

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes, des Brandenburgischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung und des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes

A. Problem

Das Brandenburgische Straßengesetz, das im Januar 1999 erstmals seit seinem Inkraft-Treten im Jahre 1992 grundlegend novelliert und aktualisiert worden war und das in den darauf folgenden Jahren noch mehrfache Änderungen aufgrund von Anpassungen an EU-Richtlinien (z.B. Umsetzung der UVP-RL) und von Umstrukturierungen in der Verwaltungsorganisation des Landes erfahren hat, soll nach dem Willen des Sonderausschusses für den Abbau von Normen und Standards des Brandenburgischen Landtages im Rahmen des Bürokratieabbaus erneut novelliert werden.

Ziel der Novelle ist es, für den wirtschaftlich und sozial wichtigen Bereich der öffentlichen Straßen in Brandenburg ein noch effizienteres, die Anliegen der Bürger, der Wirtschaft und der Verwaltung besser Rechnung tragendes, bürger- und investorenfreundlicheres und mit den angrenzenden Rechtsbereichen besser harmonisierendes Straßengesetz zu schaffen. Damit soll für die Zukunft neben dem rechtmäßigen Verwaltungshandeln auch eine effektive und effiziente Organisation und Kooperation der Verwaltung des Landes im Rahmen des Straßenrechts sichergestellt werden.

Einer gleichzeitigen Änderung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes bedarf es, da dieses Gesetz in seiner Anlage parallel zum Straßengesetz auch die Straßenbauvorhaben enthält, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen.

B. Lösung

Schwerpunktmäßig wurden deshalb die derzeit bestehenden Belastungen der Kommunen und Bürger durch das Gesetz betrachtet und Möglichkeiten zu deren Entlastung und zur Reduzierung von Verwaltungsaufwand gesucht.

Die durch die Kommunen eingebrachten Änderungsvorschläge wurden mit einbezogen und auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Im Straßengesetz enthaltene Hemmnisse für Investoren wurden herausgefiltert und, soweit möglich, abgebaut oder zumindest verringert. Des Weiteren wurden die Abläufe der Verwaltungsverfahren überprüft, und zwar sowohl die Verfahren zur Erteilung von Erlaubnissen und Genehmigungen sowie insbesondere die Verfahrensabläufe im Planungsrecht mit dem Ziel der Verfahrensbeschleunigungen.

Zuständigkeitsregelungen wurden überprüft und teilweise abgeschafft, um Prüfungsüberschneidungen zu vermeiden und die Selbständigkeit der kommunalen Baulastträger zu stärken.

Es werden darüber hinaus die Neuregelungen des Bundes, die dieser durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren von Infrastrukturvorhaben im Dezember 2006 erlassen hat, ins Landesstraßenrecht übernommen.

Die im Straßengesetz vereinfachten Bestimmungen der Schwellenwerte für Umweltverträglichkeitsprüfungen von Straßenbauvorhaben werden gleichlautend im Brandenburgischen Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), Anlage 1 geändert.

C. Rechtsfolgenabschätzung

I. Erforderlichkeit

Hierzu wird auf die unter A genannte Entschließung des Sonderausschusses zum Abbau von Normen und Standards verwiesen.

Bei der Änderung des UVPG handelt es sich um eine notwendige Folgemaßnahme.

II. Zweckmäßigkeit

Die Regelungen sind in dieser Form auch zweckmäßig.

Es werden Änderungen bestehender Gesetze vorgenommen, die zur Entlastung von Bürgern und Verwaltung führen und die für mehr Rechtsklarheit bei der Gesetzesanwendung sorgen.

Ferner werden für erklärte Landesziele Rechtsgrundlagen geschaffen.

III. Auswirkungen auf Bürger, Wirtschaft und Verwaltung

Es kommt in allen Bereichen zu Entlastungen durch die Vereinfachung von Vorschriften, durch eine Erweiterung von Ermessensspielräumen und der Reduzierung von Standards.

D. Zuständigkeiten

Die Zuständigkeit für den Gesetzentwurf liegt beim Minister für Infrastruktur und Raumordnung.

- Entwurf Stand 02.01.2008 -
Gesetz zur Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes, des
Brandenburgischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
und des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes

Vom 2008

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes

Das Brandenburgische Straßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. März 2005 (GVBl. I S. 218) wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 9 wird wie folgt gefasst:
„§ 9 Straßenbaulast“
 - b) Nach der Angabe zu § 9 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 9a Straßenbaulastträger“
 - c) Die Angabe zu § 27 wird wie folgt gefasst:
„§ 27 Straßenbegleitgrün“
2. § 2 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 werden die Wörter „Parkbuchten und“ durch die Wörter „Park- und Materialbuchten sowie“ ersetzt.
 - b) In Nummer 3 letzter Halbsatz wird das Wort „Bepflanzung“ durch die Wörter „zur Straße gehörenden Pflanzen (Straßenbegleitgrün)“ ersetzt.
3. Dem § 6 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:
„Ergänzend gelten die Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg.“
4. § 7 Abs. 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 3 wird das Wort „vorher“ durch die Wörter „vor einer Abstufung“ ersetzt.
- b) Nach Satz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Über den Antrag auf Aufstufung einer Straße ist innerhalb eines Monats nach Eingang der erforderlichen Unterlagen zu entscheiden.“

5. § 9 wird wie folgt gefasst:

"§ 9 Straßenbaulast

(1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, umzugestalten oder sonst zu verbessern. Dabei sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Fußgänger-, Rad- und Behindertenverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs, des Umweltschutzes und der Stadtentwicklung, sowie insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit der Menschen, auch bei Bundesfernstraßen, angemessen zu berücksichtigen. Den Anforderungen und Bedürfnissen von Frauen und Männern jeden Alters ist beim Bau und der Unterhaltung von Straßen Rechnung zu tragen. Zur Straßenbaulast gehören nicht die Beleuchtung, die Reinigung, das Schneeräumen und das Streuen bei Schnee- und Eisglätte.

(2) Sind die Träger der Straßenbaulast unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande, die Aufgaben nach Absatz 1 Satz 1 zu erfüllen, so haben sie auf einen nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen hinzuweisen.

(3) Soweit nicht gemäß § 49a Abs. 3 die Gemeinden zuständig sind, sollen die Träger der Straßenbaulast nach besten Kräften über die ihnen nach Absatz 1 obliegenden Aufgaben hinaus die öffentlichen Straßen von Schnee räumen und bei Schnee- und Eisglätte streuen; ein Rechtsanspruch hierauf besteht nicht.

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

"§ 9a Straßenbaulastträger

(1) Das Land ist Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen. Die Landkreise und die kreisfreien Städte sind Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen. Die Gemeinden sind Baulastträger der Gemeindestraßen. Der Träger der Straßenbaulast für sonstige öffentlichen Straßen wird in der Widmungs- oder Umstufungsverfügung bestimmt. Ist der Träger der Straßenbaulast bei öffentlichen Straßen nicht feststellbar, so liegt die Baulast bis zu einer anderen Festlegung bei der Gemeinde.

(2) Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen und Kreisstraßen. Als Einwohnerzahl im Sinne dieses Gesetzes gilt die zum 31. Dezember der letzten drei aufeinander folgenden Jahre amtlich festgestellte Einwohnerzahl. Soweit dem Land oder den Landkreisen die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahr-

ten obliegt, erstreckt sich diese nicht auf Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege sowie Parkplätze; insoweit ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast.

(3) Werden Gemeindegrenzen geändert oder neue Gemeinden gebildet, so ist die amtlich festgestellte Einwohnerzahl des neuen Gemeindegebietes maßgebend. In diesen Fällen wechselt die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, wenn sie bisher dem Land oder einem Landkreis oblag, spätestens mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach dem Jahr der Gebietsänderung, sonst mit der Gebietsänderung.

(4) Eine Gemeinde mit mehr als 10 000, aber weniger als 50 000 Einwohnern kann Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten werden, wenn sie es mit Zustimmung der Kommunalaufsichtsbehörde gegenüber dem für den Straßenbau zuständigen Minister erklärt. Absatz 2 Satz 2 und Absatz 3 Satz 1 gelten sinngemäß. Die Kommunalaufsichtsbehörde darf ihre Zustimmung nur versagen, wenn Tatsachen vorliegen, die die Leistungsfähigkeit der Gemeinde zur Übernahme der Straßenbaulast ausschließen.

(5) Die Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung, soweit die Straßenbaulast oder eine sonstige Verpflichtung zur Herstellung oder Unterhaltung von Straßen oder Straßenteilen nach anderen gesetzlichen Vorschriften Dritten obliegt oder diesen in öffentlich-rechtlicher wirksamer Weise übertragen wird.“

7. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Das Wort „Schadenszuführung“ wird durch das Wort „Schadenszufügung“ ersetzt.

bb) Nach dem Wort „Staatshaftungsgesetz“ werden die Wörter „und dem Ordnungsbehörden-gesetz“ eingefügt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Von diesen allgemein anerkannten Regeln darf nur abgewichen werden, wenn den Anforderungen auf andere Weise durch gutachterlichen Nachweis ebenso entsprochen wird.“

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „die baulichen Anlagen“ durch die Wörter „Straßen, deren Zubehör oder Nebenanlagen gemäß § 2 Abs. 2“ ersetzt.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Die betroffenen Behörden sind rechtzeitig mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung zu beteiligen.“

cc) Der bisherige Satz 3 wird aufgehoben.

d) Absatz 5 wird aufgehoben.

