

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

| | | |
|---------------------|-----------------------------------------------------|------------------|
| 36. Jahrgang | Ausgegeben zu Düsseldorf am 17. Oktober 1983 | Nummer 93 |
|---------------------|-----------------------------------------------------|------------------|

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

| Glied-Nr. | Datum | Titel | Seite |
|---------------------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 911 | 9. 9. 1983 | RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Hinweise für die Anwendung des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Landesstraßengesetzes (2. LStrÄndG) | 2020 |
| 911 23210 | 12. 9. 1983 | Gem. RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr u. d. Ministers für Landes- und Stadtentwicklung Zusammenarbeit der Straßenbaubehörden und der Bauaufsichtsbehörden bei Anbauvorhaben an Straßen des überörtlichen Verkehrs (Anbauerlaß) | 2029 |

II.

Veröffentlichungen, die nicht in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

| Datum | Titel | Seite |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------|-------|
| | Landschaftsverband Westfalen-Lippe | |
| 29. 9. 1983 | Bek. – 10. Tagung der 7. Landschaftsversammlung Westfalen-Lippe | 2032 |

I.

911

Hinweise für die Anwendung des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Landesstraßengesetzes (2. LStrÄndG)

RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 9. 9. 1983 – VI/A 2 – 10 – 11 A (47) – 29/83

Das Landesstraßengesetz – LStrG – vom 28. November 1961 (GV. NW. S. 305) ist durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Landesstraßengesetzes (2. LStrÄndG) vom 5. Juli 1983 (GV. NW. S. 240) umfangreich geändert worden. Nach Art. V Satz 2 des 2. LStrÄndG sind die Änderungen am 19. Juli 1983 in Kraft getreten; Art. I Nr. 50 Buchstabe a) des 2. LStrÄndG – Einwohnergrenze für die Straßenbaulast im Zuge von Ortsdurchfahrten – tritt erst zum 1. Januar 1984 in Kraft (Art. V Satz 1 des 2. LStrÄndG). Die Bezeichnung des Landesstraßengesetzes – LStrG – ist geändert in „Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NW)“. Ferner ist die Bezeichnung Landstraßen durch Landesstraßen ersetzt (Art. IV Satz 2 2. LStrÄndG).

Für die Anwendung des 2. LStrÄndG gebe ich nachstehende Hinweise:

Zu § 2 (Öffentliche Straßen)

Absatz 1

Zu den öffentlichen Straßen im wegerechtlichen Sinne gehören nur die gewidmeten Straßen. Wird eine Straße mit Zustimmung oder unter Duldung des Verfügungsberechtigten tatsächlich allgemein benutzt, ohne daß eine Widmung nach früherem oder heutigem Recht ausgesprochen worden ist, findet zwar ein öffentlicher Verkehr im Sinne des Straßenverkehrsrechts statt, wegerechtlich ist die Straße aber nicht öffentlich. Straßen dieser Art werden allgemein als tatsächlich öffentliche Straßen bezeichnet.

Ein seit langem stattfindender öffentlicher Verkehr auf „älteren“ Wegen oder Straßen kann unter bestimmten Voraussetzungen auf eine Widmung kraft unvorordneter Verjährung schließen lassen, wenn frühere Widmungshandlungen nicht eindeutig feststellbar sind.

Absatz 2 Nr. 1

Die Bestandteile des Straßenkörpers sind unterteilt nach bautechnischen Merkmalen (Buchstabe a) und verkehrlicher Zweckbestimmung (Buchstabe b). Die Aufzählung der Bestandteile ist nicht erschöpfend.

Lärmschutzanlagen gehören zu den Straßenbestandteilen, nicht zum Straßenzubehör. Lärmschutzanlagen an Gebäuden, z. B. Lärmschutzfenster und -türen, gehören nicht zur Straße, sondern zum Gebäude. Soweit Dritte – Gemeinden oder Private – neben einer öffentlichen Straße aus eigenem Pflichtenkreis Lärmschutzanlagen (Dämme, Wände, Wälle) errichtet haben oder errichten, ohne daß der Straßenbaulastträger dafür die Baulast übernommen hat, gehören auch diese Anlagen nicht zum Straßenkörper.

Bushaltestellenbuchten für den Linienverkehr (§§ 42, 43 PBefG) sind – mit Ausnahme der Warteflächen und Wartehäuschen – Bestandteile der Straße. Zum Linienverkehr zählt auch der Schulbusverkehr (vgl. dazu Gem.RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr, d. Kultusministers u. d. Innenministers v. 5. 7. 1982 – SMBl. NW. 9221 –) und der Werksverkehr.

Bei Geh- und Radwegen sowie bei Parkflächen können Zweifel bezüglich ihrer Zugehörigkeit auftreten, wenn diese durch Grünflächen bzw. Grünstreifen oder durch nicht zum Straßenkörper gehörende Flächen von der Fahrbahn räumlich getrennt liegen. Maßgebend für die Beurteilung der Zugehörigkeit ist die verkehrliche Funktion der getrennt verlaufenden bzw. getrennt liegenden Flächen. Wenn sie dazu bestimmt sind, die Fahrbahn zu entlasten oder dem Kraftfahrzeugverkehr der Fahrbahn Parkmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, handelt es sich um unselbständige Wege und Plätze, andernfalls um selbständige.

Die durch das 2. LStrÄndG eingefügte Beschreibung der unselbständigen Wege und Parkflächen bewirkt keine Änderung für die Baulasten an bestehenden Straßen. Legen überörtliche Baulastträger im Bereich ihrer überörtlichen Straßen getrennt Rad- und Gehwege oder Parkflächen an, ist von diesen gleichzeitig zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Unselbständigkeit gegeben sind.

Absatz 2 Nr. 4

Nach dem 2. LStrÄndG gehören Nebenanlagen nunmehr zur Straße. Die unter Nr. 4 genannten Anlagen sind Nebenanlagen, wenn sie bestimmten öffentlichen Straßen zugeordnet sind; ein unmittelbar räumlicher Zusammenhang ist nicht Voraussetzung. Bei einem Wechsel der Straßenbaulast geht das Eigentum an Nebenanlagen auf den neuen Träger der Straßenbaulast nicht mit über (§ 10 Abs. 2 Nr. 1).

Zu § 3 (Einteilung der öffentlichen Straßen)

Allgemeines

Durch das 2. LStrÄndG sind die Begriffsbestimmungen der Straßengruppen geändert worden. Die Änderung ist ohne unmittelbare rechtliche Wirkung auf die Eingruppierung vorhandener Straßen bzw. auf die Straßenbaulasten. Sind infolge geänderter Begriffsbestimmungen Straßen und Wege nicht (mehr) ordnungsgemäß eingruppiert, ist für die geänderte Verkehrsbedeutung die entsprechende Umstufung (§ 8) durchzuführen. Bei der Planung neuer Straßen haben die Straßenbaulastträger die neuen Begriffsbestimmungen für die Abgrenzung der Baulasten zu beachten.

Sowohl die Begriffsbestimmungen der überörtlichen Straßen (Landesstraßen, Kreisstraßen) als auch der Gemeindestraßen sind nicht mehr ausschließlich auf die vorhandene Verkehrsbedeutung („bilden, dienen, vermitteln“) abgestellt, sondern daneben auf ein planerisches Kriterium („zu dienen bestimmt“). Dieses Merkmal ist bei der Einstufung neuer und der Umstufung bestehender Straßen insbesondere im Hinblick auf die funktionalen Abhängigkeiten einzelner Straßenverbindungen als Teil des Gesamtnetzes der Straßen und für die Einbindung der Straßenplanung in die generelle Planung unverzichtbar.

Bei der Planung überörtlicher Straßen sind die Grundsätze und allgemeinen Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten. Dies muß auch im Zusammenhang mit der Einteilung und Einstufung von Straßen gelten. Zur Verdeutlichung der Verzahnung der Straßenplanung mit der Landesplanung sind bei den parlamentarischen Beratungen Kriterien des Landesentwicklungsprogramms für die funktionale Einheit des gesamten Straßennetzes (§ 28 Abs. 2 Landesentwicklungsprogramm) in die Begriffsbestimmungen der überörtlichen Straßen aufgenommen worden („regional“, „zwischenörtlich“).

Landesstraßen sind nach ihrer Aufgabenstellung neben den Bundesfernstraßen und den Kreisstraßen Straßen des überörtlichen Verkehrs; lediglich bei den Kreisstraßen kommt dies auch im Gesetzeswortlaut zum Ausdruck.

Absatz 2

Voraussetzung für die Eingruppierung in die Gruppe der Landesstraßen ist neben der Funktion der durchgehenden Verkehrsverbindung die mindestens regionale Verkehrsbedeutung. Bei Feststellung dieser Merkmale kann die zentralörtliche Gliederung gemäß dem Landesentwicklungsplan I/II zugrunde gelegt werden.

Zur Gruppe der Landesstraßen gehören insbesondere Verkehrsverbindungen zwischen benachbarten Mittelzentren gem. LEP I/II oder vergleichbare Raumeinheiten (Zentren) (z. B. Gebiete mit regionaler Freiraumfunktion oder Flughäfen).

Die Landesstraßen können ferner die Funktion übernehmen, die der Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren oder – durchgehend – der Verbindung mehrerer Grundzentren oder vergleichbarer Raumeinheiten miteinander dient. Landesstraßen können begrifflich nicht an der Grenze einer kreisfreien Stadt oder eines Kreises enden.

Absatz 3

Maßgebliches Merkmal für die Kreisstraßen ist die zwischenörtliche Verkehrsverbindung. Zwischenörtlich ist nicht im Sinne von zwischengemeindlich zu verstehen, vielmehr sollen landesplanerische Kriterien zugrunde gelegt werden. Danach können Kreisstraßen insbesondere benachbarte Grundzentren gemäß LEP I/II oder vergleichbare innergemeindliche Zentren sowie Zentren, die für den Kreis oder die kreisfreie Stadt entsprechende verkehrliche Bedeutung haben, verbinden. Die Grundzentren und entsprechende Raumeinheiten können auf dem Gebiet derselben Gemeinde liegen.

