitären Anlagen (WC- und Duschanlagen), den üblichen Ausstattungselementen von Rastanlagen (Sitzbänke, Abfallbehälter etc.) und einer ausreichenden Beleuchtung ausgestattet. Perspektivisch ist eine telematische Parkstandserfassung vorgesehen, um Informationen über freie Stellplatzkapazitäten für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer im Umfeld der Anlage verfügbar zu machen. Dies kann beispielsweise über den MDM (Mobilitäts Daten Marktplatz) des Bundes an die einschlägigen (Lkw-) Navigationsdienste geschehen.

Ausgehend von einem durchschnittlichen Kostenansatz von ca. 8.000.000 € für einen entsprechend ausgestatteten Lkw-Parkplatz mit 70 bis 150 Stellplätzen ergeben sich geschätzt folgende investive Kosten des Landes (einschließlich Grunderwerb):

2021	400.000 €
2022	1.000.000 €
2023	3.000.000 €
ab 2024	4.000.000 € p.a.

Für die Unterhaltung und Instandhaltung einer solchen Anlage fallen nach Erfahrungen aus dem Autobahnbereich jährliche Kosten von ca. 130.000 € an.

Während die Unterhaltungs- und Instandhaltungskosten aus Eigenmitteln des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen zu erbringen sind, ist für die Investitionen ab 2021 ein Haushaltstitel im Deckungskreis der Straßenbauinvestitionen etatisiert.

2. Regelungen zur Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Der Bund hat in den Jahren 2018 und 2020 durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 29.11.2018 (BGBl. I, S. 2237) und das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 03.03.2020 (BGBl. I, S. 433) auch im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) Änderungen zur Verfahrensbeschleunigung und -erleichterung für Bundesfernstraßenplanungen vorgenommen. Weitere Verfahrenserleichterungen insbesondere die gerichtlichen Verfahren betreffend enthält das Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen vom 03.12.2020 (BGBl. I, S. 2694). Die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes wird zum Anlass genommen, diese Regelungen – soweit sie durch Landesrecht umsetzbar sind – entsprechend aufzunehmen. Die wichtigsten Beispiele sind:

- Definition der planfeststellungspflichtigen Änderung einer Straße in Abgrenzung von einer reinen Unterhaltungsmaßnahme in Eigenverantwortung des Straßenbaulastträgers (z. B. Ersatzbauten) einschließlich der Möglichkeit, für solche Unterhaltungsmaßnahmen die vorzeitige Besitzeinweisung und die Enteignung anzuordnen,
- Einführung einer Pflicht zur Duldung der vorübergehenden Nutzung von Grundstücken für Unterhaltungsmaßnahmen,
- Möglichkeit der Anordnung des Beginns von vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen während des laufenden Planfeststellungsverfahrens, wenn diese reversibel sind,
- Möglichkeit der Durchführung eines Vorhabens auch im Falle einer Planänderung oder Planergänzung, soweit das Vorhaben von der Planergänzung offensichtlich unberührt bleiben wird.

Außerdem soll die im Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen vorgenommene Änderung des § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 der Verwaltungsgerichtsordnung, nach der die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte auf Planfeststellungsverfahren auch für

Landesstraßen ausgedehnt werden soll, für Radschnellverbindungen des Landes anwendbar sein. Die durch die Konzentration auf eine Tatsacheninstanz eintretenden Beschleunigungseffekte des gerichtlichen Verfahrens sollen auch für Radschnellverbindungen des Landes genutzt werden, deren beschleunigte Umsetzung ebenfalls im öffentlichen Interesse liegt. Deshalb wird in § 3 Absatz 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen klargestellt, dass die Landesstraßen auch die Radschnellverbindungen des Landes einschließen.

3. Erweiterung der Vorschrift über die Beendigung einer unerlaubten Sondernutzung durch Zurückbehaltungs- und Verwertungsrechte

Zum Zwecke der Verbesserung der Parkplatzsituation für Anwohner und Parkplatzsuchende in Städten und Gemeinden, in denen Fahrzeuge ohne Zulassung im öffentlichen Raum abgestellt oder von gewerblichen Händlern zwischengeparkt werden, wird klargestellt, dass auch nicht mehr im Rahmen des Gemeingebrauchs abgestellte Fahrzeuge eine unerlaubte Sondernutzung darstellen, deren Beseitigung die zuständige Behörde anordnen kann bzw. die sie im Rahmen der Ersatzvornahme selbst auf Kosten des Pflichtigen beseitigen kann. Zur weiteren Erleichterung der Kostenerstattung wird außerdem ein Zurückbehaltungsrecht und die Möglichkeit der Verwertung der von der Straße entfernten Fahrzeuge oder anderer Gegenstände eingeräumt. Diese Regelung soll auch für Bundesstraßen gelten.