8. § 11 Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Hat der bisherige Eigentümer berechtigterweise besondere Anlagen in der Straße gehalten oder Vereinbarungen im Sinne von Absatz 2 geschlossen, so ist der neue Eigentümer verpflichtet, diese in dem bisherigen Umfang zu dulden und gegen sich gelten zu lassen. §§ 16 und 18 Abs. 4 und 5 gelten entsprechend.“

9. § 12 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Der bisherige Träger der Straßenbaulast ist verpflichtet, das übergehende Grundstück auf seine Kosten vermessen und vermarken zu lassen, wenn und soweit es zur grundbuchmäßigen Erfassung erforderlich ist. Eine Vermessung und Vermarkung ist entbehrlich, wenn Vermessungsunterlagen vorliegen, die zur Fortführung des Liegenschaftskatasters geeignet sind. Über die Eignung der vorgelegten Unterlagen entscheidet die zuständige Katasterbehörde auf Grundlage des Vermessungs- und Liegenschaftsgesetzes. Der bisherige Träger der Straßenbaulast hat auch die durch die Fortführung des Katasters entstehenden Kosten zu tragen oder zu erstatten, soweit die planerischen Straßenvermessungen oder sonstige Messungen nicht als katastermäßige Grundlage geeignet sind. Wird diese Verpflichtung nicht innerhalb von zwei Jahren nach dem Übergang der Straßenbaulast erfüllt, so ist der neue Träger der Straßenbaulast berechtigt, die Vermessung und Vermarkung auf Kosten des bisherigen Trägers der Straßenbaulast durchführen zu lassen. Dies gilt nicht für Umstufungen, die bis zum Ablauf des 26. Mai 1999 bereits bekannt gemacht wurden.“

10. § 13 Abs. 6 wird wie folgt geändert:

- a) Nach dem Wort „Jahres“ werden die Wörter „nach Unanfechtbarkeit der Einziehung“ eingefügt.
- b) Nach Satz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Der frühere Eigentümer hat jedoch Anlagen und Rechte im Sinne des § 11 Abs. 2, die der bisherige Eigentümer rechtmäßig in der Straße gehalten oder vereinbart hat, im bisherigen Umfang zu dulden und gegen sich gelten zu lassen.“

11. § 14 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 werden die Wörter „verkehrsrechtlichen Vorschriften“ durch die Wörter „Straßenverkehrsvorschriften innerhalb der verkehrsüblichen Grenzen“ ersetzt.

12. § 15 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Gemeingebrauch kann durch die Straßenbaubehörden vorbehaltlich anderer Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde vorübergehend beschränkt werden, wenn dies wegen der Durchführung von Straßenbauarbeiten oder wegen des baulichen Zustandes der Straße notwendig ist. Die Beschränkungen sind von der Straßenbaubehörde oder der Straßenverkehrsbehörde in einer den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Weise kenntlich zu machen. Die Straßenbaubehörde oder die Straßenverkehrsbehörde und die Gemeinden, welche die Straße berührt, sind über wesentliche Beschränkungen rechtzeitig zu unterrichten.“

13. Dem § 16 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Kosten der Absperrung und Kennzeichnung von Arbeitsstellen sowie anderer durch die Arbeitsstellen auf oder neben der Straße erforderlicher Maßnahmen zur Sicherung des Straßenverkehrs trägt der Verursacher. Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend. Über die Kosten nach Satz 1 entscheidet die Straßenbaubehörde durch Verwaltungsakt, soweit sie die Maßnahmen angeordnet hat.“

14. § 18 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder Widerruf erteilt werden. Sie kann mit Bedingungen versehen und mit Auflagen verbunden werden. Über die Erteilung der Erlaubnis nach Absatz 1 ist nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, hat sie eine widerruflich erteilte Erlaubnis zu widerrufen, wenn die Straßenbaubehörde dies nach pflichtgemäßem Ermessen verlangt.“

15. § 19 Satz 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

„Einer Erlaubnis nach § 18 Abs. 1 bedarf es nicht, wenn für eine übermäßige Straßenbenutzung eine straßenverkehrsrechtliche Erlaubnis oder Ausnahmegenehmigung erteilt ist oder sie einer baulichen Anlage dient, für die eine Baugenehmigung vorliegt. Vor ihrer Entscheidung hat die hierfür zuständige Behörde die sonst für die Sondernutzungserlaubnis zuständige Behörde zu hören und ihre Entscheidung zu beachten.“

16. § 24 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

In Satz 2 wird die Angabe „zwei Monaten“ durch die Angabe „einem Monat“ ersetzt.

17. § 25 wird aufgehoben.

18. § 27 Abs. 1 Satz 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

„(1) Maßnahmen, welche das Straßenbegleitgrün der Straße und der Nebenanlagen betreffen, bleiben dem Träger der Straßenbaulast vorbehalten. Soweit im Zuge von Ortsdurchfahrten nicht die Gemeinde Träger der Straßenbaulast der Fahrbahn ist, sollen die Maßnahmen im Benehmen mit der Gemeinde erfolgen.“

19. § 35 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „nach Durchführung eines Raumordnungsverfahrens“ gestrichen.
- b) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die bestimmte Planung und Linienführung ist in den Flächennutzungsplan zu übernehmen.“

20. § 37 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 werden nach dem Wort „Planung“ die Wörter „und der Baudurchführung“ eingefügt.

21. § 38 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Landesstraßen dürfen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für den Bau oder die wesentliche Änderung von anderen Straßen kann, wenn sie in der Baulast eines Kreises oder einer Gemeinde stehen, auf Antrag und auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Soweit eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen oder eine Plangenehmigung zu beantragen. Absatz 5 gilt entsprechend.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Bau“ die Wörter „oder die wesentliche Änderung“ eingefügt.

bb) In Satz 3 wird der den Satz abschließende Punkt gestrichen und werden die Wörter „einschließlich enteignungsrechtlicher Vorwirkung.“ angefügt.

cc) Satz 4 wird aufgehoben.

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 2 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltene, nur über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Schnellstraßen, auf denen insbesondere Halten und Parken verboten ist,“

bb) In Satz 2 Nr. 3 wird im Satzteil vor dem Buchstaben a das Wort „unselbständigen“ gestrichen.

cc) Satz 2 Nr. 3 Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„f. auf einer Länge von mehr als 1,5 km in geschlossenen Ortslagen mit überwiegender Wohnbebauung liegt und auf der Grundlage einer aktuellen Verkehrsprognose eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von mindestens 8.000 Kfz/24 h in einem Prognosezeitraum von zehn Jahren zu erwarten ist oder“

d) Absatz 3a wird aufgehoben.

e) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Planfeststellung und die Plangenehmigung nach den Absätzen 1 und 2.“

bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Wahlweise kann auf Verlangen und auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast von der Gemeinde eine Änderung des Bebauungsplanes im vereinfachten Verfahren nach § 13 des Baugesetzbuches durchgeführt werden, soweit die Voraussetzungen vorliegen.“

cc) Der bisherige Satz 3 wird wie folgt geändert:

Das Wort „diesen“ wird durch das Wort „beiden“ ersetzt.

f) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 wird nach dem Wort „Planfeststellung“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Plangenehmigung“ die Wörter „oder in den Bebauungsplan nach Absatz 5“ eingefügt.

22. § 39 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 werden folgende Absätze 1a, 1b und 1c eingefügt:

„(1a) Über die Auslegung des Plans benachrichtigt die Anhörungsbehörde die nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 60 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannten Vereine sowie sonstige Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind (Vereinigungen). Sie gibt ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Benachrichtigung hat innerhalb der Frist des § 73 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg zu erfolgen. Sie ist durch Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg in den Gemeinden, Ämtern und kreisfreien Städten, in denen sich das Vorhaben auswirkt, ortsüblich bekannt zu machen. Die Beteiligung anderer Vereinigungen nach den allgemeinen Vorschriften bleibt unberührt. Für Plangenehmigungen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, gilt Satz 4 entsprechend.“

(1b) Für Vereinigungen gilt § 73 Abs. 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg entsprechend. § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg gilt entsprechend, wenn die Vereinigungen fristgerecht Stellung genommen haben. Sie sind, sofern nicht Absatz 2 Anwendung findet, von dem Erörterungstermin zu benachrichtigen.

(1c) Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind, sollen auf Veranlassung der Anhörungsbehörde von der Auslegung in der Gemeinde mit dem Hinweis nach § 73 Abs. 5 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg benachrichtigt werden.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Von einer förmlichen Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg kann abgesehen werden. Vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist den Einwendern Gelegenheit zur Äußerung zu geben. Entsprechendes gilt auch für Plangenehmigungen, soweit dabei über § 9 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung auf § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg verwiesen wird.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst :

„(3) Einwendungen gegen den Plan oder - im Fall des § 73 Abs. 8 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg - dessen Änderungen sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. Einwendungen und Stellungnahmen der Vereinigungen sind nach Ablauf der Äußerungsfrist nach Absatz 1b ausgeschlossen. Auf die Rechtsfolgen der Sätze 1 und 2 ist in der Bekanntmachung der Auslegung oder bei der Bekanntgabe der Einwendungs- oder Stellungnahmefrist sowie in der Benachrichtigung der Vereinigungen hinzuweisen.“

d) In Absatz 5 Satz 1 wird die Angabe „fünf Jahren“ durch die Angabe „zehn Jahren“ ersetzt.

e) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 erster Halbsatz wird das Wort „zuständige“ gestrichen.

bb) Satz 1 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. an dem vorzeitigen Beginn ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht,“

f) Absatz 10 wird wie folgt gefasst:

„(10) Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können; die §§ 45 und 46 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg bleiben unberührt.“

23. § 42 Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Träger der Straßenbaulast haben zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht.“

24. § 44 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Sie wird auch auf Verlangen betroffener Behörden tätig.“

b) Absatz 3 Satz 1 wird aufgehoben.