Absatz 4

Die Gruppe der Gemeindestraßen hat nunmehr eine übergreifende Begriffsbestimmung erhalten, während es bisher lediglich für die einzelnen Arten der Gemeindestraßen (Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen) Begriffsbestimmungen gab. An die Stelle der bisherigen Aufteilung tritt die Unterteilung nach Straßen, bei denen die Belange des Verkehrs überwiegen, und nach Straßen, bei denen die Erschließungsfunktion vorherrscht. Die neue Unterteilung soll der Vereinheitlichung und der Harmonisierung im Hinblick auf andere Verwaltungsbereiche dienen, soweit dies möglich ist. Bei der Anlegung von Straßenverzeichnissen (§ 4) soll die gesetzliche Unterteilung berücksichtigt werden. In Widmungsverfügungen (§ 6) ist die Untergruppe der Gemeindestraße (Nr. 1, 2, 3) anzugeben; eine genauere Bezeichnung der beispielhaft genannten Straßenarten wird in aller Regel zweckmäßig sein.

Absatz 5

In Absatz 5 Satz 2 sind die Eigentümerstraßen und -wege beispielhaft als die hauptsächlich vorkommende Art der sonstigen öffentlichen Straßen genannt, um Mißverständnissen in der Praxis zu begegnen, die sich insbesondere aus der Verwechslung mit „sonstigen“ Gemeindestraßen (vgl. Absatz 4 Nr. 3) ergeben. Eigentümerstraßen sind Straßen fiskalischer Einrichtung öffentlicher Träger (z. B. forstfiskalische oder bundeswehreigene Straßen) oder Straßen, die von einer Person des bürgerlichen Rechts in der Eigenschaft als Grundstückseigentümer oder auf deren Antrag von der zuständigen Behörde gewidmet worden sind.

Zu § 4 (Straßenverzeichnisse und Straßennummern)

Neben den Straßenverzeichnissen für Landesstraßen und Kreisstraßen sind künftig auch Verzeichnisse für die Gemeindestraßen zu führen. Näheres über Inhalt und Führung der Verzeichnisse regelt die aufgrund des Absatzes 3 ergangene Straßenverzeichnis-Verordnung vom 2. August 1983 (GV. NW. S. 320/SGV. NW. 91); die bisher geltende Verordnung über die Straßenverzeichnisse für Landstraßen und Kreisstraßen vom 17. Januar 1972 (GV. NW. S. 19) ist außer Kraft getreten.

Durch die Regelung des Absatzes 2 wechselt die Zuständigkeit für die Bestimmung der Kreisstraßen von den Landschaftsverbänden auf den Fachminister.

ZU § 5 (Ortsdurchfahrten)**Allgemeines**

Für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landes- und Kreisstraßen ist die entsprechende Anwendung der Ortsdurchfahrtrichtlinien für die Bundesstraßen empfohlen worden (RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 24. 2. 1978 - SMBl. NW. 911 -). Eine entsprechende Anwendung kann aber insoweit nicht in Betracht kommen, als die gesetzlichen Regelungen des § 5 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) von den landesrechtlichen Regelungen inhaltlich abweichen. Dies gilt vor allem für die unterschiedliche Begriffsbestimmung der Ortsdurchfahrt (§ 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG im Vergleich zu § 5 Abs. 1 StrWG NW).

Absatz 1

Nach der geänderten Begriffsbestimmung der Ortsdurchfahrt muß die innerhalb der geschlossenen Ortslage verlaufende Strecke auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt sein. Soweit bestehende Orts-

durchfahrten diese Voraussetzung nicht erfüllen, ist die Festsetzung zu ändern. Der Teil einer Straße ist zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt, wenn deren Nutzung durch Zufahrten und Zugänge tatsächlich möglich und rechtlich zulässig ist.

Absätze 2 und 3

Die Zuständigkeit für die Festsetzung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen ist unverändert geblieben. Es entfällt jedoch die bisherige Entscheidung des Fachministers bei fehlendem Einvernehmen der beteiligten Behörden. Die Gemeinde kann nicht etwa im Wege der Straßenaufsicht von der Aufsichtsbehörde für die Landesstraßen (§ 54 Abs. 2 Nr. 1) zur Herstellung des Einvernehmens angewiesen werden. Nötigenfalls muß der Landschaftsverband als Festsetzungsbehörde im Verwaltungsstreitverfahren ein Einvernehmen der Gemeinde herbeiführen.

Die Zuständigkeit für die Festsetzung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Kreisstraßen liegt unverändert bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Die Beteiligung des Regierungspräsidenten sowie der Gemeinde ist der Sache nach ebenfalls unverändert geblieben.

Neu ist die Form der Festsetzung. Nach Absatz 2 Satz 3 und Absatz 3 Satz 3 ist eine öffentliche Bekanntmachung vorgeschrieben. Die Rechtswirkung der Festsetzung tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung ein. Die Kosten der öffentlichen Bekanntmachung trägt die Festsetzungsbehörde (Landschaftsverband, Kreis).

Die Festsetzung der Ortsdurchfahrt ist maßgebend für die Abgrenzung der behördlichen Zuständigkeit im Zuge einer überörtlichen Straße. Für die Zulassung von Zufahrten und Zugängen (§ 20) sowie von baulichen Anlagen (§ 25) außerhalb festgesetzter Ortsdurchfahrten ist dagegen entscheidend, ob die gesetzliche Begriffsbestimmung der Ortsdurchfahrt (Absatz 1) erfüllt wird. Private Rechte werden durch die Festsetzung nicht betroffen.

Absatz 4

Die Möglichkeiten, bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt von der gesetzlichen Begriffsbestimmung abzuweichen, sind erweitert. Es kann abgewichen werden, wenn dies aus Gründen der ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Durchführung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen geboten ist. Bei Prüfung der Voraussetzungen ist ein strenger Maßstab anzulegen. Es müssen Umstände dauerhafter Art gegeben sein, die für die Abweichung maßgebend sind. Die Notwendigkeit der Einvernehmensherstellung mit der Gemeinde bezieht sich auch auf die Abweichung. Eine Kostenerstattung für die durch eine abweichende Festsetzung entstehenden Lasten kommt nicht in Betracht.

Zu § 6 (Widmung)**Absatz 1**

Die Widmung ist ein Verwaltungsakt (Allgemeinverfügung), durch den die Öffentlichkeit einer Straße im Rechtssinne begründet wird. Widmung und Verkehrsübergabe sollen in der Regel zeitlich zusammenfallen. Eine rückwirkende Widmung ist nicht zulässig (Satz 2). Bisherige Widmungsverfügungen mit Rückwirkung bleiben von der Neuregelung unberührt.

Absatz 2

Zuständig für die Widmung sind die Straßenbaubehörden (§ 56). Straßenbaubehörden für die Landesstraßen sind die Landschaftsverbände mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten in der Straßenbaulast der Gemeinden. Straßenbaubehörden für die Kreisstraßen sind die Kreise mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten in der Straßenbaulast der kreisangehörigen Gemeinden sowie die kreisfreien Städte. Soweit den Landschaftsverbänden und Kreisen für die Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten die Straßenbaulast obliegt, sind sie auch Straßenbaubehörden für die Gehwege und Parkplätze, auf die sich die Straßenbaulast nicht erstreckt (§ 44 Abs. 4).

Soweit Gemeinden Straßenbaulastträger für Ortsdurchfahrten von Landesstraßen sind und soweit kreisangehörige Gemeinden Straßenbaulastträger für Ortsdurchfahr-

ten von Kreisstraßen sind, sind sie als Straßenbaubehörden für die Widmung zuständig.

Widmungsbehörden für die Gemeindestraßen sind ausschließlich die Gemeinden.

Für die Widmung sonstiger öffentlicher Straßen sind diejenigen Körperschaften und Stiftungen des öffentlichen Rechts zuständig, die die Straßenbaulast an einer Verkehrsfläche übernehmen; bei anderen Trägern ist die Gemeinde Widmungsbehörde, in deren Gebiet die Verkehrsfläche gelegen ist.

Ist die zuständige Widmungsbehörde nicht auch Behörde des Trägers der Straßenbaulast, so ist zur Widmung dessen schriftliche Zustimmung erforderlich. Dies kann sich ergeben bei längsgeteilter Straßenbaulast innerhalb von Ortsdurchfahrten (Gehwege, Parkplätze) und Widmungen sonstiger öffentlicher Straßen durch die Gemeinde.

Absatz 3

Widmungsverfügungen sollen die Lage der Straße oder neuer Straßenabschnitte so bezeichnen, daß der interessierte Bürger sich anhand der Umschreibung ein Bild machen kann. Bei der Widmung von Gemeindestraßen (§ 3 Abs. 4) soll die Funktion der Straße im Gemeindegebiet deutlich gemacht werden (z. B. Hauptverkehrsstraße, Anliegerstraße, Fußgängerbereich).

Die Beschränkungen der Widmung kann nach ihrem Inhalt unterschiedlich ausgerichtet sein: hinsichtlich der Benutzungsart (Kraftfahrzeuge, Fußgänger), des Benutzungszwecks (Ladestraße) oder der Benutzerkreis (Anlieger, Schulbesucher). Es ist darauf zu achten, daß die Widmungsbeschränkungen mit den vorgesehenen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen in Einklang stehen. Als „sonstige Besonderheit“ einer Straße kommt beispielsweise der Hinweis auf die Baulast eines Dritten in Teilbereichen der Straße (§ 45) oder auf eine Nebenanlage in Betracht.