4. Anpassung von Vorschriften an den Wegfall der Auftragsverwaltung des Landes für die Bundesautobahnen seit dem 01.01.2021

Weitere Änderungen beziehen sich auf die Geltung einzelner Vorschriften des Straßen- und Wegegesetzes auch für die Bundesfernstraßen. Das Straßen- und Wegegesetz gilt gemäß § 1 Satz 2 auch für die Bundesfernstraßen, soweit diese ausdrücklich genannt sind. Damit füllt das Land Nordrhein-Westfalen die ihm gemäß Artikel 72 Absatz 1 Grundgesetz im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung für die Landstraßen des Fernverkehrs (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 Grundgesetz) zustehende Befugnis zur Gesetzgebung aus, soweit der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit keinen Gebrauch gemacht hat. Regelungen, die auch für Bundesfernstraßen gelten, enthält das Straßen- und Wegegesetz in § 9a Absatz 1 (Ausübung der Straßenbaulast und Straßenverkehrssicherungspflicht als Amtspflicht in hoheitlicher Tätigkeit), in § 9a Absatz 4 (Möglichkeit der Übertragung von Aufgaben der Straßenbaubehörde auf besondere Sachverständige), in § 16a Absatz 1 (Duldung von Umleitungen) und in § 17 Absatz 2 (sonderordnungsbehördliche Aufgaben der Straßenbaubehörde in Bezug auf verbotswidrig im Bereich von Straßen fortgeworfenen oder gelagerten Abfall). Bundesfernstraßen gliedern sich gemäß § 1 Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz in „Bundesautobahnen“ und „Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten“. Die Bundesautobahnen sind gemäß Artikel 90 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 143e Absatz 1 Grundgesetz zum 1. Januar 2021 in bundeseigene Verwaltung übergegangen. Nur die Bundesstraßen verbleiben in der Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht wurde im Zuge dessen ebenfalls entsprechend angepasst, demnach sind die Aufgaben der Landesstraßenbaubehörde nach dem Bundesfernstraßengesetz nur noch für die Bundesstraßen dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen übertragen.

Zwar bleibt die Befugnis der Länder zur Füllung von Gesetzeslücken im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung gemäß Artikel 72 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 74 Abs. 1 Nummer 22 Grundgesetz durch den Wechsel der Verwaltungszuständigkeit für die Bundesautobahnen unberührt. Dennoch sollen dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen als Straßenbaubehörde gesetzlich keine Pflichten auferlegt oder Befugnisse verliehen werden in Bezug auf eine Straßenkategorie, für die er seit dem 1. Januar 2021 keine Verwaltungszuständigkeit mehr hat. Deshalb sollen die Regelungen des § 9a Absatz 1 und Absatz 4 sowie

§ 17 Absatz 2 nur noch Geltung für die Bundesstraßen haben. Allerdings wird weiterhin ein Bedarf für die Möglichkeit gesehen, vorübergehende Umleitungen wegen Verkehrsbeschränkungen bei Bedarf auch über Autobahnen zu führen, die wegen ihrer Leistungsfähigkeit in vielen Fällen den Verkehr eher aufnehmen können als das nachgeordnete Netz. Deshalb bleibt es bei der Geltung des § 16a Absatz 1 Straßen- und Wegegesetz, wonach alle Träger der Straßenbaulast (auch die der Bundesfernstraßen einschließlich der Bundesautobahnen) verpflichtet sind, vorübergehende Umleitungen des Verkehrs auf ihren Straßen zu dulden.

Zu Artikel 2 und 3

Die Änderungen des Landesabfallgesetzes sowie des Landeswassergesetzes beziehen sich ebenfalls auf den Wegfall der Auftragsverwaltung des Landes für die Bundesautobahnen seit dem 01.01.2021.