25. § 47 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgende Nummer 16 angefügt:

„16. als Eigentümer, Erbbauberechtigter, Nutzungsberechtigter oder als Verpflichteter nach § 49a Abs. 6 einer Satzung nach § 49a Abs. 5 Nr. 2 zuwiderhandelt, soweit die Satzung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist. Das Gleiche gilt für denjenigen, der im Falle von ungeklärten Eigentumsverhältnissen nach § 49a Abs. 5 Satz 3 die Pflichten des Eigentümers wahrzunehmen hat, weil er die tatsächliche Sachherrschaft über das Grundstück ausübt.“

b) In Absatz 2 wird nach der Angabe „14“ die Angabe „sowie 16“ eingefügt.

26. § 49a Abs. 4 wird wie folgt geändert:

In Satz 2 werden die Wörter „die Straßenbauämter“ durch die Wörter „den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg“ ersetzt.

Artikel 2 Änderung des Brandenburgischen Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Anlage 1 des Brandenburgischen Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 10. Juli 2002 (GVBl. I S. 62), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Juni 2007 (GVBl. I S. 106) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 18 wird wie folgt gefasst:

„18.	Bau einer dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltenen, nur über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbaren Schnellstraße, auf der insbesondere Halten und Parken verboten ist.“	X
------	---	---

2. Nummer 20 wird aufgehoben.

3. Die bisherige Nummer 20.1 wird Nummer 20 und wie folgt gefasst:

„20.	Der Neu- oder Ausbau von Straßen mit Ausnahme der Rad- und Gehwege, wenn die Maßnahme a) einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebietes, das durch die Richtlinien 79/409/EWG oder 92/43/EWG unter Schutz steht, oder eines Nationalparks oder eines Naturschutzgebietes führen kann oder in der Schutzzone I oder II eines Wasserschutzgebietes liegt, b) auf einer Länge von insgesamt mehr als 1 km in Biotopen gemäß § 32 Abs. 1 des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes oder geschützten Landschaftsbestandteilen liegt, c) auf einer Länge von insgesamt mehr als 3 km in Wasserschutzgebieten der Schutzzone III liegt, d) auf einer Länge von mehr als 4 km in Biosphärenreservaten, in Landschaftsschutzgebieten, in Denkmalbereichen oder in Gebieten liegt, die historisch, kulturell oder archäologisch von Bedeutung sind, e) auf einer Länge von mehr als 2,5 km in Gebieten oder Ballungsräumen liegt, für die nach Artikel 8 Abs. 3 der Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität (ABl. EG Nr. L 296 S. 55) eine Luftreinhalteplanung erforderlich ist,	X
------	---	---

	<p>f) auf einer Länge von mehr als 1,5 km in geschlossenen Ortslagen mit überwiegender Wohnbebauung liegt und auf der Grundlage einer aktuellen Verkehrsprognose eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von mindestens 8.000 Kfz/24 h in einem Prognosezeitraum von zehn Jahren zu erwarten ist, oder</p> <p>g) auf einer Länge von mehr als 5 km in Naturparks oder in Waldgebieten im Sinne des § 2 Abs. 1 des Waldgesetzes des Landes Brandenburg liegt.</p> <p>Sofern durch ein Vorhaben der Buchstaben b bis g zwar keine der dort genannten Schwellenwerte erfüllt, aber mindestens zwei dieser Schwellenwerte zu mehr als 75 Prozent erreicht werden, ist ebenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.“</p>	
--	---	--

4. Nummer 20.2 wird aufgehoben.

Artikel 3 Änderung des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes

Das Brandenburgische Naturschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 2004 (GVBl. I S. 350), geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 28. Juni 2006 (GVBl. I S. 74,79), wird wie folgt geändert:

§ 63 Abs. 3 Nr. 8 wird wie folgt geändert:

Nach dem Wort „Bundesfernstraßengesetzes“ werden die Wörter „oder nach § 38 Abs. 2 des Brandenburgischen Straßengesetzes“ eingefügt.

Artikel 4 Neufassung des Brandenburgischen Straßengesetzes

Das für Infrastruktur und Raumordnung zuständige Mitglied der Landesregierung kann den Wortlaut des Brandenburgischen Straßengesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil I bekannt machen.

Artikel 5 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Potsdam, den

Der Präsident
des Landtages Brandenburg

Stand: 02.01.2008

Begründung:

A) Allgemeiner Teil:

Das Brandenburgische Straßengesetz, das im Januar 1999 erstmals seit seinem Inkrafttreten im Jahre 1992 grundlegend novelliert und aktualisiert worden war und das in den darauf folgenden Jahren noch mehrfache Änderungen aufgrund von Anpassungen an EU-Richtlinien (z.B. Umsetzung der UVP-RL) und von Umstrukturierungen in der Verwaltungsorganisation des Landes erfahren hat, soll nach dem Willen des Sonderausschusses für den Abbau von Normen und Standards des Brandenburgischen Landtages als Beitrag zum Bürokratieabbau des Landes Brandenburg modellhaft novelliert werden.

Ziel der Novelle ist es, für den wirtschaftlich und sozial wichtigen Bereich der Landverkehrswege in Brandenburg ein noch effizienteres, den Anliegen der Bürger, der Wirtschaft und der Verwaltung besser Rechnung tragendes, bürger- und investorenfreundlicheres und mit den angrenzenden Rechtsbereichen noch besser harmonisierendes Straßengesetz zu schaffen. Damit soll für die Zukunft neben dem rechtmäßigen Verwaltungshandeln auch eine effektive und effiziente Organisation und Kooperation der Verwaltung des Landes im Rahmen des Straßenrechts sichergestellt werden.

Schwerpunktmäßig wurden deshalb die derzeit bestehenden Belastungen der Kommunen und Bürger durch das Gesetz betrachtet und Möglichkeiten zur Entlastung gesucht. Die durch die Kommunen eingebrachten Änderungsvorschläge wurden mit einbezogen und auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Des Weiteren wurden die Abläufe der Verwaltungsverfahren überprüft, und zwar die Verfahren zur Erteilung von Erlaubnissen und Genehmigungen sowie insbesondere die Verfahrensabläufe im Planungsrecht mit dem Ziel der Verfahrensbeschleunigungen.

Es wurden darüber hinaus die Neuregelungen des Bundes, die dieser durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren von Infrastrukturvorhaben im Dezember 2006 erlassen hat, ins Landesstraßenrecht übernommen.

Die Anlage des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes, welche u.a. auch die umweltverträglichkeitspflichtigen Straßenbauvorhaben enthält, wird dem geänderten § 38 Abs. 3 des Straßengesetzes entsprechend angepasst.

Es wird des Weiteren eine Ergänzung des § 63 des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes vorgenommen, die der Rechtslage des Bundes Rechnung trägt.

B) Zu den einzelnen Vorschriften:

I. Artikel 1 - Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes

Zu Nummer 1 (Inhaltsverzeichnis):

Das Inhaltsverzeichnis ist an die vorgenommenen Änderungen anzupassen.

Zu Nummer 2 (§ 2 öffentliche Straßen):

- In Absatz 2 Nr. 1 werden zur Vervollständigung die „Materialbuchten“ eingefügt. Materialbuchten sind, im Gegensatz zu Lagerplätzen und Entnahmestellen, seitliche Ausbuchtungen an Straßen zur Lagerung von Material für Bau, Erhaltung und Sicherung der Straße (z.B. Streugut und Ausbesserungsmaterial).
- Absatz 2 Nr. 3 wird durch die vorgenommene Einfügung räumlich präzisiert. Straßenbegleitgrün, also Pflanzen im Straßenraum, sind Zubehör der Straße - ohne Rücksicht auf eine Zweckbestimmung. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Nummer 3 (§ 6 Widmung):

- Absatz 1 wird um einen Hinweis auf das Verwaltungsverfahrensgesetz ergänzt. Die bisherige Streitfrage, ob die spezialgesetzliche Regelung einen Rückgriff auf die allgemeinen Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes zulasse, wird damit ausgeräumt. Es handelt sich um einen Gesetzesfolgenverweis.

Die Notwendigkeit der hier vorgeschlagenen Ergänzung ergibt sich des Weiteren daraus, dass dem Straßenverzeichnis in Brandenburg, anders als in verschiedenen anderen Bundesländern, keine konstitutive Bedeutung zukommt.

Zu Nummer 4 (§ 7 Umstufung)

- Durch die Ergänzung in Absatz 4 wird eine Verfahrensbeschleunigung erreicht. Die für die Aufstufungsentscheidung zuständige Straßenbaubehörde (gemäß Satz 1, die für die Straße mit der höheren Verkehrsbedeutung zuständige Straßenbaubehörde) hat innerhalb eines Monats - nach dem Eingang aller erforderlichen Unterlagen - den Antrag zu bescheiden. Damit wird sichergestellt, dass Aufstufungen nicht durch Behörden des neuen Straßenbaulastträgers unnötig verzögert werden.

Bei Abstufungen ist das Einvernehmen aller Beteiligten ausreichend, da die Entscheidung nicht von der Behörde des zukünftigen Straßenbaulastträgers getroffen wird.