Absatz 4

Absatz 4 stellt klar, wie nachträgliche Änderungen des Widmungsinhalts widmungsrechtlich zu behandeln sind. Bei Beschränkungen (z. B. Umwandlung in eine Fußgängerzone) gelten die Regeln der Einziehung (§ 7), im übrigen die Regeln der Widmung (z. B. Aufhebung bisheriger Nutzungsbeschränkung auf bestimmte Verkehrsarten oder Benutzerkreise). Soll etwa ein Anliegerweg künftig der allgemeinen Benutzung dienen, so kommt hierfür in wegerechtlicher Hinsicht eine Widmungsverfügung in Betracht.

Absatz 7

Durch die Neuregelung entfällt die bisherige Widmungsfunktion nach Absatz 5 a. F. im Zusammenhang mit Anordnungen im „förmlichen Verfahren“. Die Widmung einer Straße, deren Bau in einem Planfeststellungsverfahren geregelt wird, kann in diesem Verfahren verfügt werden. Neben dem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren (§§ 38 ff., §§ 17 ff. FStrG) sind zu nennen:

- die bundesbahnrechtliche Planfeststellung nach § 36 BbG,
- die luftverkehrsrechtliche Planfeststellung nach §§ 8 ff. LuftVG,
- die wasserrechtliche Planfeststellung nach § 31 WHG,
- die wasserstraßenrechtliche Planfeststellung nach §§ 12 ff. WaStrG,
- die flurbereinigungsrechtliche Planfeststellung nach §§ 44 ff. FlurbG,
- die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung nach §§ 28 ff. PBefG.

Im Zusammenhang mit den Festsetzungen von Verkehrsflächen in einem Bebauungsplan kann die Widmung einer Straße nicht verfügt werden. Es ist eine besondere Widmungsverfügung erforderlich.

Eine besondere öffentliche Bekanntmachung (Absatz 1) der im Planfeststellungsverfahren verfügten und bekanntgemachten Widmung ist nicht erforderlich.

Absatz 8

Wird eine Straße lediglich verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so wird mit Verkehrsübergabe die Widmung fingiert; es müssen jedoch die allgemein geltenden Voraussetzungen des Absatzes 5 erfüllt sein. Die Fälle der fingierten Widmung gehören zu denjenigen Veränderungen, die der verzeichnissführenden Stelle anzuzeigen sind (vgl. § 4 Abs. 3 Satz 4). Die Fiktion gilt nicht für bauliche Maßnahmen, die vor Inkrafttreten des Änderungsgesetzes fertiggestellt worden sind.

Zu § 7 (Einziehung, Teileinziehung)

Allgemeines

Durch das 2. LStrÄndG wird die nachträgliche Widmungsbeschränkung entsprechend der bisherigen Rechts- und Verwaltungspraxis als Teileinziehung den Verfahrensregelungen der Einziehung zugeordnet. Die Teileinziehung steht als eigenes Rechtsinstitut neben der Einziehung (Volleinzziehung). Die gesetzlichen Bestimmungen für beide Rechtsinstitute sind im wesentlichen einheitlich. Besondere Regelungen für die Teileinziehung finden sich in Absatz 3 und Absatz 7 Satz 2 für die Grundlagen und Folgen der Einziehung. Die Regelung des Absatzes 6 gilt nur für die Volleinzziehung.

Nachträgliche Widmungsbeschränkungen durch eine Widmungsverfügung (§ 6) sind nicht zulässig.

Absatz 1

Die Einziehung ist wie die Widmung ein Verwaltungsakt (Allgemeinverfügung). Die Volleinzziehung beseitigt die Öffentlichkeit einer Straße im Rechtssinne. Die Teileinziehung beschränkt die Nutzung einer gewidmeten Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise.

Die öffentliche Bekanntmachung der Einziehungsverfügung war bisher in Absatz 3 vorgeschrieben. Vor der Einziehungsverfügung ist die Absicht der Einziehung bekanntzumachen, und zwar in allen Fällen ortsüblich (vgl. Absatz 4). Einziehungsverfügungen mit rückwirkender Kraft sind rechtlich nicht zulässig.

Absatz 2

Diese Regelung bezieht sich nur auf die Volleinzziehung von Straßen, da für die Teileinziehung die spezielle Regelung des Absatzes 3 gilt. Die Volleinzziehung kann auch auf Teilstücke eines Straßenzuges beschränkt werden, die keinen Verkehr mehr aufnehmen sollen.

Für die Zuständigkeit gelten die Ausführungen zur Vorschrift über die Widmung (§ 6 Abs. 2) entsprechend.

Absatz 3

Die Teileinziehung einer Straße ist in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt. Als Gründe des öffentlichen Wohls kommen nicht nur verkehrliche Interessen, sondern auch Gesichtspunkte des Umweltschutzes und städtebauliche Zielvorstellungen in Betracht. Soweit durch Teileinziehungen Anliegernutzungen berührt werden, ist der grundrechtlich gewährleistete Anliegergebrauch zu berücksichtigen. Die Möglichkeit, ein Grundstück mit dem Kraftfahrzeug zu erreichen, gehört zur Anliegernutzung.

Bei der dauerhaften Einrichtung von Fußgängerzonen oder Fußgängerbereichen auf Straßen und Plätzen mit bisher uneingeschränkterverkehrlicher Nutzung ist grundsätzlich eine Teileinziehung geboten. Dabei kann die Zulassung des Anlieger- und Andienungsverkehrs verfügt werden. Soweit Maßnahmen der Verkehrsberuhigung mit dauerhaften Beschränkungen der widmungsge-
mäßigen Nutzung verbunden sind bzw. diese zur Folge haben, ist ebenfalls eine Teileinziehung geboten.

Die dauerhafte Einrichtung von Fußgängerzonen im Zuge überörtlicher Straßen ist mit der Funktion der überörtlichen Straßen nicht vereinbar. Eine entsprechende Teileinziehung kann nur nach vorheriger Abstufung der betreffenden Straßen verfügt werden.

Absatz 4

Für die Ankündigung der Einziehung bzw. Teileinziehung entfällt eine besondere Mitteilung gegenüber den Gemeinden, da die Gemeinden für die ortsübliche Bekanntmachung der Ankündigung zuständig sind. Soweit die Gemeinden nicht selbst die für die Einziehung zuständige Straßenbaubehörde sind, können sie Erstattung der Bekanntmachungskosten verlangen. Die ortsübliche Bekanntmachung ist auch dann erforderlich, wenn die einzuziehende Straße in gemeindlicher Baulast steht und andere Gemeinden nicht berührt werden.

Die Bekanntgabe der Einziehungsabsicht erübrigt sich, wenn die Einziehung oder Teileinziehung gem. Absatz 5 in einem Planfeststellungsverfahren verfügt werden sollen; es muß die vorgesehene Strecke im ausgelegten Plan dann jedoch kenntlich gemacht werden.

Die Einziehung kann nunmehr frühestens drei Monate nach Bekanntgabe der Einziehungsabsicht verfügt werden (bisher sechs Monate). Bei Bekanntmachungen, die vor Inkrafttreten des 2. LStrÄndG erfolgt sind, soll aus Gründen des Vertrauensschutzes die bisherige Frist von sechs Monaten abgewartet werden, es sei denn, die Bekanntmachung wird erneuert.

Absatz 5

Diese Regelung entspricht derjenigen für die Widmung in § 6 Abs. 7. Im Rahmen einer Planfeststellung verfügte Einziehungen bzw. Teileinziehungen können ihre Wirksamkeit mit der Sperrung erhalten. Bei Teileinziehungen sind als „Sperrung“ die tatsächlich eintretenden Nutzungsbeschränkungen anzusehen.

Absatz 6

Eine Fiktion der Vollenziehung tritt ein, wenn infolge von Verbreiterungen, Begradigungen, unerheblichen Verlegungen oder Ergänzungen Teilstücke einer öffentlichen Straße als Verkehrsfläche auf Dauer wegfallen.

Zu § 8 (Umstufung)**Allgemeines**

Die Regelung des § 8 über die Umstufung beziehen sich nur auf die vom StrWG erfaßten Straßengruppen, nicht jedoch auf Abstufungen von Bundesfernstraßen und Aufstufungen öffentlicher Straßen zu Bundesfernstraßen. In Absatz 6 ist lediglich eine die Abstufung von Bundesfernstraßen betreffende Verfahrensregelung getroffen.

Absatz 1

Die Umstufung ist ein Verwaltungsakt (Allgemeinverfügung). Die Verfügung der Umstufung kann von den betroffenen Trägern der Straßenbaulast verwaltungsgerichtlich angefochten werden. Bei Ablehnung oder Unterlassung ist die Verpflichtungsklage zulässig, soweit der Kläger geltend machen kann, in seinen Rechten verletzt zu sein.

Absatz 2

Die Anzeigepflicht der Straßenbaubehörden ist für die praktische Durchführung der notwendigen Umstufungen von großer Bedeutung. Nicht nur diejenigen Baulastträger, die eine Straße aus ihrer Baulast abgeben wollen, sondern auch diejenigen, die als neue Baulastträger in Betracht kommen, sind im Grundsatz anzeigepflichtig. Soweit eine Straßenbaubehörde eine Veränderung bereits angezeigt hat, ist eine weitere Anzeige einer beteiligten Straßenbaubehörde entbehrlich. Es empfiehlt sich, schon vor der Anzeige die Auffassungen der beteiligten Straßenbaulastträger über die Notwendigkeit der Umstufung zu ermitteln und diese im Zusammenhang mit der Anzeige der für die Umstufungsverfügung zuständigen Straßenaufsichtsbehörde mitzuteilen.

Absatz 3

Verfahren und Zuständigkeiten für die Umstufung sind durch das 2. LStrÄndG wesentlich geändert. Es entfällt die Umstufung durch den beteiligten Baulastträger und der unterschiedliche Verfahrensgang für einvernehmliche und streitige Umstufungen.