Regelungen, die auch für Bundesfernstraßen gelten, enthält das Landesabfallgesetz in § 5 Absatz 9 (Öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger) und das Landeswassergesetz in § 49 Absatz 3 (Ausnahmen von der Abwasserbeseitigungspflicht, Übergang auf Dritte). Im Landesabfallgesetz wird die Verpflichtung zur Entsorgung von Abfällen im Bereich der Bundesautobahnen der Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes, also der Autobahn GmbH des Bundes zugewiesen.

Das Landeswassergesetz wird insoweit angepasst, dass der Landesbetrieb Straßenbau zukünftig verpflichtet ist, Niederschlagswasserbeseitigungskonzepte für Bundes- und Landesstraßen im Außenbereich zu erstellen, jedoch nicht mehr für die Bundesautobahnen.

Zu Artikel 4

Die die Regierung bildenden Fraktionen haben im Koalitionsvertrag 2017 bis 2022 vereinbart, Nordrhein-Westfalen zum Bundesland mit den schnellsten Planungs- und Genehmigungsverfahren zu machen und dazu alle Möglichkeiten zu nutzen, das Planungs- und Genehmigungsrecht zu verschlanken. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch zu untersuchen, welche Anforderungen an das Vorliegen einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) für Straßenbauvorhaben zu stellen sind. Während bisher außer für die Vorhaben, nach denen die Nummern 2 bis 4 der Anlage 1 zum Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG NRW) eine UVP-Pflicht zwingend vorschreiben, gemäß Nummer 5 der Anlage 1 zum UVPG NRW für Straßenbauvorhaben immer eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist, werden nunmehr im Einklang mit den Auswahlkriterien des Anhangs III der Richtlinie 2011/92/EU vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie) stehende Schwellenwerte festgelegt, bei deren Unterschreitung einzelne Vorhaben nicht UVP-pflichtig sind bzw. einer Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls oder einer standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht unterliegen. Die EU-Mitgliedstaaten (und auf nachgeordneter Ebene der Landesgesetzgeber) haben daher einen Ermessensspielraum bei der Festlegung von Projektarten, die einer Prüfung zu unterziehen sind bzw. bei der Festlegung der anzuwendenden Kriterien und/oder Schwellenwerte. Dieser Spielraum wird jedoch durch Art. 2 Abs. 1 der UVP-Richtlinie begrenzt, der festlegt, dass Projekte, bei denen unter anderem aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen zu unterziehen sind.

B Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (Inhaltsverzeichnis)

Die Einfügung neuer Paragraphen macht eine Anpassung des Inhaltsverzeichnisses notwendig.

Zu Nummer 2 (§ 2)

§ 2 Absatz 2 nennt die Straßenbestandteile, die von der Widmung zur öffentlichen Straße umfasst und somit Gegenstand der Straßenbaulast gemäß §§ 9, 9a sein können. Es handelt sich um eine nicht vollständige oder abschließende Aufzählung, sondern es wird nur das benannt, was „insbesondere“ zur Straße gehört. Kennzeichnend für die Straßenbestandteile ist unabhängig von der bürgerlich-rechtlichen Grundstückszugehörigkeit der funktionale Zusammenhang zur öffentlichen Straße. Auch Parkplätze und Rastplätze, die mit einer Fahrbahn in Zusammenhang stehen, also unmittelbar von der Fahrbahn einer öffentlichen Straße angefahren werden können, gehören als sogenannte unselbständige Parkplätze oder Rastplätze gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 1 b) zur öffentlichen Straße. Durch die Erweiterung des § 2 Absatz 2 um eine Nummer 5, die Rastplätze für Kraftfahrzeuge des Straßengüterverkehrs als Straßenbestandteile nennt, auch wenn sie nicht mit der ihnen zugeordneten durchgehenden Fahrbahn in räumlichem Zusammenhang stehen, wird klargestellt, dass auch solche Lkw-Stellplätze für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer als Gegenstand der Straßenbaulast gebaut und betrieben werden dürfen.

Zu Nummer 3 (§ 3)

Radschnellverbindungen des Landes sind zwar in § 3 Absatz 2 eigenständig definiert, in der Aufzählung der Straßenkategorien in § 3 Abs. 1 wird aber nun verdeutlicht, dass die Landesstraßen auch die Radschnellverbindungen des Landes einschließen. Nachdem in § 48 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 der Verwaltungsgerichtsordnung die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte auch auf Planfeststellungsverfahren für Landesstraßen ausgedehnt worden ist, werden auch Verfahren zu Radschnellverbindungen des Landes von der durch die Konzentration auf eine Tatsacheninstanz eintretenden Beschleunigung des gerichtlichen Verfahrens profitieren.