Zu Nummer 5 (§ 9 Straßenbaulast):

Der bisherige § 9 wird aus Gründen der Übersichtlichkeit in die §§ 9 und 9a aufgespalten.

- Absatz 1 des neuen § 9 entspricht dem bisherigen Absatz 1 des § 9 und wird nur ergänzt.

Bei den zu berücksichtigenden Belangen wird die Geschlechtergerechtigkeit (Gender Mainstreaming) eingefügt, um der Bedeutung dieses grundsätzlichen Anliegens auch hier Rechnung zu tragen. Die Regelungen des Straßengesetzes selbst sind zwar geschlechterneutral, aber auf der Ebene der Ausführung des Gesetzes kann dieser Gesichtspunkt durchaus relevant werden, so z.B. bei der konkreten Planung einer Straßenbaumaßnahme. Denn das Gesetz stellt zwar die Instrumentarien zur rechtlichen Absicherung einer Maßnahme bereit, regelt aber nicht technische, straßenplanerische oder verkehrliche Aspekte.

- Absatz 2 der neuen Fassung entspricht in Inhalt und Form genau dem Absatz 2 der alten Fassung.
- In Absatz 3 wird durch die Ergänzung ausdrücklich klargestellt, dass auf den Winterdienst kein individueller Rechtsanspruch besteht.

Zu Nummer 6 (§ 9a Straßenbaulastträger):

Die Träger der Straßenbaulast waren bislang in § 9 Abs. 4 ff. BbgStrG geregelt. Wegen des Umfangs dieser Vorschrift wird der bisherige § 9 BbgStrG geteilt und § 9a BbgStrG eingefügt.

- Absatz 1 entspricht dem alten § 9 Abs. 4.
- Absatz 2 Satz 1 und 2 entsprechen dem alten § 9 Abs. 5 und der Satz 3 ist gleichlautend dem alten § 9 Abs. 8. Die Zusammenführung dient der Straffung des Gesetzes.
- Absatz 3 entspricht dem alten § 9 Abs. 6. Es wird lediglich nicht mehr auf die „Volkszählung“ zurückgegriffen, sondern entsprechend dem alten § 9 Abs. 5 (§ 9a Abs. 2 neu) auf die „amtlich festgestellte Einwohnerzahl“. Volkszählungen finden in zu großen Abständen statt, so dass diese Einwohnerzahlen als Relevanzgrößen zu veraltet sein können. Darüber hinaus wird die gewünschte Flexibilität und mehr Gerechtigkeit hinsichtlich der Straßenbaulastträgerschaft der Gemeinden hergestellt.
- Absatz 4 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 9 Abs. 7. Die Verweise auf die Absätze werden der neuen Aufteilung angepasst.
- Absatz 5 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 9 Abs. 9. Die Verweisungen auf die Absätze werden angepasst sowie eine redaktionelle Verbesserung vorgenommen.

Zu Nummer 7 (§ 10 Hoheitsverwaltung, bautechnische Sicherheit)

- In Absatz 1 wird zunächst eine redaktionelle Verbesserung vorgenommen, indem das Wort Schadenszuführung durch den korrekten Begriff „Schadenszufügung“ ersetzt wird. Dann wird beim Ausschluss des Schadenersatzes wegen schuldlos rechtswidriger Schadenszufügung in Absatz 1 nun neben dem Staatshaftungsgesetz auch auf das Ordnungsbehördengesetz (OBG) verwiesen. Diese Erweiterung wurde notwendig, da das Brandenburgische Oberlandesgericht in seiner neuesten Rechtsprechung¹ als Anspruchsgrundlage für eine solche Haftung neben dem Staatshaftungsgesetz auch das Ordnungsbehördengesetz (§ 38 Abs. 1 OBG) sieht. Da die Straßenbaubehörden als Sonderordnungsbehörden auch nach dem OBG handeln, ist der Regelungszweck, nämlich Haftungsausschluss, nur durch die Erweiterung aufrecht zu erhalten.
- In Absatz 2 wird zunächst klargestellt, dass die technischen Regelwerke beim Bau zu beachten sind. Mit dem neu eingefügten Satz 3 wird den Straßenbaulastträgern eine Abweichung von den Bauanforderungen ermöglicht, soweit die Qualität und Sicherheit auf andere Weise eine entsprechende Berücksichtigung finden. Der Nachweis, dass die Anforderungen erfüllt sind, ist durch Gutachten von anerkannten Sachverständigen zu belegen. Hierdurch sollen vor allem kommunalen Baulastträgern Spielräume und die Möglichkeit zur Erprobung von innovativen Techniken gegeben werden.

1 OLG Bbg, Urteil vom 30.01.2007; 2 U 13/06

- In Absatz 3 wird die eigenverantwortliche Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung verdeutlicht. In der Vergangenheit gab es diesbezüglich häufig Abgrenzungsschwierigkeiten. Stellen der öffentlichen Verwaltung sind, soweit sie in ihren Belangen und Zuständigkeiten betroffen sind, von den Straßenbaubehörden immer rechtzeitig zu beteiligen, so dass sie ihre fachlichen Stellungnahmen und Hinweise einbringen können. Ungeachtet davon, dass die Straßenbaubehörden in ihrem Aufgabenbereich von Genehmigungen, Zustimmungen usw. anderer Behörden freigestellt sind, haben sie trotzdem das materielle Recht der anderen Fachbereiche (z.B. Naturschutz, Denkmalschutz) strikt zu beachten. Zur Sicherstellung der Belange der anderen Behörden wurde deshalb der neue Satz 2 in den Absatz eingefügt. Entgegen seiner ursprünglichen Auffassung, hat auch das Umweltressort nach der Einfügung seine Bedenken zur Änderung des Abs. 3 zurückgezogen. Die Vorschrift gewährleistet somit die angemessene Beachtung der Interessen aller berührten Fachgebiete und dient aufgrund der konzentrierten Zuständigkeit der Straßenbaubehörden der Verfahrensvereinfachung und der zügigen Durchführung von Maßnahmen. Hier ist auch zu erwähnen, dass eine Vereinfachung der Zusammenarbeit ausdrücklich von verschiedenen unteren Naturschutzbehörden erbeten worden ist.
Des Weiteren wird die Pflicht zur Genehmigung von Kunstbauten (Brücken etc.), die zu Straßen von kreisangehörigen Gemeinden gehören, aufgehoben. Bisher waren diese durch den jeweils zuständigen Landkreis zu genehmigen. Durch die Genehmigungspflicht sollte sichergestellt werden, dass die Bauwerke auch allen Anforderungen entsprachen. Das dazu notwendige Fachpersonal war in den Gemeinden, insbesondere den kleineren, nicht vorhanden. Inzwischen hat sich die Situation jedoch geändert und es werden auf allen Ebenen externe Fachleute herangezogen, die die Erfüllung der Anforderungen zu gewährleisten haben.
- Absatz 5 wird aufgehoben, da er letztlich nur eine mit § 46 Abs. 3 gleichlautende Regelung enthält. Im Sinne der Entschlackung des Gesetzes wird auf den Absatz daher verzichtet.

Zu Nummer 8 (§ 11 Wechsel der Straßenbaulast):

- Absatz 3 wird aus Klarstellungsgründen um die rechtlichen Vereinbarungen im Sinne des Abs. 2 dieser Norm ergänzt.

Zu Nummer 9 (§ 12 Grundbuchberichtigung und Vermessung):

- Absatz 2 wird ergänzt im Hinblick auf bereits vorliegende Daten.

Die Heranziehung der Ergebnisse der planerischen Straßenvermessungen oder sonstiger Messungen sowohl zur grundbuchmäßigen als auch katastermäßigen Grundlage dient der Verringerung des Verwaltungsaufwandes in allen Straßenbaubehörden. Eine Vermessung und Vermarkung ist entbehrlich, wenn bereits Vermessungsunterlagen vorhanden sind, die zur Fortführung des Liegenschaftskatasters geeignet sind. Auf der Grundlage des Vermessungs- und Liegenschaftsgesetzes entscheidet die zuständige Katasterbehörde über die Eignung der vorgelegten Unterlagen. Arbeits- und Kostenaufwand wird eingespart. Grundbuchrechtlich wird das Grundstück durch die Bezugnahme auf die Messungen eindeutig bestimmt. Unangetastet bleibt aber das Verfahren, nach welchem die Übereinstimmung zwischen dem Grundbuch und dem Liegenschaftskataster sichergestellt wird. Sprachlich vereinfacht wurde des Weiteren die Bestimmung über Geltung der Kostentragungspflicht durch den bisherigen Straßenbaulastträger.

Zu Nummer 10 (§ 13 Eigentumserwerb, Rückübertragung von Eigentum und Vorkaufsrecht):

- Absatz 6 wird in Satz 1 um eine Klarstellung ergänzt. Es wird der Zeitpunkt, ab wann eine Rückübertragung verlangt werden kann, deutlich gemacht.
Der Absatz wird des Weiteren um einen Satz 2 ergänzt, der die Bewahrung der Rechte Dritter klarstellt, was bislang nicht ausdrücklich normiert war.