Für die denkbaren Umstufungsfälle ergeben sich durch Neuregelung für die vom StrWG NW erfaßten Straßengruppen folgende Zuständigkeiten:

1. Der Fachminister verfügt
 - Abstufungen von Landesstraßen,
 - Aufstufungen von nachrangigen Straßen zu Landesstraßen.
2. Der Regierungspräsident verfügt
 - Abstufung von Kreisstraßen,
 - Aufstufung nachrangiger Straßen zu Kreisstraßen,
 - Abstufung von Gemeindestraßen in kreisfreien Städten,
 - Aufstufung von sonstigen öffentlichen Straßen in kreisfreien Städten zu Gemeindestraßen.
3. Der Oberkreisdirektor verfügt
 - Abstufung von Gemeindestraßen in kreisangehörigen Gemeinden,
 - Aufstufung sonstiger öffentlicher Straßen in kreisangehörigen Gemeinden zu Gemeindestraßen.

Die in Satz 3 vorgeschriebene Anhörung mit dem Ziel einer einvernehmlichen Regelung muß vor der Umstufung stattfinden, ansonsten ist der Zeitpunkt in das Ermessen der Umstufungsbehörde gestellt. Eine besondere Anhörung des Straßenbaulastträgers ist entbehrlich, wenn z. B. die Umstufungsbehörde entsprechend einem einvernehmlichen Antrag der beteiligten Baulastträger zu verfügen beabsichtigt oder wenn die Umstufung keinen Wechsel des Baulastträgers zur Folge hat.

Eine Umstufung ist auch dann erforderlich, wenn der alte und der neue Träger der Straßenbaulast identisch sind, z. B. wenn eine Kreisstraße in der Baulast einer kreisfreien Stadt oder wenn eine Ortsdurchfahrt zur Gemeindestraße abgestuft werden sollen und umgekehrt.

Die Umstufung ist unabhängig von der Erfüllung der dem bisherigen Träger der Straßenbaulast gemäß § 10 Abs. 4 obliegenden Verpflichtungen zu verfügen.

Zu § 9 (Straßenbaulast)**Absatz 1**

Die geänderte Beschreibung der Aufgaben aus der Straßenbaulast stellt klar, daß die Straßenbaulast auch die Verpflichtung umfaßt, Straßen umzubauen. So können im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Straßenbaulastträgers Straßen auch rückgebaut werden, wenn das regelmäßige Verkehrsbedürfnis die Erhaltung des bisherigen Ausstattungsstandards nicht mehr erfordert.

Absatz 2

Die Straßenbaulastträger haben beim Bau und der Unterhaltung von Straßen die allgemein anerkannten Regeln der Technik angemessen zu berücksichtigen. Der Inhalt dieser Verpflichtung kann insbesondere durch Erlasse des Fachministers (§ 55) konkretisiert werden. Eine sorgfältige Prüfung der vielschichtigen Umweltbelange, wie Lärmschutz, Schutz vor sonstigen Immissionen, Naturschutz, Landschaftspflege, Gewässer- und Denkmalschutz, ist neben der herkömmlichen Aufgabenwahrnehmung stets geboten.

Für die Unterhaltung der Straßen hat die verstärkte Berücksichtigung von Umweltbelangen nunmehr eine ausdrückliche rechtliche Grundlage. Dies hat z. B. Auswirkungen auf die Anwendung von Herbiziden an Straßen und Wegrändern und für Art und Umfang der im Winterdienst eingesetzten auftauenden und abstumpfenden Stoffe.

Die Berücksichtigung bisher vernachlässigter Verkehrsarten, z. B. Rad- und Fußgängerverkehr und im Verkehr gefährdeter Teilnehmer (besonders gefährdete Personengruppen wie Kinder, Personen mit Kleinkindern, Behinderte, alte Menschen) wird ausdrücklich gefordert.

Absatz 3

Für Art und Umfang des Winterdienstes können neben der Leistungsfähigkeit (Personal, Sachmittel) Umweltbelange (z. B. Gefährdung von Anpflanzungen und Gewäs-

sern) maßgebend sein. Die Regelung des Abs. 3 begründet keine rechtliche Verpflichtung des Straßenbaulastträgers zum Winterdienst. Das Räumen und Streuen in Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht durch die Straßenverwaltung bleiben unberührt.

Zu § 10 (Wechsel der Straßenbaulast)

Absatz 2

Die Ausnahmen für den Übergang von Rechten und Pflichten beim Wechsel der Straßenbaulast waren in der alten Fassung des § 10 in Absatz 1 genannt. Ausnahmeregelungen bestanden für die Nebenanlagen, für Verbindlichkeiten aus Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie für die Entgelte bei Versorgungsleitungen. Die beiden erstgenannten Fälle sind nunmehr unter Nr. 1 und Nr. 4 erwähnt. Die unter Nr. 2 aufgenommene Ausnahme bedeutet keine Änderung gegenüber der bisherigen Rechtslage, sondern stellt gesetzlich klar, daß das Eigentum an Versorgungsleitungen des bisherigen Baulastträgers nicht mit dem Baulastwechsel übergeht.

Die unter Nr. 3 aufgenommene Regelung stellt eine wesentliche Änderung dar. Während sich bisher der Abschluß auf Ansprüche für die Zahlung von Konzessionsabgaben beschränkte, gehen nunmehr beim Baulastträgerwechsel Rechte und Pflichten aus Konzessions- oder Gebietsversorgungsverträgen einschließlich Folgekostenregelungen nicht mehr auf den neuen Baulastträger über. Das Straßenbenutzungsverhältnis ist daher mit dem Versorgungsunternehmen neu zu regeln. In Betracht kommt ein Straßenbenutzungsvertrag unter Verwendung des Bundesmustervertrages (VkB. 1969, S. 27; 1970, S. 102; 1971, S. 429).

War bei Inkrafttreten des LStrÄndG ein Baulastwechsel bereits eingetreten, verbleibt es beim alten Recht. In Konzessions- oder Gebietsversorgungsverträgen enthaltene Folgekostenregelungen hat der neue Baulastträger gegen sich gelten zu lassen. Soweit Kündigungsmöglichkeiten bestehen, sollen diese vom Baulastträger in Anspruch genommen werden, um eine Neuregelung der Straßenbenutzung durch den Bundesmustervertrag zu erreichen.

Die gesetzlichen Regelungen finden keine Anwendung, soweit zwischen dem neuen Baulastträger und dem VU ein Rahmenvertrag besteht (VkB. 1975, S. 69; 1976, S. 486), da dieser alle bestehenden Straßenbenutzungsverhältnisse erfaßt.

Absatz 4

Absatz 4, der die Regelung des § 9 Abs. 3 Satz 1 alter Fassung ersetzt, enthält gegenüber der bisherigen Regelung Änderungen und Ergänzungen. Die Einstandspflicht des alten Baulastträgers für Verkehrssicherheit, Unterhaltung und Ausbauzustand ist entsprechend den praktischen Bedürfnissen und unter Berücksichtigung bisher aufgekommener Streitfragen der beteiligten Baulastträger festgelegt.

Die umstrittene Frage der Einstandspflicht für den Grunderwerb ist durch die § 6 Abs. 1 a FStrG entsprechende Regelung nunmehr eindeutig geklärt: Der bisherige Baulastträger hat für den notwendigen Grunderwerb einzustehen.

Ist eine überörtliche Straße (z. B. Ortsdurchfahrt) wegen Änderung der Verkehrsbedeutung – etwa infolge einer neuen Ortsumgehung – abzustufen, kann die übernehmende Gemeinde nicht vom überörtlichen Baulastträger den Rückbau der übernommenen Straße (z. B. Fußgängerbereich) verlangen, da solche Maßnahmen nicht zu den Aufgaben des überörtlichen Baulastträgers gehören.

Umstufungen sind unabhängig von der Einstandspflicht des alten Baulastträgers durchzuführen. Der übernehmende Baulastträger kann unbeschadet seine Rechte auch nach erfolgtem Baulastwechsel – nötigenfalls im Verwaltungsstreitverfahren – geltend machen.

Zu § 11 (Eigentumserwerb)

Absatz 1

Das allgemeine Gebot, Eigentum an den Straßengrundstücken zu erwerben, ist durch das 2. LStrÄndG eingefügt worden. Die Straßenaufsichtsbehörden sind gehalten, bei

künftiger Beanspruchung von Grundstücken auf den Eigentumserwerb durch den jeweiligen Träger der Straßenbaulast hinzuwirken. Nicht in jedem Falle ist der Erwerb des Eigentums geboten, so kann z. B. bei Grundstücksflächen unterhalb von Straßenbrücken die Begründung einer Grunddienstbarkeit oder eines schuldrechtlichen Nutzungsrechts zweckmäßig sein.

Absatz 3

Aus Satz 2 ergibt sich, daß der Träger der Straßenbaulast, soweit fünf Jahre nach Inbesitznahme des der Straße dienenden Grundstücks das Eigentum nicht übergegangen ist, die Voraussetzung für eine Enteignung auch dadurch erfüllen kann, daß der Fachminister die Zulässigkeit der Enteignung feststellt. Dies entspricht der bisherigen Rechtslage. Diese besondere Regelung erklärt sich daraus, daß die bisher allgemein geltende Möglichkeit der Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung durch den Fachminister durch das 2. LStrÄndG entfallen ist.

Zu § 14 (Gemeingebrauch)

Absatz 3

Die Fassung des Absatzes 3, der die Abgrenzung des wegerechtlichen Gemeingebrauchs zur Sondernutzung (§ 18) enthält, ist durch das 2. LStrÄndG geändert worden. Die Änderung soll verdeutlichen, daß die jeweilige konkrete Zweckbestimmung von Straßen, Wegen und Plätzen die Grenzen des Gemeingebrauchs bestimmt. Nach der bisherigen Fassung des Absatzes 3 war zweifelhaft, ob z. B. spielende Kinder auf sog. Spielstraßen oder Ansammlungen von Menschengruppen in wohnberuhigten Bereichen als gemeingebrauchliche Nutzung anzusehen sind.