Zu Nummer 4 (§ 4)

Es wird klargestellt, dass Rastplätze für Kraftfahrzeuge für den Straßengüterverkehr, auch soweit sie nicht mit der Fahrbahn einer Straße in räumlichem Zusammenhang stehen, widmungsrechtlich einer bestimmten Straße zuzuordnen und in den Straßenverzeichnissen zu führen sind. Der Träger der Straßenbaulast der zugeordneten Straße ist auch Straßenbaulastträger für die Rastplätze für Kraftfahrzeuge für den Straßengüterverkehr.

Zu Nummer 5 (§ 9a)

Mit dem Übergang in bundeseigene Verwaltung zum 1. Januar 2021 sind die Aufgaben der Landesbehörden im Zusammenhang mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesautobahnen entfallen. Ihnen obliegt auch nicht mehr die Straßenverkehrssicherungspflicht für die Bundesautobahnen. Um diese Änderung in Bezug auf die haftungsrechtlichen Folgen von Pflichtverletzungen nachzuvollziehen, soll nach § 9a Absatz 1 die Ausgestaltung der Aufgaben als hoheitliche Amtspflichten nur noch einschließlich der Bundesstraßen gelten.

In § 9a Absatz 4 wird die Übertragung von der Straßenbaubehörde gemäß § 9a Absatz 2 in eigener Verantwortung obliegenden bauaufsichtlichen Aufgaben auf Sachverständige für die Verwaltung der Bundesautobahnen ausgeschlossen.

Zu Nummer 6 (§ 9b)

Die Regelung orientiert sich an § 3a des Bundesfernstraßengesetzes. Sie regelt die besonderen Pflichten von Eigentümern, Besitzern oder Nutzungsberechtigten von Grundstücken, die für die Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen an Straßen benötigt werden. Ihnen wird eine Duldungspflicht für das Betreten und die Nutzung des Grundstücks auferlegt, soweit dies zum Zwecke der Unterhaltung erforderlich ist. Das Kriterium der Erforderlichkeit als Ausdruck des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ermöglicht im Einzelfall eine angemessene Entscheidung zu treffen. Erforderlich kann zum Beispiel die temporäre Anlage einer Baustraße oder einer Kranaufstellfläche sein, wenn anders die Unterhaltung nicht durchgeführt werden kann. Erfasst sind nur zeitlich begrenzte Maßnahmen. Ferner wird klargestellt, dass die Anündigung (und damit auch die Anordnung) der Duldung von Unterhaltungsmaßnahmen durch die Straßenbaubehörde des jeweiligen Straßenbaulasträgers erfolgt.

Zu Nummer 7 (§ 17)

Da dem Land seit dem 1. Januar 2021 die Unterhaltung der Bundesautobahnen nicht mehr obliegt, wird in § 17 Absatz 2 für den Bereich der Bundesautobahnen die Möglichkeit ausgeschlossen, verbotswidrig fortgeworfene oder gelagerte Abfälle auf Kosten des Verursachers zu entsorgen.

Zu Nummer 8 (§ 22)

Die Ergänzung des Wortlauts, der Absatz 1 wird, dient der Klarstellung, dass auch verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum eine unerlaubte Sondernutzung darstellen, gegen die die zuständige Erlaubnisbehörde mit einer Beseitigungsanordnung vorgehen kann bzw. die sie gegebenenfalls im Rahmen der Ersatzvornahme auch ohne vorherige Anordnung auf Kosten des Pflichtigen beseitigen kann. Fahrzeuge dürfen die Straßen im Rahmen der Widmung für den Verkehr benutzen; dazu gehört auch das gemäß § 12 der Straßenverkehrsordnung zulässige Halten und Parken. Ein Fahrzeug ist verbotswidrig abgestellt, wenn es nicht mehr im Rahmen des Gemeingebrauchs parkt, insbesondere wenn es nicht mehr betriebsbereit und nicht lediglich zum Abschleppen nach einem Unfall oder sonstigen Verlust seiner Betriebsbereitschaft oder Verkehrssicherheit abgestellt ist. Nicht mehr gemeingebäuchliches Abstellen kann angenommen werden, wenn das Fahrzeug länger als einen Tag abgestellt ist oder wenn es kein amtliches Kennzeichen mehr führt.