Zu Nummer 11 (§ 14 Gemeingebrauch, Anliegergebrauch):

- Absatz 1 wird präzisiert. Die Ersetzung der Wörter „verkehrsrechtlicher Vorschriften“ durch „Straßenverkehrsvorschriften“ dient lediglich der begrifflichen Präzisierung. Insbesondere die Einfügung „innerhalb der verkehrsüblichen Grenzen“ ist zur Bestimmung der Grenzen des Allgemeingebrauchs sinnvoll. Denn, Inhalt und Umfang des Gemeingebrauchs werden durch Herkommen und örtliche Gegebenheiten (inner-/außerörtliche Straßen) mitbestimmt. Der Verweis auf die Verkehrsüblichkeit, die von den Grenzen der Straßenverkehrsvorschriften zu unterscheiden ist, soll die Berücksichtigung einer bestehenden Verkehrsanschauung ermöglichen. Dies ist bei der Abgrenzung des Verkehrszwecks oder der Reichweite einer Anliegernutzung von Bedeutung geworden.

Zu Nummer 12 (§ 15 Beschränkung des Gemeingebrauchs):

- Durch die Ergänzungen in Absatz 1 wird klargestellt, dass Maßnahmen der Straßenbaubehörden in Konkurrenz zu den Befugnissen der Straßenverkehrsbehörden gemäß § 45 Abs. 2 StVO stehen können. Die Natur dieser Maßnahmen als Verkehrsbeschränkungen vermittelt dem Bundesgesetzgeber die Regelungskompetenz (Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG), und zwar auch, wenn sie nicht aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 StVO), sondern zum Schutz der Straße (§ 45 Abs. 2 Satz 1 StVO) erlassen werden.¹ In letzterer Hinsicht besteht freilich eine zugleich straßenrechtliche Anknüpfung, die dem Landesgesetzgeber einen Regelungsraum eröffnet, soweit schon der Gemeingebrauch als solcher (und nicht erst seine durch Verkehrsvorschriften geregelte Ausübung) beschränkt wird. Das Konkurrenzproblem im Hinblick auf die Behördenzuständigkeit wird im Sinne eines ersten Zugriffs der für den Zustand der Straße verantwortlichen Straßenbaubehörde mit Vorrang der Straßenverkehrsbehörde zur Sicherstellung der Verkehrsbelange gelöst.²

Zu Nummer 13 (§ 16 Vergütung von Mehrkosten):

§ 16 wird um einen neuen Absatz 3 erweitert.

- Der neue Absatz 3 führt zu mehr Rechtsklarheit und entlastet die Straßenbaulastträger finanziell. Bei aufwändigerer Herstellung oder bei überdurchschnittlichem Ausbau einer Straße räumt die Regelung des § 16 BbgStrG dem Straßenbaulastträger einen Kostenersatzanspruch gegen den Begünstigten ein. Ob dieser sich auch auf die Kosten für die Absperrung und Kennzeichnung bei Straßenarbeiten, wie beispielsweise Lichtzeichenanlagen, Sperren, Verkehrszeichen und Beleuchtungsanlagen erstreckt, regelt der bisherige § 16 BbgStrG a. F. nicht zweifelsfrei. Die neue Regelung stellt dies nun eindeutig klar. Durch den Erlass eines Kostenbescheides wird darüber hinaus sichergestellt, dass das Geld der Gemeindekasse ohne Verzögerung zufließt, denn bei Kostenbescheiden ist lt. Gesetz (§ 80 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) die aufschiebende Wirkung eines Widerspruchs oder einer Klage nicht gegeben.

1 Vgl. Lorenz/Will, Straßengesetz Baden-Württemberg, § 14, Rdnr. 3.

2 Vgl. Lorenz/Will, Straßengesetz Baden-Württemberg, § 14, Rdnr. 6

Zu Nummer 14 (§ 18 Sondernutzung):

Der Absatz legt in der neuen Fassung die Entscheidung über die Erlaubnis ganz in das Ermessen der zuständigen Behörde. Die in der bisherigen Gesetzesfassung vorhandenen Beispiele, die vielfach als bindend interpretiert wurden und wodurch sich insbesondere die kommunalen Straßenbaulasträger immer wieder in ihrer Entscheidungskompetenz beschnitten fühlten, wurden gestrichen. Die Norm ist jetzt auf ihren wesentlichen Inhalt beschränkt und gibt der Exekutive die Möglichkeit, Ermessensentscheidungen unter Ausnutzung aller Ermessensspielräume zu treffen. Wirtschaftsunternehmen kann damit grundsätzlich in großzügigerer Art und Weise als bislang straßenrelevante Außenwerbung erlaubt werden. Allerdings sind die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften stets zu beachten.

Außerdem führt die Streichung von § 18 Abs. 2 S. 4 Nr. 1 BbgStrG a. F. zur Lösung von folgendem Problem: Aufgrund der anerkannten „Gleichstellung“ der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs mit der Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs ist die bestehende Vorschrift des § 18 Abs. 2 S. 4 Nr. 1 BbgStrG a. F. in sich widersprüchlich, zumindest missverständlich. Da die Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs Voraussetzung für die Annahme einer Sondernutzung ist, Maßstab für eine Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs aber die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist, könnte es bei (extensiver) grammatikalischer Interpretation des § 18 Abs. 2 S. 4 Nr. 1 BbgStrG rechtstheoretisch bislang gar keine Sondernutzung geben.

Zu Nummer 15 (§ 19 Besondere Nutzung):

Diese Regelung wurde aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung und -Vereinfachung (Konzentrationswirkung) dahingehend erweitert, dass es neben den Fällen, in denen nach den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts eine Erlaubnis für eine übermäßige Straßennutzung oder eine Ausnahmegenehmigung erteilt wird, auch dann, wenn die Benutzung einer Anlage dient, für die eine Baugenehmigung erforderlich ist, einer Sondernutzungserlaubnis nach § 18 Abs. 1 BbgStrG nicht bedarf. Damit wird ein Doppelgenehmigungsverfahren vermieden und der Bürger hat früher Rechtsklarheit. Darüber hinaus wird klargestellt, dass die Stellungnahmen der Straßenbaubehörden bei der Gesamtentscheidung zu beachten sind; ein reines Anhören ihrer Hinweise bzw. Bedenken ist nicht ausreichend.

Zu Nummer 16 (§ 24 Bauliche Anlagen an Straßen)

- In Absatz 3 wird die Frist für die Zustimmung zu baulichen Anlagen im Anbauverbotsbereich von zwei Monaten auf einen Monat verkürzt. Dies dient der Beschleunigung des Verfahrens. Im Sinne der Bürger und der Wirtschaft wird in kurzer Zeit Rechtsklarheit geschaffen. Ebenso wird eine Harmonisierung mit § 63 Abs. 4 BauO herbeigeführt.

Zu Nummer 17 (§ 25 Schutzwaldungen)

Diese Vorschrift wird aufgehoben, da sie seit dem erstmaligen Inkrafttreten des Gesetzes im Jahr 1992 bis heute niemals zur Anwendung gekommen ist und auch für die Zukunft keine Fälle denkbar sind, zu deren Regelung ein Weiterbestehen der Norm notwendig wäre.

Zu Nummer 18 (§ 27 Straßenbegleitgrün)

- Die Neufassung des Absatzes 1 wurde nötig, um klarzustellen, dass die Träger der Straßenbaulast auch im Bereich des Straßenbegleitgrüns (alle Pflanzungen) der Straße und Nebenanlagen keiner weiteren Hoheitsakte anderer Behörden bedürfen. Sie nehmen als Straßenbaulastträger sämtliche Aufgaben und die damit verbundene Verantwortung zur verkehrssicheren Herstellung, Gestaltung und Unterhaltung der Straßen wahr. Dies entspricht dem anerkannten Grundsatz, dass jeder Aufgabenträger in seinem Hoheitsbereich selbstständig und selbstverantwortlich handelt. Wollte man von diesem Prinzip abweichen, würde das die Straßenbauverwaltung bis an die Grenze der Handlungsunfähigkeit belasten, da sie für viele ihrer Arbeiten erst Genehmigungen bei den Naturschutz-, Denkmalschutz, Immissionsschutz-, Abfall- oder Wasserbehörden einholen müsste. Letztlich folgt die Neuformulierung damit dem Auftrag des Gesetzgebers, da sie die oben beschriebene Vielzahl an unnötigen Verwaltungsverfahren verhindert.

Zu Nummer 19 (§ 35 Planung und Linienbestimmung):

- Durch die Streichung der Worte „nach Durchführung eines Raumordnungsverfahrens“ in Absatz 2 des § 35 BbgStrG wird eine Unstimmigkeit in der Gesetzeslage beseitigt. Bisher war nach dem Straßengesetz vor jedem Neubau einer Landesstraße ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, obwohl der gemeinsame Landesplanungsvertrag für Berlin und Brandenburg, der das „Wann und Wie“ von Raumordnungsverfahren grundsätzlich regelt, hier unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. wenn die Beurteilung der Raumverträglichkeit auf anderer raumordnerischer Grundlage hinreichend gewährleistet ist oder soweit der Neubau keine überörtliche Bedeutung hat) Ausnahmen zulässt. Zwar wurde in der Praxis von diesen Ausnahmemöglichkeiten bereits seit langem Gebrauch gemacht, allerdings unter Verstoß gegen die Regelung des Straßengesetzes. Dieser Widerspruch wird durch die Streichung beseitigt.
- Die Änderung in Absatz 4 ist rein redaktioneller Art, eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Nummer 20 (§ 37 Vorarbeiten)

- In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „und der Baudurchführung“ eingefügt um sicherzustellen, dass notwendige Vorarbeiten zur Realisierung eines Bauprojektes nicht nur bei der Vorbereitung der Planung (d.h. des Antrags und seiner Ergänzungen), sondern auch in der darauffolgenden Phase der Vorbereitung der Baudurchführung (nicht des Baus) ohne Störung, also mit Duldung des Eigentümers, erfolgen können.