Zu § 14a (Straßenanliegiergebrauch)

Durch das 2. LStrÄndG ist der sog. Straßenanliegiergebrauch innerhalb der geschlossenen Ortslage erlaubnisfrei geworden. Damit entfallen für den gesetzlich umschriebenen Tatbestand Sondernutzungserlaubnisse (§ 18 Abs. 1) und Sondernutzungsgebühren (vgl. Neuregelung in § 19 a). Eine Überprüfung der Satzungen, die Regelungen über die Benutzung öffentlicher Straßen und über Sondernutzungsgebühren enthalten, wird empfohlen.

Beispielsfälle für eine erlaubnisfreie Anliegernutzung können sein: Kurzfristige Lagerung von Brenn- und Baumaterialien bis zu ihrer Einbringung in das Anwesen oder zum Einbau bei einem Bauvorhaben, Aufstellen von Gerüsten zwecks Instandhaltungsarbeiten, Betrieb von Baugeräten, Aushängen oder Aufstellen von Fahnen zu besonderen Ereignissen oder Gedenktagen. Auch diese Nutzungen sind jedoch erlaubnispflichtig, wenn der Gemeingebrauch erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt wird oder in den Straßenkörper eingegriffen wird.

Zu § 23 (Sonstige Benutzung)

Die Bestimmung ist in ihrem Wesensgehalt nicht geändert worden.

Soweit Straßenbenutzungen nicht den Tatbestand einer Sondernutzung erfüllen, gelten mit Ausnahme der Benutzung durch Versorgungsleitungen die Nutzungsrichtlinien, RdErl. v. 30. 10. 1975 (SMBl. NW. 911).

Bei neuen Straßenbenutzungen durch Versorgungsleitungen sollte der Bundesmustervertrag (VkB. 1969 S. 27; 1970, S. 102; 1971, S. 429) verwendet werden. Er kann als zumutbarer Gestattungsvertrag zur Abwendung etwaiger Enteignungen von Straßengrundstücken zwecks Belastung mit Dienstbarkeiten angeboten werden. Bestehende Dienstbarkeiten auf Straßengrundstücken muß der Straßeneigentümer, sofern kein Löschungsanspruch besteht, gegen sich gelten lassen. Altverträge können nach Maßgabe des Einführungslasses zum Bundesmustervertrag v. 3. 12. 1968 (VkB. 1969, S. 27) auf diesen umgestellt werden.

Die vorstehenden Anmerkungen gelten nicht, soweit mit dem jeweiligen Versorgungsunternehmen ein Rahmenvertrag (VkB. 1975, S. 69; 1976, S. 486) besteht. Aus Gründen der Vereinheitlichung und der gleichzeitig damit verbundenen Verwaltungsvereinfachung kommt dem Abschluß eines Rahmenvertrages besondere Bedeutung zu:

Zu § 25 (Bauliche Anlagen an Straßen)**Allgemeines**

Die Vorschrift ist durch das 2. LStrÄndG in ihrem Aufbau wesentlich geändert und inhaltlich ergänzt worden. Dabei wurden die Bestimmungen weitgehend dem FStrG (§ 9) angeglichen.

Absätze 1 und 2

Die Unterscheidung nach Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszonen ist im Grundsatz beibehalten worden. Bei Ausnahmen vom Anbauverbot wird die straßenrechtliche Verantwortung – auch nach außen hin – nunmehr jedoch von den Straßenbaubehörden übernommen (Absatz 6). Über Ausnahmen vom Anbauverbot entscheiden daher nicht mehr die Bauaufsichtsbehörden, sondern die Straßenbaubehörden durch selbständige Verwaltungsakte. Die von der Rechtsprechung zu § 9 Abs. 8 FStrG entwickelten Anforderungen (z. B. für die nicht beabsichtigte Härte) sind bei der Erteilung einer Ausnahme nach Absatz 6 entsprechend zu beachten.

Die bisherigen Kriterien „Baugebiete“ und „geschlossene Ortslage“ sind durch den einheitlichen Begriff „Ortsdurchfahrten“ abgelöst worden. Bei Zustimmungen und Genehmigungen, die Bauvorhaben außerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt betreffen, haben die Straßenbaubehörden ihren Entscheidungen stets die gesetzlichen Merkmale der Ortsdurchfahrt (§ 5 Abs. 1) zugrunde zu legen. Das gilt auch in den Fällen, in denen die behördlich festgesetzte Ortsdurchfahrt damit nicht in Einklang steht.

Das Anbauverbot in Absatz 1 erstreckt sich nunmehr auf bauliche Anlagen mit Zufahrten und Zugängen unabhängig von deren Entfernung zur Straße; es ist ferner auf Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs ausgedehnt und damit § 9 Abs. 1 FStrG nachgebildet worden.

In Absatz 2 sind die Baubeschränkungszonen einheitlich für Landes- und Kreisstraßen festgelegt und die Zustimmungsbedürftigkeit auf anzeigepflichtige bauliche Anlagen ausgedehnt worden (Absatz 2 Satz 2).

Absätze 3 und 4

Die Absätze 3 und 4 enthalten (als Neuerung) eine Zustimmung- bzw. Genehmigungsfiktion. Danach gilt die Zustimmung bzw. Genehmigung der Straßenverwaltung als erteilt, wenn sie nicht innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der erforderlichen (vollständigen) Antragsunterlagen bei der Straßenbaubehörde unter Angabe von Gründen versagt wird. Die neue Regelung soll eine zügige Abwicklung des Genehmigungsverfahrens gewährleisten.

Absatz 5

Die Regelung geht davon aus, daß die unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommenen Bebauungspläne mit den anbaurechtlichen Bestimmungen in Einklang stehen. Daher haben die Gemeinden bei Aufstellung der Bebauungspläne die anbaurechtlichen Bestimmungen zu beachten, es sei denn, daß der Träger der Straßenbaulast weder im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs noch wegen Ausbauabsichten oder aus Gründen der baulichen Gestaltung Bedenken erhebt.

Absatz 7

Die Verordnung über zustimmungs- und genehmigungsfreie Anbauvorhaben an Landesstraßen und Kreisstraßen nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen vom 2. August 1983 (GV. NW. S. 322/SGV. NW. 91) ist aufgrund des Absatzes 7 erlassen worden.

Zu § 28 (Anlagen der Außenwerbung)

Nach Absatz 1 gelten die Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszonen außerhalb von Ortsdurchfahrten für Anlagen der Außenwerbung entsprechend. Absatz 2 enthält das Verbot von Anlagen der Außenwerbung an Brücken über Landes- und Kreisstraßen. Es dient der Klarstellung.

Zu § 30 (Schutzmaßnahmen)

Die Frist zu Absatz 3 für die Ankündigung ist von vier auf zwei Wochen verkürzt.

Der neu eingefügte Absatz 4 schließt eine Lücke, da bisher die Rechtsfolgen für die Anlage von Anpflanzungen und Einrichtungen i. S. des Absatzes 2 Satz 1 straßenrechtlich nicht geregelt sind. Bei Anordnungen und Maßnahmen nach Absatz 4 wird die Straßenbaubehörde als Sonderordnungsbehörde tätig.

Zu § 32 (Pflanzungen an Straßen)

Absatz 1 Satz 3 verpflichtet den Straßenbaulastträger, Naturschutz und Landschaftspflege Rechnung zu tragen. Die Bepflanzung soll landschaftsgerecht sein, die Unterhaltung im Hinblick auf die Natur schonend durchgeführt werden.

Bei Anwendung von Herbiziden ist § 64 Landschaftsgesetz zu beachten – vgl. den Gem. RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr u. d. Ministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten v. 30. 10. 1981 (SMBl. NW. 791) – (z. B. durch Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte beim Mähen).

Zu § 33 (Kreuzungen und Einmündungen öffentlicher Straßen, Kreuzungen mit Gewässern)**Allgemeines**

Die Anwendung der mit RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 5. 12. 1975 (SMBl. NW. 911) eingeführten Straßenkreuzungsrichtlinien des Bundesministers für Verkehr – StraKR – wird auch für die dem Landesrecht unterstehenden Kreuzungen empfohlen, soweit die Vorschriften des StrWG dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) entsprechen.

Absatz 2

Mit der Neufassung des Absatzes 2 ist lediglich eine Klarstellung dahingehend beabsichtigt, daß die beteiligten Straßenbaulastträger über die Aufteilung der Kosten (selbstverständlich) vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eine Vereinbarung schließen können, die im übrigen stets angestrebt werden sollte. Im Falle einer Einigung ist in dem Planfeststellungsbeschuß lediglich ein deklaratorischer Hinweis auf die Vereinbarung aufzunehmen.

Zu § 34 (Kostentragung bei Kreuzungen öffentlicher Straßen)**Allgemeines**

Die in § 34 getroffenen Regelungen folgen weitgehend § 12 FStrG. Die Vorschrift gilt nur für Kreuzungen, an denen öffentliche Straßen beteiligt sind. Die Einmündungen oder Kreuzungen von Privatstraßen und öffentlichen Straßen sind als Zufahrten nach § 20 StrWG zu behandeln.

Absätze 3 und 4

Abweichend von § 12 Abs. 3 FStrG sind Änderungen, die vom Baulastträger hätten „verlangt werden müssen“, nicht von dem betreffenden Baulastträger zu übernehmen. Damit sollen unangemessene Belastungen vor allem der Gemeinden als Baulastträger vermieden werden, wenn überörtliche Straßen im Kreuzungsbereich ausgebaut werden.

Absatz 4 enthält in Satz 1 gleichfalls eine Änderung gegenüber § 12 Abs. 3a FStrG; durch die Verweisung auf Absatz 3 sind im Falle der Kostenaufteilung die Breiten der Straßenäste nach der Änderung maßgeblich. Eine bedeutende Änderung enthält Satz 2, wonach notwendige Änderungskosten bei nicht ausbaubedingten höhengleichen Kreuzungen stets der Baulastträger der Straße höherer Verkehrsbedeutung trägt.