Die Ergänzung um die neuen Absätze 2 bis 6 erfolgt in Anlehnung an eine in Bayern bewährte Vorschrift (§18b des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes) zur Erleichterung des Verfahrens. Für den Fall der Ersatzvornahme wird ein Zurückbehaltungsrecht der zuständigen Behörde für die von der Straße entfernten Fahrzeuge oder anderen Gegenstände bis zur Zahlung der entstandenen Aufwendungen eingeräumt sowie die Möglichkeit der Verwertung, wenn die Gegenstände innerhalb einer angemessenen Frist nicht abgeholt werden.

Zu Nummer 9 (§ 32)

Der Landesregierung ist – auch im Bereich der Straßeninfrastruktur – der Natur- und Artenschutz, die biologische Vielfalt und insbesondere der Schutz vom Aussterben bedrohter Insektenarten wichtig. Diese Ziele sollen sich auch stärker als bisher in den Vorgaben des Straßen- und Wegegesetzes an die Unterhaltung der Straßenbegleitflächen widerspiegeln. In § 32 wird

deshalb mit einem neuen Absatz 2 klargestellt, dass die Begleitflächen von Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes mit dem Ziel der Förderung der Struktur- und Artenvielfalt zu bewirtschaften sind. Insbesondere als Maßnahmen gegen den Insektenschwund sollen blütenreiche Strukturen auf den Straßenbegleitflächen erhalten und entwickelt werden. Die Anforderungen an eine Umstellung der Pflegemaßnahmen werden derzeit in einem Pilotprojekt des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen erforscht. Den Kreisen und Gemeinden wird empfohlen, für die Straßenbegleitflächen in ihrer Straßenbaulast ebenfalls den Fokus stärker auf eine insektenfördernde Pflege zu lenken.

Zu Nummer 10 (§ 37)

Die ausdrückliche Feststellung in Absatz 2 zum Entfallen der Linienabstimmung und Linienbestimmung für Planungen zu Radschnellverbindungen des Landes ist durch die Klarstellung in § 3 Absatz 1 Nummer 1 erforderlich geworden, dass die Landesstraßen die Radschnellverbindungen des Landes einschließen. Den Radschnellverbindungen des Landes wird jedoch keine den Landesstraßen vergleichbare raumordnerische Bedeutung beigemessen und daher weiterhin kein Erfordernis für eine förmliche Linienbestimmung gesehen.

Die Vorschrift des Absatzes 6 über den Vermerk von abgestimmten oder bestimmten Planungen in den Flächennutzungsplänen wird eine Sollvorschrift, um eine Diskrepanz zu § 5 Absatz 4 BauGB zu vermeiden.

Zu Nummer 11 (§ 38)

In die Vorschrift über die Planfeststellung und Plangenehmigung werden Regelungen zur Planungsbeschleunigung aufgenommen, wie sie mit den Planungsbeschleunigungsgesetzen des Bundes aus den Jahren 2018 und 2020 und dem Investitionsbeschleunigungsgesetz auch in das Bundesfernstraßengesetz Eingang gefunden haben. Im Einzelnen:

Zu Buchstabe a (§ 38 Absatz 1):

§ 38 Absatz 1 ordnet für den Bau oder die Änderung einer Landes- oder Kreisstraße grundsätzlich die Planfeststellung an. Was unter einer Änderung zu verstehen ist, war bisher gesetzlich nicht definiert. Entsprechend der Vorschrift des § 17 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes wird nun klargestellt, dass geringe bautechnische Änderungen keine Planfeststellungspflicht auslösen, sondern zur Unterhaltung in der Verantwortung des Trägers der Straßenbaulast gemäß § 9a Absatz 1 gehören. In Anlehnung an die Sechszehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird als Änderung zunächst eine bauliche Erweiterung der Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr definiert. Alternativ gilt das Kriterium einer erheblichen baulichen Umgestaltung. Dieses soll der Abgrenzung der Änderung zu rein konstruktiven Anpassungen der Straße an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- oder Verkehrsbedürfnisse dienen. Insbesondere die nur unwesentliche oder nur temporäre Verlegung einer Straße ohne Kapazitätserweiterung zum Beispiel im Rahmen einer erhaltungsbedingten Erneuerung (Ersatzneubauten) bestehender Brückenbauwerke ist danach keine planfeststellungspflichtige Änderung der Straße. Da diese Baumaßnahmen regelmäßig – ohne die Leistungsfähigkeit der Straße oder die Verkehrsmengen zu erhöhen – nur auf eine Substanzerhaltung und eventuelle Anpassung an aktuelle Regelquerschnitte sowie sonstige konstruktive Verbesserungen zielen, können sie als Unterhaltungsmaßnahmen qualifiziert werden.