Nach geltendem Recht sind vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses Maßnahmen zur Ausschreibung des Vorhabens, die Untersuchungen auf dem Grundstück nötig machen, als notwendige Vorarbeiten zur Vorbereitung der Planung vom Eigentümer hinzunehmen, soweit sie im Einzelfall verhältnismäßig sind (BVerwG, 4 VR 9/02). Danach sind sie gegen den Willen des klagenden Grundeigentümers ausgeschlossen, soweit keine sofortige Vollziehbarkeit besteht.

Künftig sind verhältnismäßige Vorarbeiten kurz vor sowie auch nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses möglich, auch wenn der Beschluss beklagt wird und keine sofortige Vollziehbarkeit besteht. Auch wenn ein Grundeigentümer oder ein anerkannter Naturschutzverein die Aufhebung der sofortigen Vollziehbarkeit erreicht, sind erforderliche Vorarbeiten weiterhin verhältnismäßig, weil Fehler des Planfeststellungsbeschlusses in der Praxis nicht so schwerwiegend sind, dass die Planfeststellung insgesamt aufgehoben wird.

In der Regel berührt ein Fehler nicht die Grundlage der Abwägung, so dass es nur zu einer Ergänzung des Plans z.B. um weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder zu einem ergänzenden Verfahren kommt, die an der Grundstücksbetroffenheit nichts ändern.

Damit wird die Rechtssicherheit erhöht und das Planungsverfahren sowie der Baubeginn beschleunigt. Eine Vorbereitung der Ausschreibung des Bauvorhabens parallel zum Planungsfortschritt wird erleichtert. Dies ermöglicht ein zeitgerechtes sinnvolles Wechselspiel zwischen Ausschreibung und Planung. Die zügige Vorbereitung der Ausschreibung erleichtert den Baubeginn.

Die Landesregelung wird mit dieser Erweiterung auch dem Bundesrecht in § 16a Abs. 1 FStrG angeglichen. Hier wurde diese Regelung durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben (BGBl. I 2006, 2833; 2007, 691) eingeführt. Auslöser war der oben genannte Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes zum geplanten Neubau der BAB A 44 Kassel-Eisenach. Das Amt für Straßen- und Verkehrswesen wollte Bodenuntersuchungen durchführen (Untergrunderkundungen in Form von Baugrundaufschlussbohrungen und Schürfungen). Es begründete dies mit notwendigen Vorarbeiten für den geplanten Neubau, worunter auch Vorarbeiten für die Planung der Baudurchführung fielen. Das Amt hoffte dadurch auf einen Beschleunigungseffekt von ca. 6-9 Monaten, die spätere Durchführung des Plans betreffend.

Das Gericht führte in diesem Zusammenhang aus, dass bei Vorliegen eines Planfeststellungsbeschlusses ein Rückgriff auf § 16a des Fernstraßengesetzes, der bislang nur die Zulässigkeit von Vorarbeiten zur Vorbereitung der Planung ermöglicht, nicht möglich ist. Vielmehr stellt dann der Planfeststellungsbeschluss selbst die Grundlage für die Durchführung der Vorarbeiten dar. Wenn er nicht vollziehbar ist, gibt es keine Rechtsgrundlage. Verfahrensverzögerungen sind die Folge.

Die Ergänzung des Brandenburgischen Straßengesetzes analog zur Bundesregelung ermöglicht künftig die Durchführung von Vorarbeiten zur Vorbereitung der Baudurchführung unmittelbar auf der Grundlage eines Gesetzes und damit unabhängig davon, ob der Planfeststellungsbeschluss sofort vollziehbar ist. Wenn Eigentümern im Interesse eines bestmöglichen Abwägungsergebnisses bereits in der Planungsphase die Duldung von Vorarbeiten zugemutet wird, selbst wenn sich später herausstellt, dass die Grundstücke wegen eines anderen Trassenverlaufs nicht in Anspruch genommen werden, so ist ihnen auch nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eine Duldung von Vorarbeiten zuzumuten, selbst wenn sie im Hauptsacheverfahren später obsiegen sollten.

Zu Nummer 21 (§ 38 Planfeststellung, Plangenehmigung):

- Absatz 1 sieht ein obligatorisches Planfeststellungsverfahren nun lediglich noch für Landesstraßen vor. Für andere Straßen, soweit sie in der Baulast eines Kreises oder einer Gemeinde liegen, kann fakultativ ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Straßen, die in privater Baulast liegen, z. B. Eigentümerwege, sind nicht planfeststellungsbedürftig, insoweit wird die Verwaltung entlastet. Damit ist im Unterschied zur bisherigen Regelung, nunmehr der Bau einer Kreisstraße auch ohne Planfeststellungsverfahren möglich. Andererseits besteht jetzt die Möglichkeit auch innerörtliche Gemeindestraßen auf Antrag planfestzustellen. Das Ermessen der gemeindlichen und kreislichen Straßenbaulastträger wird mit der Regelung stark erweitert. Sie können auf diese Weise die für sie effizienteste Verfahrensart wählen. Zur Entlastung der Landesverwaltung und zur Steuerung wurde eine Kostenregelung eingeführt.

Die fakultative Planfeststellung findet ihre Grenzen, soweit eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist. In diesem Falle ist wegen des Erfordernisses eines Trägerverfahrens zwingend ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren durchzuführen.

Abweichend zu den Regelungen über die Plangenehmigung in sonstigen Landesstraßengesetzen und im FStrG (Allerdings gestattet § 17b Abs. 1 Nr. 5 FStrG in den neuen Bundesländern zurzeit auch noch Plangenehmigungsverfahren bei Projekten, die einer UVP bedürfen. Die Regelung läuft aber am 31.12.2007 aus.) ist das Plangenehmigungsverfahren nämlich ebenfalls als Trägerverfahren für eine UVP geeignet, wie sich in der bisherigen Praxis bereits erwiesen hat. Unter den Voraussetzungen des § 38 Abs. 5 ist aber auch ein Bebauungsplanverfahren möglich.

- Absatz 2

Die Möglichkeit der Plangenehmigung darf nicht nur für den Bau, sondern muss auch für wesentliche Änderungen einer Straße bestehen. Hieraus resultiert die Ergänzung in Satz 1. Der Hinweis auf Absatz 1 kann entfallen, weil nunmehr lediglich für Landesstraßen ein Planfeststellungsverfahren zwingend ist. Auch für die fakultativen Verfahren bei Kreis- und Gemeindestraßen soll, bei Vorliegen der Voraussetzungen, die Möglichkeit der Plangenehmigung gegeben sein. Wie bereits oben ausgeführt, ist auch dieses Verfahren ein ausreichendes Trägerverfahren für eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Durch die Erweiterung des Satzes 3 wird noch einmal betont, dass die Gleichsetzung der Rechtswirkungen von Planfeststellung und Plangenehmigung auch für die enteignungsrechtliche Vorwirkung gilt. Dies dient der Klarstellung, denn bisher ergab sich die enteignungsrechtliche Vorwirkung der Planfeststellung lediglich aus der Regelung zur Enteignung in § 42 Abs. 1, S. 2. Die Neuregelung weicht vom Verwaltungsverfahrensgesetz ab, steht aber im Gleichklang mit dem Fernstraßengesetz.

Der letzte Satz des alten Absatzes entfällt. Diese Regelung wurde in § 63 Abs. 3 Nr. 8 BbgNatSchG landesrechtlich umgesetzt. Dadurch ergibt sich eine systematische Einheitlichkeit. Die Normen werden klarer gefasst, um die Praktikabilität der Vorschriften zu verbessern.

- Absatz 3 Satz 2 Nr. 1

Die Definition des Begriffes „Schnellstraße“, wie er im Europäischen Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 (BGBl. II 1983, 245) festgelegt wurde, wird Bestandteil des Gesetzestextes. Bisher war die Definition nur in einer Fußnote vermerkt, obwohl sie europarechtlich zwingend ist.

- In Absatz 3 Satz 2 Nr. 3 werden die Geh- und Radwege (selbständige und unselbständige) von der Schwellenwertregelung ausgenommen. Der Bau von Geh- und Radwegen hat keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt; von einer UVP kann daher generell abgesehen werden. Andererseits wird durch den Bau solcher Wege auch dazu beigetragen, dass die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gefördert wird und damit der Schutz der Umwelt insgesamt. Langwierige und komplizierte Verfahren zur Planung und zum Bau verhindern dagegen die Erweiterung des Geh- und Radwegenetzes. In den Bundesländern Bayern und Saarland ist es bereits Praxis den Bau von Geh- und Radwegen keiner UVP zu unterziehen. Beanstandungen oder Verfahren wegen einer diesbezüglichen Verletzung europarechtlicher Vorgaben liegen nicht vor bzw. wurden ohne Rüge eingestellt.

- In Absatz 3 Satz 2 Nr. 3f wird der Schwellenwert sowohl für den Aus- als auch für den Neubau auf 1,5 km festgelegt und die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf 8.000 Kfz/24 h angehoben. Dies rechtfertigt sich aus vergleichbaren Regelungen, die in den Ländern Sachsen und Hessen bestehen und seitens der EU keine Kritik erfahren haben.