Zu § 35a (Kostentragung bei Kreuzungen mit Gewässern)

Die Regelungen in § 35a entsprechen denen in § 12a FStrG. Für Kreuzungen von Straßen mit Bundeswasserstraßen gelten weiterhin die bundesrechtlichen Regelungen der §§ 41, 42 WaStrG.

Absatz 3

In Satz 2 ist für das Merkmal „gleichzeitig“ eine Begriffsbestimmung getroffen, die in § 12a Abs. 3 FStrG nicht enthalten ist.

Absatz 4

In Absatz 4 wird für den in § 12a FStrG nicht ausdrücklich geregelten Fall einer Kreuzungsänderung wegen gleichzeitigem Ausbau von vorhandenen Straßen und Gewässern eine anteilige Kostentragung entsprechend den bei getrennter Durchführung der Maßnahmen entstehenden Kosten vorgesehen. Absatz 5 entspricht § 12a Abs. 4 FStrG.

Zu § 35b (Unterhaltung der Kreuzungen mit Gewässern)

Der § 35b ergänzt in den Absätzen 1 bis 3 einer dem § 13a FStrG entsprechenden Fassung den § 35 a und regelt die Unterhaltung von Kreuzungen mit Gewässern. Wegen der verwaltungsmäßigen Handhabung wird auf die Nrn. 14 und 15 StraWaKR verwiesen.

Zu § 37 (Planung und Linienbestimmung)**Absatz 1**

Satz 1 enthält die sog. Raumordnungsklausel, die auch in andere Fachgesetze mit raumwirksamer Bedeutung aufgenommen worden ist. „Sonstige Erfordernisse“ können sich aus gesetzlichen Bestimmungen z. B. im Bereich der Wasserwirtschaft, des Landschaftsschutzes oder des Denkmalschutzes ergeben.

Das in Satz 2 vorgegebene Abwägungsgebot hat – worauf die amtliche Begründung hinweist – auf den erreichten Planungsstand abzustellen.

Absatz 2

An die Stelle des bisherigen Beteiligungsgebotes tritt die Verpflichtung des Planungsträgers, der Abstimmung der Planung ein Verfahren zugrunde zu legen; es handelt sich dabei nicht um ein Verwaltungsverfahren im Sinne des § 9 VwVfG NW. Maßgebend für die Formalisierung ist in erster Linie die Einbeziehung der Bürgerbeteiligung (Absatz 4) in die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange. Durch die Bürgerbeteiligung ist die Beachtung von Formalien erforderlich, und für die zeitliche Reihenfolge der Beteiligung bzw. Abstimmung der Planung ergeben sich Besonderheiten.

Verantwortlich für die Durchführung des Verfahrens ist der planende Straßenbaulastträger mit der Maßgabe, daß die Gemeinden im Rahmen der Bürgerbeteiligung bestimmte Verpflichtungen der Verfahrensabwicklung zu übernehmen haben.

Das Ergebnis der Linienbestimmung hat keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber Dritten außerhalb der Verwaltung. Unterlassungen und Fehler bei Durchführung des Planungsverfahrens können nicht Grundlage für die Anfechtung eines späteren Planungsfeststellungsbeschlusses sein.

Ein Verfahren zur Linienbestimmung ist für Neubaumaßnahmen und wesentliche Änderungen bestehender überörtlicher Straßen erforderlich. Eine wesentliche Änderung einer Straße ist dann gegeben, wenn der grundsätzliche Verlauf, die Streckencharakteristik oder die Netzverknüpfung geändert werden sollen. Ob eine Änderung des grundsätzlichen Verlaufs der Linienführung vorliegt, muß in Abhängigkeit vom räumlichen Umfang der Maßnahme und dem Umfeld der geplanten Straße im Einzelfall entschieden werden.

Es empfiehlt sich grundsätzlich, daß der Planungsträger zum Zwecke der verbindlichen Abstimmung der Planung eine Erörterung mit den Trägern öffentlicher Belange durchführt (sog. Behördetermin). Damit wird gewährleistet, daß das Ergebnis des Planungsverfahrens in allseitiger Kenntnis der Tatsachen, Wertungen und Auffassungen gewonnen wird. Unter diesem Gesichtspunkt kann die Erörterung erst durchgeführt werden, wenn das Ergebnis der Bürgerbeteiligung (Absatz 4 Satz 7) dem Planungsträger vorliegt.

Soweit bei der Abstimmung der Planung ein Einvernehmen mit den berührten Behörden und Stellen einschließlich der Gemeinden erzielt wird, gilt die Linie als bestimmt. Das Ergebnis ist der Straßenaufsichtsbehörde anzuzeigen. Wird kein behördliches Einvernehmen erzielt und verfolgt der Straßenbaulastträger die Planung weiter, ist die Entscheidung des Fachministers nach Absatz 3 einzuholen.

Absatz 3

Bei Meinungsverschiedenheiten über die Linienbestimmung kann nicht nur der planende Straßenbaulastträger, sondern jede von der Planung berührte Behörde die Entscheidung des Fachministers beantragen. Im letzteren Falle empfiehlt sich, daß die beantragende Behörde den planenden Baulastträger davon unterrichtet, damit dieser zwecks Beschleunigung des Verfahrens die für die Entscheidung benötigten Unterlagen vorlegt (im allgemeinen einen Übersichtsplan – im Regelfall 1:5000 –, einen Erläuterungsbericht sowie eine vergleichende Wertung der Varianten mit begründetem Entscheidungsvorschlag).

Absatz 4

Eine Beteiligung der von einer Planung möglicherweise berührten Bürger (Bürgerbeteiligung) bei der Planung und Linienbestimmung überörtlicher Straßen führt die Straßenbauverwaltung bisher bereits vielfach durch, ohne daß sie dazu rechtlich verpflichtet ist. Nunmehr sind die Träger der Straßenbaulast von Gesetzes wegen gehalten, die Bürger auch an der vorbereitenden Planung i. S. einer vorgezogenen Bürgerbeteiligung nach § 2a BBauG zu beteiligen. Soweit vor Inkrafttreten des 2. LStrAndG den Bürgern Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden ist, kann von der Durchführung der Bürgerbeteiligung nach den neuen Bestimmungen abgesehen werden.

Die Bürgerbeteiligung hat frühzeitig zu erfolgen. Bei der praktischen Handhabung wird vor allem sicherzustellen sein, daß bei der abschließenden behördlichen Abstimmung (sog. Behördetermin) das Ergebnis der Bürgerbeteiligung vorliegt, damit es in die endgültige Abstimmung einbezogen werden kann.

Die durch die Planung berührte Gemeinde, die vom Straßenbaulastträger zwecks Wahrnehmung ihrer eigenen gemeindlichen Belange zu beteiligen ist, hat bezüglich der Bürgerbeteiligung eine Mitwirkungsverpflichtung: Sie soll Gelegenheit zur Erläuterung und Erörterung der Planung geben und den Träger der Straßenbaulast über die Bedenken und Anregungen der Bürger unterrichten. Die Gemeinde soll – unabhängig von ihrer Einstellung als Träger öffentlicher Belange gegenüber der abzustimmenden Planung – die ihr zustehenden Verpflichtungen bezüglich der Bürgerbeteiligung erfüllen.

Die Mitwirkungsverpflichtung der Gemeinde besteht auch dann, wenn die Gemeinde von einer Stellungnahme hinsichtlich ihrer eigenen öffentlichen Belange absehen möchte. Auch in diesem Fall hat die Gemeinde für die Beteiligung der Bürger und für die Unterrichtung Sorge zu tragen. Der Träger der Straßenbaulast wird dann allerdings nicht verlangen können, daß die Gemeinde zu den Bedenken und Anregungen der Bürger Stellung nimmt, wie in Satz 6 zweiter Halbsatz vorgesehen. Sie hat in diesem Fall lediglich die bei ihr erhobenen Bedenken und Anregungen dem Träger der Straßenbaulast zur Abwägung zuzuleiten.

Beteiligte können natürliche und juristische Personen sein. Voraussetzung ist die mögliche Berührung von Belangen dieser Personen. Praktische Auswirkungen wird die genannte Voraussetzung lediglich bei der Durchführung eines Erörterungstermins zwecks Abstimmung der Planung haben. Hier können diejenigen ausgeschlossen oder abgewiesen werden, bei denen eine Berührung von privaten Belangen nicht denkbar ist. Im Falle schriftlicher Stellungnahmen und Eingaben solcher Personen, deren Belange nicht berührt sein können, wird sich eine förmliche Zurückweisung im allgemeinen erübrigen.

Bedenken und Anregungen der vom Land nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Naturschutzverbände können ohne nähere Prüfung unbeachtet bleiben, wenn erkennbar ist, daß die Verbände sich außerhalb ihrer satzungsgemäßen Aufgaben äußern.

Nach der öffentlichen Auslegung der Pläne (Satz 2) soll eine Erörterung der Planung ermöglicht werden (Satz 5), für deren Durchführung die Gemeinde verantwortlich ist. Es kann zweckmäßig sein, daß die Gemeinde im Zusammenhang mit der Bekanntmachung der Planauslegung auch Zeit und Ort der Erörterung bekanntgibt; andernfalls ist die Erörterung durch ortsübliche Bekanntmachung rechtzeitig anzukündigen.

Nach der amtlichen Begründung ist die Gemeinde gehalten, die Bedenken und Anregungen der Bürger ihres Gebietes insgesamt und vollständig an den Planungsträger weiterzuleiten. Neben dieser Verpflichtung steht die Wertung der Bedenken und Anregungen der Bürger seitens der Gemeinde und die Stellungnahme der Gemeinde in Wahrnehmung eigener gemeindlicher Belange.

Eine Bürgerbeteiligung erübrigt sich bei einem Flächennutzungsplan nach dem Bundesbaugesetz (BBauG) und genehmigten Braunkohlenplänen nach § 24 Landesplanungsgesetz (LPlG), weil aufgrund von § 2 a BBauG und § 24 Abs. 3 LPlG insoweit eine Beteiligung der Bürger bereits vorgesehen ist.