Ferner wird eine dynamische Verweisung auf das Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) aufgenommen, damit Planungs- und Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung auch unter den erschwerten Bedingungen während der COVID-19-Pandemie ordnungsgemäß durchgeführt werden können. Mit dem PlanSiG wurden formwahrende Alternativen für Verfahrensschritte in Planungs- und Genehmigungsverfahren zur Verfügung gestellt, bei denen sonst die Verfahrensberechtigten zur Wahrnehmung ihrer Beteiligungsrechte physisch anwesend

sein und sich zum Teil in großer Zahl zusammenfinden müssten. Soweit es um die Bekanntmachung von Unterlagen und anderen Informationen geht, sollen diese über das Internet zugänglich gemacht werden. Als Ersatz für zwingend durchzuführende Erörterungstermine, mündliche Verhandlungen oder Antragskonferenzen wurde das Instrument einer Online-Konultation eingeführt. Auch eine Telefon- oder Videokonferenz kann durchgeführt werden. Entsprechende Erleichterungen gibt es für mündliche Verhandlungen und Antragskonferenzen. Für Planungs- und Genehmigungsverfahren nach dem Straßen- und Wegegesetz als Landesgesetz wären die Vorschriften des PlanSiG ohne den Verweis nicht unmittelbar anwendbar.

Zu Buchstabe b (§ 38 Absatz 3 neu):

Mit dem neuen Absatz 3 wird in Anlehnung an § 17 Absatz 2 des Bundesfernstraßengesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Bauzeiten die Möglichkeit eingeführt, für vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eine vorläufige Anordnung zu treffen. Im Hinblick auf vorbereitende Maßnahmen ergänzt die Regelung die in § 37a geregelte Duldungspflicht der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer, da § 37a keine Regelung über die Zulassung vorbereitender Maßnahmen enthält. Die vorläufige Anordnung trifft keine endgültige Entscheidung und stellt auch kein Präjudiz für diese endgültige Entscheidung dar. Die endgültige Entscheidung wird auch für die vorläufig angeordneten Maßnahmen erst im Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der dort durchzuführenden Abwägung getroffen.

Vorbereitende Maßnahmen sind Maßnahmen, die wieder rückgängig gemacht werden können, z. B. Verlegung von Leitungen oder naturschutzrechtliche Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Absatz 5 des Bundesnaturschutzgesetzes und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Absatz 5 des Bundesnaturschutzgesetzes. Teilmaßnahmen sind im Gegensatz zu vorbereitenden Maßnahmen ein unvollständiger Teil des Gesamtvorhabens. Die Entscheidung über die Zulassung einer vorbereitenden Maßnahme oder einer Teilmaßnahme kann erst nach Vorliegen der Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffen werden. Bei UVP-pflichtigen Vorhaben sind ferner auf der Grundlage des UVP-Berichts für das Gesamtvorhaben die von der vorbereitenden Maßnahme oder der Teilmaßnahme ausgehenden Umweltauswirkungen zu bewerten. Bei der Prüfung, ob ein öffentliches Interesse an der vorläufigen Anordnung besteht, ist außerdem die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens zu berücksichtigen. In die vorläufige Anordnung sind die erforderlichen Auflagen zur Sicherung des Wohls der Allgemeinheit oder zur Vermeidung von nachteiligen Wirkungen auf die Rechte Dritter aufzunehmen. Die Wirksamkeit der vorläufigen Anordnung ist bis zum Wirksamwerden des Planfeststellungsbeschlusses über die Gesamtmaßnahme begrenzt.

Sollten die Regelungen der vorläufigen Anordnung in der endgültigen Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss nicht übernommen werden, ist der Träger des Vorhabens verpflichtet, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dasselbe gilt für die Rücknahme des Antrags. Ist die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ist dem Betroffenen ein Schaden entstanden, der durch die Maßnahme zur Herstellung des früheren Zustands nicht ausgeglichen wird, so ist der Betroffene durch den Vorhabenträger zu entschädigen.