- Absatz 3a wird gestrichen. Die dem Absatz 3a zugeordnete Auffangfunktion ist europarechtlich nicht erforderlich. Nach nunmehr gefestigter Rechtsprechung des EuGH entfaltet die wirksame Festlegung von Schwellenwerten durch die Mitgliedstaaten eine Art „Sperrwirkung“ im Hinblick auf eine allgemeine oder standortbezogene Einzelfalluntersuchung. (Vgl. EuGH v. 24.10.1996 in der Rechtssache C-

72/95 (Kraaijeveld u.a., Slg. 1996, I-5403), Rdnr. 48 ff.; bestätigt in EuGH, v. 16.9.1999 in der Rechtssache C-435/97 (Word Wildlife Fund (WWF)/Autonome Provinz Bozen), Rdnr. 38 und EuGH, v. 21.9.1999 in der Rechtssache C-392/96 (Kommission/Irland, Slg. 1999, I-5901), Rdnr. 74 und zuletzt Urteil des EuGH vom 7.3.2002 in der Rechtssache C-474/99 (Kommission/Spanien), Rdnr. 30 ff.) Dies setzt aber voraus, dass die Schwellenwerte nicht nur die Größe, sondern auch Art und Standort der Projekte berücksichtigen. Weiterhin dürfen nicht von vornherein eine Vielzahl von Projekten mit erheblichen Umweltauswirkungen von einer Prüfung ausgeschlossen sein, es sei denn, auf Grund einer pauschalen Beurteilung aller ausgenommenen Projekte wäre davon auszugehen, dass bei ihnen nicht mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Diese Vorgaben werden bereits bei der Bestimmung von konkreten Schwellenwerten für die jeweiligen Gebietstypen in § 38 Abs. 3 BbgStrG berücksichtigt. Hierbei ist - wie oben ausgeführt - keine Ermessensüberschreitung festzustellen gewesen. Eine „Auffangfunktion“, wie sie ursprünglich der Regelung des § 38 Abs. 3a zukommen sollte, ist daher europarechtlich nicht erforderlich. Dies dient der Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren.

Das Bundesland Sachsen hat sich bereits seit längerem vom Prinzip der Vorprüfung im Einzelfall getrennt.

- Absatz 5 wird erweitert. Zunächst wird klargestellt, dass ein B-Plan nicht nur die Planfeststellung, sondern auch die in ihren Rechtswirkungen gleichgestellte Plangenehmigung ersetzt.

Es wird des Weiteren ein neuer Satz 3 eingefügt. Bei notwendigen Ergänzungen eines B-Planes, z.B. wenn eine Straße breiter als im B-Plan vorgesehen angelegt werden soll, ist nach derzeitigem Recht eine Planfeststellung durchzuführen. Die abweichende Planfeststellung setzt den Bebauungsplan zwar insoweit nicht außer Kraft, sie macht ihn aber unvollziehbar. Sinnvoller und zweckmäßiger wird es regelmäßig sein, wenn die Gemeinde sich zur Aufhebung, Änderung oder Ergänzung ihres Bebauungsplans entschließt. Denn es werden meist die Voraussetzungen des § 13 BauGB vorliegen, so dass die Änderung des Bebauungsplanes im vereinfachten Verfahren erfolgen kann. Dies ist wesentlich zeit- und kostengünstiger als ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren. In diesem Fall hat der Träger der Straßenbaulast der Gemeinde die dadurch entstandenen Kosten zu erstatten, ebenso wie Aufwendungen für Entschädigungen an Dritte wegen Umplanung.

- Im Absatz 6 wird die Möglichkeit der Festsetzung von der Sicherheit und Ordnung dienenden Anlagen an Landes- und Kreisstraßen durch Planfeststellung oder Plangenehmigung um die Bebauungspläne, entsprechend dem erweiterten Abs. 5, ergänzt.

Zu Nummer 22 (§ 39 Besondere Vorschriften für Planfeststellung und Plangenehmigung):

Die neu eingeführten Absätze 1a, 1b und 1c dienen der Übernahme von Regelungen, die durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09.12.2006 (BGBl. I S. 2833) in das Fernstraßengesetz eingefügt wurden.

Zu den Regelungen im Einzelnen:

- Der neue Absatz 1a regelt die Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände und Umweltvereinigungen sowie der Naturschutzverbände im Anhörungsverfahren. Diese werden jetzt wie Private in das Anhörungsverfahren einbezogen.

In der Praxis hat sich in der Vergangenheit eine Sonderstellung der anerkannten Naturschutzvereine herausgebildet. Sie werden, anders als die sonstigen Betroffenen, unter Beifügung eines Übersichtsplans schriftlich von der Einleitung des Anhörungsverfahrens unterrichtet. Diese mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand verbundene Verfahrensweise ist weder europarechtlich geboten noch verfassungsrechtlich erforderlich.

Es handelt sich bei den genannten Vereinigungen und Verbänden nicht um „Träger öffentlicher Belange“ (BVerwG, Urteil vom 14. Mai 1997 – 11 A 43.96). Absatz 1a beseitigt deshalb eine nicht nachvollziehbare Besserstellung der im Rahmen des § 60 BNatSchG nach landesrechtlichen Vorschriften anerkannten Naturschutzvereinen gegenüber Privaten. Dies gilt insbesondere, nachdem nunmehr der Kreis der zu beteiligenden Vereinigungen über die anerkannten Naturschutzvereine hinaus auf die anerkannten Umweltvereinigungen und Naturschutzverbände ausgedehnt worden ist, die bundes- und sogar weltweit agieren können. Das gleiche gilt für Plangenehmigungsverfahren, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen.

- Mit der Einfügung des Absatzes 1b wird eine Gleichstellung und damit eine Gleichbehandlung von klagebefugten Vereinigungen mit den in eigenen Belangen betroffenen Einwendern im Hinblick auf die Gelegenheit zur Erhebung von Einwänden und zur Abgabe von Stellungnahmen sowie deren Ausschluss bei nicht fristgerechter Beteiligung erreicht. Insoweit gilt auch das unter Absatz 1a bezüglich der europa- und verfassungsrechtlichen Aspekte Gesagte.
- Die Regelung des Absatzes 1c stellt eine verfahrensmäßige Vereinfachung dar. Die bislang erforderlichen Ermittlungstätigkeiten bei nicht ortsansässigen Betroffenen entfallen.

Damit wird der Aufwand der Anhörungsbehörde zur Ermittlung von nachweislich abwesenden Grundstücksbetroffenen nach dem Vorbild des § 3 Abs. 2 S. 3 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes verringert. Nach heutigem Recht wird ein Plan nach ortsüblicher Bekanntmachung zur Einsicht ausgelegt. Zudem wird anhand von Grundbuch und Grundsteuerlisten ermittelt, ob ein betroffener Grundstückseigentümer nicht vor Ort wohnt, und auf Veranlassung der zuständigen Anhörungsbehörde werden diese nicht ortsansässigen gesondert benachrichtigt, soweit Name und Adresse bekannt sind. Sind diese Angaben jedoch nicht bekannt, ist danach für eine angemessene Frist zu ermitteln. Dies führt zum einen zu einer Rechtsunsicherheit, weil nicht klar ist, welcher Ermittlungsaufwand rechtlich erforderlich ist, zum anderen besteht die Gefahr, dass die betroffenen Personen Amtshaftungsansprüche wegen Verstoßes gegen drittbezogene Amtspflichten geltend machen. Künftig wird die Anhörungsbehörde von der Last befreit, Namen und Anschriften der nachweislich nicht ortsansässigen Grundstücksbetroffenen gesondert ermittelt zulassen. Diese Erleichterung beschleunigt das Verfahren und erhöht die Rechtssicherheit.

- Absatz 2 wurde dahingehend ergänzt, dass ein Absehen von einer förmlichen Erörterung i.S. des § 73 Abs. 6 VwVfGBbg nicht mehr nur bei Planfeststellungsverfahren zur Änderung von Straßen, sondern grundsätzlich in jedem Fall möglich ist. Die Entscheidung über die Durchführung eines Erörterungstermins wird nun in allen Fällen in das Ermessen der Anhörungsbehörde gestellt.

Praktische Erfahrungen zeigen, dass die Durchführung eines Erörterungstermins lediglich in Einzelfällen zu einem zusätzlichen Erkenntnisgewinn führt. Die dem Erörterungstermin zugeordneten Funktionen entpuppen sich vielfach als theoretische Konstrukte, die sich nicht durch die Erkenntnisse untermauern lassen, welche aus der Praxis der Durchführung von Erörterungsterminen gewonnen werden. So wurde dem Erörterungstermin stets eine besondere Informationsfunktion zugeschrieben. Durch die den Bürgern im Erörterungstermin gebotene Möglichkeit der Erläuterung und Vertiefung ihrer Einwände sollte die Verwaltung umfassende Kenntnisse über die Vor- und Nachteile des Vorhabens und dementsprechende Entscheidungsparameter erwerben. In der Praxis erlangt die Verwaltung am Erörterungstermin doch lediglich selten Informationen, die ihr nicht bereits durch die schriftlichen Einwände bekannt waren.