Absatz 5

Bei der Aufnahme abgestimmter Landesstraßenplanungen der Landschaftsverbände in Flächennutzungspläne bzw. Gebietsentwicklungspläne ist darauf zu achten, daß die nach Absatz 6 erforderliche Genehmigung des Fachministers vorher vorliegt.

Zu § 37 b (Planungsgebiete)

Allgemeines

Das neu in das StrWG aufgenommene Rechtsinstitut der Festlegung von Planungsgebieten mit der daran kraft Gesetzes geknüpften Veränderungssperre ist eng an die Vorschrift des § 9 a Abs. 3 FStrG angelehnt.

Für die Bundesfernstraßen hat der Bundesminister für Verkehr die „Richtlinien für die Festlegung von Planungsgebieten nach dem Bundesfernstraßengesetz“ – Planungsgebietsrichtlinien – PlaGeR – v. 14. 4. 1976 (vgl. VkB. S. 371) erlassen. Für die Festlegung von Planungsgebieten nach Landesrecht wird eine entsprechende Anwendung empfohlen, soweit die gesetzlichen Vorschriften übereinstimmen.

Absatz 1

Zweck der Festlegung eines Planungsgebietes ist es, daß die Veränderungssperre, die sonst (erst) mit Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren eintritt (§ 40 Abs. 1), bereits zu einem Zeitpunkt wirksam wird, zu dem noch keine auslegungsfähigen Planfeststellungsunterlagen vorhanden sind. Das Rechtsinstitut soll gewährleisten, daß Planung und Entwurfsbearbeitung durch bauliche Maßnahmen Dritter nicht erschwert oder verhindert werden; Beispiel: Die Linienführung ist bereits festgelegt, die Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen erfordert jedoch noch einige Zeit.

Die an die Festlegung eines Planungsgebietes gekoppelte Veränderungssperre entspricht in ihren Rechtswirkungen weitgehend der Veränderungssperre nach §§ 14 ff. BBauG. Ein Planungsgebiet kann nicht zur Sicherung der Planung zum Neubau einer Landesstraße oder Kreisstraße, sondern auch zu deren (wesentlichen) Änderung festgelegt werden. Das gilt auch zur Sicherung einer Planung (mit nachfolgender Planfeststellung), mit der nach § 38 Abs. 4 Satz 2 ein Bebauungsplan nach § 9 BBauG ergänzt oder abgeändert werden soll.

Als Antragsteller kommen bei den Landesstraßen die Landschaftsverbände und diejenigen Gemeinden in Betracht, denen die Straßenbaulast im Zuge der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen obliegt. Bei Kreisstraßenplanungen können die Kreise, die kreisfreien Städte und die kreisangehörigen Gemeinden, denen die Baulast für Ortsdurchfahrten obliegt, Satzungen erlassen.

Absatz 2

Die Bestimmung stellt sicher, daß die Bekanntmachung in der gleichen Weise wie bei kommunalen Bekanntmachungen erfolgt. Um jedem Bürger die Einsichtnahme in

die Karten (Pläne) zu ermöglichen, ist in der Bekanntmachung anzugeben, wo und wann die Karten zur Einsicht bereitliegen. Im Unterschied zu § 9 a Abs. 4 FStrG ist eine förmliche Auslegung während der Geltungsdauer des festgelegten Planungsgebietes nicht notwendig.

Absatz 3

Die Ausnahme ist ein gerichtlich nachprüfbarer Verwaltungsakt, der im Ermessen der zuständigen Behörde steht. Zuständige Straßenbaubehörde ist der jeweilige Träger der Straßenbaulast (vgl. Ausführungen zu Absatz 1).

Zu § 38 bis 40 (Planfeststellung)

Für die Planfeststellung sind insbesondere die „Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz und nach dem Landesstraßengesetz“ (Planfeststellungsrichtlinien – PlaFeR –) – RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 27. 10. 1977 (SMBL. NW. 911) – zu berücksichtigen, soweit sich aufgrund der Planfeststellungsvorschriften keine inhaltlichen Veränderungen ergeben. Für die Planfeststellung von Gemeindestraßen (§ 38 Abs. 5) wird die Anwendung der Planfeststellungsrichtlinien empfohlen.

Zu § 38 (Notwendigkeit, Umfang und Inhalt der Planfeststellung)

Absatz 1

Im Unterschied zur bisherigen Regelung (§§ 38 Abs. 1, 41 LStrG) besteht die Pflicht zur Durchführung einer Planfeststellung nicht nur für den Neubau und die Änderung von Landesstraßen, sondern nunmehr auch von Kreisstraßen.

Absatz 2

Mit Absatz 2 ist für die Planfeststellung – wie nach § 37 Abs. 1 bereits für die Planung – das von der höchstrichterlichen Rechtsprechung herausgestellte und an bestimmte Prüfungskriterien gebundene Gebot der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gesetzlich verankert.

Absatz 3

Absatz 3 entspricht im Grundsatz der Regelung des § 17 Abs. 2 FStrG; er nennt Fälle, in denen die Planfeststellung ausnahmsweise unterbleiben kann. Der Begriff „Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung“ ist vornehmlich nach der rechtlichen Betroffenheit zu beurteilen. Satz 2 führt beispielhaft auf, wann Fälle von unwesentlicher Bedeutung gegeben sind. Insbesondere dürfen öffentliche Belange durch die Änderung oder Erweiterung nicht berührt werden oder es müssen die notwendigen behördlichen Entscheidungen, die dem Plan nicht entgegenstehen dürfen, vorliegen (vgl. Nr. 5 PlaFeR). Gleichzeitig ist gegenüber § 37 Abs. 2 FStrG im Wortlaut klargestellt worden, daß es sich hier stets um „Betroffene“ handeln muß.

Vor Beginn der Baumaßnahme sind alle regelungsbedürftigen Rechtsbeziehungen mit den Betroffenen verbindlich zu regeln. Neben den Trägern öffentlicher Belange zählen zu den Betroffenen nicht nur Grundstückseigentümer, deren Grundstücke flächenmäßig in Anspruch genommen werden, sondern auch diejenigen, deren Grundstücke beispielsweise durch Verkehrsimmissionen (Lärm, Abgase, Erschütterungen) oder anbaurechtlich beeinträchtigt werden können.

Absatz 4

Die Regelung in Abs. 4, wonach ein Bebauungsplan nach § 9 BBauG eine Planfeststellung ersetzen kann, ist § 17 Abs. 3 FStrG nachgebildet worden. Der die Planfeststellung ersetzende Bebauungsplan muß mindestens die Begrenzung der Verkehrsfläche enthalten; erforderliche Festsetzungen, die nicht Inhalt des Bebauungsplans sind, sind in einer ergänzenden Planfeststellung zu treffen.

Gemäß § 2 Abs. 5 BBauG hat die für die Aufstellung des Bebauungsplans zuständige Behörde die Straßenbaubehörde möglichst frühzeitig zu beteiligen. Die Straßenbaubehörde hat ihre – gefestigten – Vorstellungen zur Stra-

Benplanung in einer angemessenen Frist der Gemeinde bekanntzugeben; sie sollte insbesondere darauf achten, daß der Bebauungsplan die Festsetzungen für den Straßenbauplan vollständig enthält, soweit dies nach § 9 Abs. 1 BBauG möglich ist, damit eine ergänzende Planfeststellung nicht erforderlich wird.

In Satz 3 ist die Verweisung auf die Bestimmungen des BBauG aufgenommen worden, um klarzustellen, daß sich in diesen Fällen die Entschädigungsregelungen nach dem Bundesbaugesetz richten.

Absatz 5

Absatz 5 ermöglicht nunmehr, daß die Gemeinden auch für Gemeindestraßen im Außenbereich statt des im Regelfall aufwendigeren Bebauungsplanverfahrens eine Planfeststellung durchführen können. Aufgrund des festgestellten Planes erfolgt eine erforderliche Enteignung in diesen Fällen nach § 42 StrWG. Damit wird eine Lücke geschlossen, da nach §§ 85 ff. BBauG eine Enteignungsmöglichkeit nur auf der Grundlage eines Bebauungsplanes oder innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile besteht.

Absatz 6

Die nunmehr im StrWG enthaltene Regelung des Absatzes 6 ist § 17a FStrG nachgebildet. Hierdurch wird die Planfeststellung für Anlagen ermöglicht, die zwar nicht zur Straße gehören, aber in einem engen funktionalen Zusammenhang mit ihr stehen. Die Anlagen werden durch die Einbeziehung in die Planfeststellung nicht Bestandteile der Landesstraßen oder Kreisstraßen (vgl. § 2 LStrG).

Zu § 39 (Besondere Vorschriften für die Planfeststellung)

Absatz 1

Absatz 1 erklärt die das Planfeststellungsverfahren betreffenden Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes NW unmittelbar auf die in § 38 genannten Straßen für anwendbar. Ergänzende oder abweichende Bestimmungen, deren Notwendigkeit sich aus den Besonderheiten des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ergibt, sind in den Absätzen 2 bis 7 enthalten.

Absatz 2

Neben den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Bauvorhaben berührt wird, hat die Anhörungsbehörde die Gemeinden und Kreise, deren Gebiet vom Plan berührt wird, stets zu beteiligen.

Absatz 3

Absatz 3 stellt klar, daß die Planfeststellungsbehörde an Zusagen, Vereinbarungen, Absprachen, Vorschläge oder Ähnliches der die Planfeststellung vorbereitenden Stellen nicht gebunden ist, da sonst die Entscheidung gesetzwidrig von der allein zur Entscheidung berufenen Planfeststellungsbehörde auf andere Stellen verlagert würde. Erst der Planfeststellungsbeschluß als rechtsgestaltender Verwaltungsakt enthält die verbindliche Abwägung aller Belange. Die Planfeststellungsbehörde darf in dieser Abwägung durch vorweggenommene Teilentscheidungen nicht festgelegt werden.