Zu Buchstabe d (§ 38 Absatz 8 neu):

Durch die Ergänzung soll das Entfallen eines Erörterungstermins im Falle der Änderung eines bereits ausgelegten Plans der Regelfall sein (entsprechend § 17a Nummer 2 FStrG).

Zu Buchstabe e (§ 38 Absatz 9 und 10 neu):

Entsprechend der Regelung des § 17g FStrG soll künftig sichergestellt werden, dass sich interessierte Bürgerinnen und Bürger vollumfänglich über das Internet über geplante Baumaßnahmen informieren können. Die vorgeschriebene Internetveröffentlichung ist als Auffangvorschrift zu verstehen, die dann greift, wenn nicht ohnehin eine Veröffentlichung der

Planunterlagen nach § 27a VwVfG oder § 20 UVPg erfolgt. Es handelt sich nicht um einen förmlichen Teil des Genehmigungsverfahrens, sondern dient der allgemeinen Information. Die Auslegung in den Gemeinden wird dadurch nicht ersetzt.

Mit § 38 Absatz 10 neu wird eine der Regelung des § 17d FStrG entsprechende Vorschrift eingefügt, nach der im Falle eines planergänzenden Verfahrens im Sinne von § 75 Absatz 1a Satz 2 VwVfG oder einer Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens von einer erneuten Erörterung abgesehen werden kann.

Zu Buchstabe f (§ 38 Absatz 11 neu):

Die bisher in § 38 Absatz 8 getroffene Regelung über die Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen wird mit § 38 Absatz 12 neu an die Regelungen des § 17c FStrG angepasst und die Geltungsdauer vor einer möglichen Verlängerung von bisher fünf auf zehn Jahre nach Eintritt der Unanfechtbarkeit verlängert.

Zu Buchstabe g (§ 38 Absatz 12 neu):

Mit dieser Regelung wird die mit dem Investitionsbeschleunigungsgesetz vorgenommene Änderung des § 17c Nummer 4 FStrG aufgegriffen. Danach soll die Durchführung eines Vorhabens auch dann weiter betrieben werden können, wenn eine Planergänzung oder ein planergänzendes Verfahren erforderlich wird. Die weitere Durchführung der Maßnahme ist auf diejenigen Teile des Vorhabens beschränkt, die offenkundig nicht von der Planergänzung betroffen sind.

Zu Nummer 12 (§ 38b)

Es wird entsprechend § 17h FStrG die Möglichkeit eröffnet, private Dritte als Projektmanager zur Straffung und Bündelung der Abläufe im Genehmigungsverfahren, insbesondere im Anhörungsverfahren einzubeziehen. Die Beauftragung eines Projektmanagers erfolgt im Auftrag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers. Er kann alle notwendigen Koordinierungsfunktionen übernehmen, die nicht unmittelbar den Kern des Abwägungsvorgangs berühren.

Zu Nummer 13 (§ 41)

Zu Buchstabe a (§ 41 Absatz 1):

Die Änderung von § 41 Absatz 1 Satz 1 beseitigt das Praxisproblem, dass die Vergabe von Bauaufträgen von den Enteignungsbehörden nicht als Baubeginn anerkannt wird. Es wird klargestellt, dass die Notwendigkeit des sofortigen Beginns des Vergabeverfahrens für Bauarbeiten ein ausreichender Grund ist, um die vorzeitige Besitzeinweisung anordnen zu können.

Zu Buchstabe b (§ 41 Absätze 6 und 7 neu):

Absatz 6 regelt, dass ein Rechtsbehelf gegen die vorzeitige Besitzeinweisung keine aufschiebende Wirkung hat. Dies entspricht der Vorschrift des § 18f Absatz 6a FStrG.

Mit dem neuen Absatz 7 wird als Folgeänderung zu Nummer 10 Buchstabe a (§ 38 Absatz 1) klargestellt, dass auch für Unterhaltungsmaßnahmen, die keiner Planfeststellung oder Plangenehmigung bedürfen, die vorzeitige Besitzeinweisung möglich ist.

Zu Nummer 14 (§ 42)

Die Änderungen in Absatz 1 regeln, dass auch zum Zweck der Unterhaltung, die nicht der Planfeststellung oder Plangenehmigung bedarf, die Enteignung zulässig ist.