Auch die Funktion des Erörterungstermins als Veranstaltung, die der Interessenvertretung der Bürger und der Verbesserung von deren subjektiv-rechtlichen Positionen dient und hierdurch eine Akzeptanz und Transparenz der späteren Verwaltungsentscheidung schaffen soll, wird nicht durch praktische Erfahrungen bestätigt. Vielmehr wird der Erörterungstermin von den Bürgern in den meisten Fällen dahingehend wahrgenommen, dass eine Einflussnahme auf die behördliche Entscheidung in der Sache zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich ist, eine grundlegende Weichenstellung und informelle Abstimmung zwischen Verwaltung und Vorhabenträger bereits stattgefunden hat. Werden Erörterungstermine somit den ihnen zugedachten Funktionen nicht gerecht, sind sie als unzweckmäßig anzusehen. Dem zeitaufwändigen, personal- und kostenintensiven Verwaltungsverfahren steht dann kein äquivalenter Nutzen gegenüber. Aufgrund der Verweisungen im UVPG auf § 73 Abs. 3 S. 1 und Absätze 4 - 7 VwVfG gilt dies auch für Plangenehmigungsverfahren, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen.

Auf ein generelles Absehen von Erörterungsterminen wurde verzichtet, um denjenigen Fällen gerecht zu werden, die aufgrund ihrer tatsächlichen oder rechtlichen Gegebenheiten eine besondere behördliche Aufklärung, Information und Konfliktschlichtung erforderlich machen.

Den Zweckmäßigkeitserwägungen, die für eine Ermessensentscheidung hinsichtlich des Absehens von der Durchführung eines Erörterungstermins sprechen, stehen auch keine rechtlichen Bedenken entgegen, da weder das Europarecht noch das deutsche Verfassungsrecht die Durchführung eines Erörterungstermins gebieten.

Auf europäischer Ebene soll dem Ziel einer Verbesserung des Umweltschutzes unter anderem durch eine Beteiligung der Öffentlichkeit an den behördlichen Entscheidungsprozessen näher gekommen werden. Die hierzu erlassenen Richtlinien wie die Richtlinie 2003/35/EG zum Aarhus-Übereinkommen oder die Richtlinie für die Umweltverträglichkeitsprüfung bieten jedoch keinen Anhaltspunkt dahingehend, dass die Stellungnahmen und Meinungsäußerung im Rahmen einer möglichen Auseinandersetzung zu erfolgen haben. Es reicht, wenn die Möglichkeit geschaffen wurde, schriftlich Einwendungen zu erheben.

Auch Anhaltspunkte dafür, dass deutsches Verfassungsrecht verletzt sein könnte, ergeben sich nicht.

- Die Präklusionsvorschrift in Absatz 3 wird nunmehr auch auf Vereinigungen ausgedehnt. Damit findet die Gleichstellung von Vereinigungen und Privaten in allen Verfahrensschritten statt. Weder aus verfassungs- noch aus europarechtlicher Sicht besteht ein Grund für unterschiedliche Handhabung. Durch die Angleichung ergeben sich jedoch beachtliche Beschleunigungseffekte.
- Absatz 5 Die grundsätzliche Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen und Plangenehmigungen wird von 5 auf 10 Jahre verlängert. Die bisher 5-jährige Geltungsdauer dürfte sich angesichts der Knappheit der Haushaltsmittel für Verkehrsprojekte als zu kurz erweisen. Mit der Erhöhung auf 10 Jahre im Grundsatz bleibt den Straßenbaulastträgern mehr Spielraum und die Gefahr, dass ein zeit- und kostenaufwändiges Verlängerungsverfahren durchgeführt werden muss, minimiert sich erheblich.

Die Regelung entspricht der durch das Planungsbeschleunigungsgesetz geänderten Regelung des § 17c Nr. 1 FStrG.

- In Absatz 8 S. 1 wird zunächst das Wort „zuständige“ gestrichen. Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Da nur die eine, gesetzlich bestimmte (§ 39 Abs. 11) Planfeststellungsbehörde für straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren besteht, ist diese Bestimmung nicht notwendig.

Die Streichung des Wortes „zwingende Gründe“ im Satz 1 Nr. 2 dient der Klarstellung. Soweit am vorzeitigen Beginn einer Baumaßnahme ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht und die weiteren Voraussetzungen erfüllt sind, reicht dies, um einen vorzeitigen Baubeginn zu begründen. Das Merkmal „zwingende Gründe“ ist nicht erforderlich und sorgt für Rechtsunsicherheiten bei Anwendern und Betroffenen. Es stellt außerdem in gewisser Weise eine Doppelung des Merkmals überwiegendes öffentliches Interesse dar, da die zwingenden Gründe ja gerade das überwiegende öffentliche Interesse darstellen. Deshalb genügt - wie oben dargestellt - der Verweis auf das öffentliche Interesse.

- Mit der Änderung des Absatzes 10 wird das brandenburgische Straßenrecht an das Fernstraßenrecht angeglichen. Außerdem ist der Text jetzt auch dem § 75 Abs. 1a VwVfGBbg angepasst. Die Erweiterung zum § 75 Abs. 1a VwVfGBbg um die Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften dient der Erleichterung der Rechtsanwendung, da die Regelung jetzt direkt bei den Planfeststellungsregelungen erfolgt und nicht auf die allgemeinen Vorschriften der §§ 45, 46 VwVfGBbg zurückgegriffen werden muss.

Zu Nummer 23 (§ 42 Enteignung)

- Die Änderung in Absatz 1 folgt der Neufassung des § 38 Abs. 1 (Nr. 21). Eine Differenzierung zwischen den Straßenbaulastträgern, wie im Satz 1 a. F. vorgenommen, ist nicht mehr nötig, da nunmehr alle Straßenbaulastträger eine Planfeststellung oder Plangenehmigung durchführen können (bei Landesstraßen müssen) und ihnen in diesem Fall das Recht zur Enteignung zusteht.

Zu Nummer 24 (§ 44 Straßenaufsicht und Straßenaufsichtsbehörden)

- Die Ergänzung in Absatz 1 dient der Verdeutlichung der Aufsichtspflichten der Straßenaufsicht. Nicht nur aufgrund eigener Erkenntnisse oder soweit Hinweise oder Beschwerden von Bürgern eingehen, sondern auch in Fällen, in welchen andere Fachbehörden Bedenken hinsichtlich der Wahrung ihrer fachlichen Interessen erheben, hat die Straßenaufsicht tätig zu werden und sich vom rechtmäßigen Vorgehen der zuständigen Straßenbaubehörde zu überzeugen. Sie hat sich gegebenenfalls die Akten vorlegen zu lassen und sich der rechtzeitigen und angemessenen Beteiligung betroffener Fachbehörden zu vergewissern sowie die aktenmäßige Erfassung der Abwägungsvorgänge zu überprüfen. Stellt sie fest, dass die Betroffenheit anderer Fachbereiche nicht gesehen, vernachlässigt oder falsch gewichtet wurden, hat sie einzuschreiten und die Rechtmäßigkeit des Verwaltungshandelns sicherzustellen.
- Die Streichung des für den Straßenbau zuständigen Ministeriums als oberste Straßenaufsichtsbehörde der dem Landesrecht unterfallenden Straßen in Absatz 3 wurde vorgenommen, um Doppelzuständigkeiten abzuschaffen. Es ist völlig ausreichend, jede Straßenkategorie bzw. ihren Straßenbaulastträger einer Aufsichtsbehörde zu unterstellen. Einer übergeordneten Behörde, d.h. einer Aufsicht über die Aufsicht bedarf es nicht, da jede Aufsichtsbehörde die ihr nach dem Straßenrecht obliegende Rechtsaufsicht ohne weitere Überprüfung durchführen kann.

Zu Nummer 25 (§ 47 Ordnungswidrigkeiten):

- Absatz 1 wird um die Nr. 16 ergänzt. Durch diese Ergänzung wird es den Gemeinden ermöglicht, eigenverantwortlich über die Einführung einer Bußgeldbewehrung im Hinblick auf die Straßenreinigung und den Winterdienst nach § 49a zu entscheiden. Die Gemeinden können ihre Satzungen entsprechend ergänzen und somit die Reinigungspflicht effektiv durchsetzen.
- In Absatz 2 ist die Ermächtigung zur Ahndung mit Geldbuße auf den neu eingefügten Ordnungswidrigkeitentatbestand zu erweitern.

Zu Nummer 26 (§ 49a Straßenreinigung, Winterdienst):

- In Absatz 4 Satz 2 wird die Bezeichnung angepasst. Die Straßenbauämter sind im Januar 2004 in den Landesbetrieb überführt worden.

II. Artikel 2 - Änderung des Brandenburgischen Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung

- Das Brandenburgische Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (BbgUVPG) enthält in der Anlage 1 alle Vorhaben, die auf Landesrecht basieren und die einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den Richtlinien der Europäischen Union bedürfen. Aus Gründen der Vollständigkeit wurden die im Brandenburgischen Straßengesetz enthaltenen Regelungen über Straßenbauvorhaben, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen (§ 38 Abs. 3 und 3a), ebenfalls in die Anlage des BbgUVPG aufgenommen. Änderungen dieser Regelungen im Straßengesetz sind daher auch in die Anlage 1 zu übernehmen.
Zu den Änderungen im Einzelnen siehe Punkt I.21 zu Abs. 3 und 3a.

III. Artikel 3 - Änderung des Brandenburgischen Gesetzes über den Naturschutz und die Landschaftspflege im Land Brandenburg

Aus systematischen Gründen werden die Regelungen über die Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände in § 63 Abs. 3 Nr. 8 zusammengeführt und vereinheitlicht. Die bisher für Bundesfernstraßen bestehende Regelung wurde auf den Geltungsbereich des Brandenburgischen Straßengesetzes erweitert. Damit konnte die Regelung in § 38 Abs. 2 Satz 4 BbgStrG entfallen. Auf diese Weise wird ein Beitrag zur Normenklarheit und Praktikabilität der Vorschriften geleistet.