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Nummer 10 Buchstabe a (§ 38 Absatz 1), nach der bauliche Maßnahmen auch dann Unterhaltungsmaßnahmen sind, wenn sie wegen der Anpassung an aktuelle Regelwerke mehr Grundfläche in Anspruch nehmen oder neue Anlagen erfordern.

Zu Artikel 2:

Die Verpflichtung zur Entsorgung von Abfällen, die im Bereich von Bundesautobahnen anfallen, wird wegen des Aufgabenübergangs auf den Bund seit dem 01.01.2021 der Gesellschaft privaten Rechts nach § 1 Infrastrukturgesellschafterrichtungsgesetz, also der Autobahn GmbH des Bundes zugewiesen. Damit wird die bestehende Sonderregelung für Autobahnen für die Autobahn GmbH übernommen. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass eine bewährte Praxis fortgesetzt werden kann, die sowohl der ordnungsgemäßen Entsorgung als auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dient.

Zu Artikel 3:

Die Verpflichtung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen zur Erstellung eines Niederschlagswasserbeseitigungskonzepts ist auf Bundes- und Landesstraßen im Außenbereich zu beschränken. Ein Niederschlagswasserbeseitigungskonzept für die Bundesautobahnen zu erstellen ist ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr Aufgabe des Landesbetriebs Straßenbau. Im Übrigen wird eine redaktionelle Anpassung vorgenommen. Der Normverweis ist fehlerhaft, da sich die in Bezug genommene Vorschrift mittlerweile in § 56 und nicht mehr in § 57 findet.

Zu Artikel 4:**Zu Nummer 1:**

In Nummer 3 der Anlage 1 des UVPG NRW wird in den Nummern 3 und 4 für den Bau, die Änderung und die Verlegung von vier- oder mehrstreifigen Straßen mit einer durchgehenden Länge von mehr als 10 km zwingend eine Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt. Bei einer durchgehenden Länge von mehr als 5 km wird es jedoch als vertretbar angesehen, die UVP-Pflicht zusätzlich davon abhängig zu machen, ob das Vorhaben mit einer Länge von mehr als 5 Prozent in einem der genannten gesetzlich besonders geschützten Gebiete liegt.

In den Nummern 4 und 5 der Anlage 1 des UVPG NRW wird die bisher in Nummer 5 allgemein für alle anderen Straßen nach Landesrecht vorgesehene Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durch ein System mit Bagatellschwellen ersetzt, bei deren Unterschreitung die Vorhaben von einer Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls und damit von einer UVP-Pflicht ausgenommen sind oder einer standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls unterworfen werden. Dadurch wird einerseits eine größtmögliche Berücksichtigung von Umweltbelangen sichergestellt, andererseits für Vorhaben, die die Bagatellschwellen unterschreiten, das Verfahren beschleunigt.

Durch die Einführung von Bagatellschwellen für sonstige nicht schon nach der Nummer 3 UVP-pflichtige Straßen nach Landesrecht ist im Ergebnis sichergestellt, dass für Vorhaben wie beispielsweise einer innerstädtischen Erschließungsstraße mit einer durchgehenden Länge von weniger als 2 km oder einem Radweg mit einer Länge von weniger als 6 km, sofern dieser nicht ein gesetzlich besonders geschütztes Gebiet berührt, keine Vorprüfungspflicht und damit auch keine UVP-Pflicht besteht.

Außerdem wird für Projekte, die nicht Radwege sind, klargestellt, dass eine Vorprüfungspflicht nur gilt, wenn mit dem Projekt eine erhebliche bauliche Umgestaltung verbunden ist. Die Regelung erfolgt im Zusammenhang mit der in Artikel 1 Nr. 10 vorgesehenen Änderung des § 38 Absatz 1 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen, durch die in Anlehnung an § 17 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes klargestellt werden soll, dass eine planfeststellungspflichtige Änderung einer Landes- oder Kreisstraße nur vorliegt, wenn die Straße um

einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird. Damit soll die Entbehrlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens für bauliche Umgestaltungen, die nicht erheblich sind, für die UVP-Entbehrlichkeit nachgezeichnet und die bezweckte Verfahrensbeschleunigung unterstützt werden. Gemeint sind vor allem Anpassungen der Straße an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- oder Verkehrsbedürfnisse wie zum Beispiel Ersatzneubauten bestehender Brückenbauwerke. Solche Erhaltungsmaßnahmen haben in der Regel auch keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Zu Artikel 5:

Regelung des Inkrafttretens