Absatz 4

Absatz 4 entspricht § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG. Diese lediglich formelle Vorschrift stellt klar, daß die Planfeststellungsbehörde auch über die Kosten anderer Beteiligter zu entscheiden hat. Diese Regelung beinhaltet jedoch nicht die Grundlage für eine materielle Entscheidung zur Kostentragungspflicht und zur Kostenverteilung. Die insoweit in den Planfeststellungsbeschluß zu übernehmenden materiellen Entscheidungen folgen den für sie maßgebenden materiellen Regelungen außerhalb des § 39 Abs. 4, z. B. den §§ 16, 34, 35a und 35b. Im Rahmen des § 78 VwVfG NW können sich auch materielle Rechtsgrundlagen aus anderen Gesetzen ergeben, die für das andere selbständige Vorhaben Anwendung finden.

Absatz 5

Absatz 5 entspricht § 18a Abs. 4 Satz 4 FStrG. Da auf eine Auslegung des Planes im Anhörungsverfahren verzichtet werden kann, wenn der Kreis der Betroffenen bekannt ist, braucht der Planfeststellungsbeschluß nach § 74 Abs. 4 Satz 1 VwVfG NW auch nur diesen zugestellt zu werden. In diesem Fall ist es nicht erforderlich, die Zustellung an nicht bekannte Betroffene durch Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses zu ersetzen.

Absatz 7

Absatz 7, der dem § 18b Abs. 2 FStrG nachgebildet ist, erlaubt die einmalige Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses um höchstens 5 Jahre, bevor dieser nach § 75 Abs. 4 VwVfG NW kraft Gesetzes unwirksam wird. Da die Verlängerung des festgestellten Planes „vorher“ erfolgt sein muß, ist es nicht zulässig, einen bereits außer Kraft befindlichen Plan nachträglich zu verlängern; in diesem Falle ist die Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens zwingend notwendig.

Der Antrag auf Verlängerung des festgestellten Plans ist von dem zum Zeitpunkt der Antragstellung zuständigen Straßenbaulastträger zu begründen (z. B.: Im wesentlichen unveränderte Sach- und Rechtslage, unveränderte Notwendigkeit der Maßnahme). Zur Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Anhörung der im Planfeststellungsverfahren Beteiligten – sowohl der Behörden und Stellen als auch der Privaten – nicht erforderlich; die Planfeststellungsbehörde hat sich jedoch u. U. mit anderen Planungsträgern vorab ins Benehmen zu setzen.

Der Verlängerungsbeschluß, der gegenüber von der Verlängerung neu Betroffenen Außenwirkung hat, ist ein Verwaltungsakt und mit Rechtsbehelfsbelehrung bekanntzumachen. Die nach § 41 Abs. 3 VwVfG NW vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung ist durch die in § 39 Abs. 7 StrWG bestimmte ortsübliche Bekanntmachung erfolgt. Sie ist zur Wahrung der Rechte eventuell Betroffener erforderlich, weil die Verlängerung ohne Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens ergeht.

Zu § 39a (Behörden des Planfeststellungsverfahrens)

§ 39a regelt die behördlichen Zuständigkeiten für das Planfeststellungsverfahren. Die bisherigen Zuständigkeiten für das Anhörungsverfahren, die Feststellung des Plans und die Entscheidung über behördliche Meinungsverschiedenheiten sind beibehalten worden. Für die Planfeststellung von Gemeindestraßen im Außenbereich (§ 38 Abs. 5) sind die gleichen Behörden zuständig, die für die Anhörung und Planfeststellung überörtlicher Straßenbauvorhaben zuständig sind.

Zu § 40 (Veränderungssperre)

Allgemeines

Die Vorschrift über die Veränderungssperre entspricht § 9a Abs. 1, 2, 5 FStrG.

Absatz 2

Die neu aufgenommene Vorschrift über die förmliche Einstellung der Planfeststellung dient der Rechtsklarheit. Jedermann soll sich darüber unterrichten können, zu welchem Zeitpunkt die Veränderungssperre außer Kraft gesetzt worden ist.

Absatz 3

In entsprechender Nachbildung von § 17 BBauG und § 9a Abs. 2 FStrG wird dem Eigentümer eine bis zu vier Jahre dauernde Veränderungssperre im Sinne einer Sozialbindung des Eigentums zugemutet.

Zu § 41 (Vorzeitige Besitzeinweisung)

Allgemeines

Die Vorschrift stimmt wörtlich mit § 18f FStrG überein. Sie regelt abschließend die Voraussetzungen und das Verfahren der vorzeitigen Besitzeinweisung.

Absatz 1

Dem Antrag über die Besitzeinweisung müssen ergebnislose Verhandlungen mit dem Betroffenen über die Besitzüberlassung und Bauerlaubnis vorausgegangen sein. Dabei ist es ausreichend, wenn dem Betroffenen angeboten wurde, ihm seine Entschädigungsansprüche vorzubehalten. Es ist nicht Aufgabe des Besitzeinweisungs-, sondern des Enteignungsverfahrens, die Klärung teilweise schwieriger Entschädigungsfragen herbeizuführen. Weitere Voraussetzung für den Erlass eines Besitzeinweisungsbeschlusses ist, daß der Planfeststellungsbeschluß entweder bestandskräftig oder sein sofortiger Vollzug angeordnet ist.

Absatz 4

Absatz 4 Sätze 1 und 2 bestimmt die Voraussetzungen für die Wirksamkeit der Besitzeinweisung. Die Regelungen entsprechen weitgehend § 116 Abs. 1 und 3 BBauG. Durch Satz 5 wird klargestellt, daß die Besitzeinweisung dem Träger der Straßenbaulast nicht nur ein Recht zur Erlangung des unmittelbaren Besitzes, sondern den unmittelbaren Besitz selbst verschafft.

Absatz 6

Absatz 6 regelt die erforderlichen Maßnahmen des Trägers der Straßenbaulast für den Fall, daß der festgestellte Plan aufgehoben wird. Die vorzeitige Besitzeinweisung entfällt durch Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht kraft Gesetzes.

Zu § 42 (Enteignung)

Es entfällt grundsätzlich die Möglichkeit, daß der Fachminister die Zulässigkeit der Enteignung feststellt, mit der die Planfeststellung nach dem Landesstraßengesetz (LStrG) entfallen konnte. Künftig ist für den Bau oder die Änderung von Landes- und Kreisstraßen generell die Planfeststellung vorgeschrieben. Lediglich unter den besonderen Voraussetzungen des § 11 Abs. 3 ist die Feststellung der Enteignung durch den Fachminister noch vorgesehen.

Im Hinblick auf die in der Praxis bestehenden Unsicherheiten wird auf die Zuständigkeitsregelung des neuen Absatzes 4 hingewiesen. Sie ist von besonderer Bedeutung für die Abgeltung von Ansprüchen wegen Lärmimmissionen, die von öffentlichen Straßen ausgehen. Für die Zuständigkeit der Enteignungsbehörden ist nicht Voraussetzung, daß es sich um Ansprüche im enteignungsrechtlichen Sinne handelt; häufig wird es sich um die Erstattung von Aufwendungen handeln. Kann keine Einigung mit dem Anspruchsteller erzielt werden, sollen die Straßenbaulastträger auf die verfahrensrechtliche Zuständigkeit des Regierungspräsidenten hinweisen.

Die Zuständigkeitsregelung des Absatzes 4 gilt nicht bei Meinungsverschiedenheiten über die Anspruchsvoraussetzung.

Zu § 44 (Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten)**Absätze 1 und 3**

Nach der Neufassung des Absatzes 1 sind die Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen und Kreisstraßen. Die Gemeinden, die nach der Volkszählung vom 27. 5. 1970 weniger als 80 000 Einwohner gehabt haben, können die Baulast für die Ortsdurchfahrten mit Wirkung vom 1. 1. 1984 (Art. V 2 LStrÄndG) an die Landschaftsverbände bzw. Kreise abgeben. Es handelt sich voraussichtlich um folgende Gemeinden:

Ahlen, Bocholt, Detmold, Dinslaken, Dorsten, Eschweiler, Grevenbroich, Gütersloh, Hattingen, Herford, Herten, Hürth, Lippstadt, Lüdenscheid, Menden, Minden, Ratingen, Rheine, Stolberg, Troisdorf, Unna und Wesel.

Nach Absatz 3 bleiben diese Gemeinden Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, wenn sie diese Absicht mit Zustimmung des für die Kommunalaufsicht zuständigen Ministers (Innenminister) gegenüber dem für das Straßenwesen zuständigen Minister (Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr) erklären. Nach der Fassung des Gesetzes („bleibt“) muß diese Erklärung bis

spätestens 31. 12. 1983 eingegangen sein. Es wird den Gemeinden empfohlen, sich alsbald schlüssig zu werden und gegebenenfalls rechtzeitig die Zustimmung des Innenministers einzuholen.

Soweit die Baulast für die Ortsdurchfahrten von den Gemeinden auf die Landschaftsverbände und Kreise übergeht, gehen auch das Eigentum sowie alle Rechte und Pflichten, die mit den Ortsdurchfahrten im Zusammenhang stehen, über (§ 10 Abs. 1); Ausnahmen enthält § 10 Abs. 2. Die Einstandspflicht der Gemeinden für den Zustand der Ortsdurchfahrten ist in § 10 Abs. 4 geregelt.

Den Landschaftsverbänden und Kreisen wird empfohlen, sich – ungeachtet der Wahlmöglichkeit der Gemeinden mit weniger als 80 000 Einwohnern – mit allen in Betracht kommenden Gemeinden wegen der verhältnismäßigen Abwicklung des Baulastwechsels alsbald in Verbindung zu setzen. Insbesondere werden bei noch laufenden Bau- oder Unterhaltungsmaßnahmen die erforderlichen Feststellungen zu treffen sein, um einen ordnungsgemäßen Übergang auf den neuen Baulastträger zu gewährleisten.

Zu § 56 (Straßenbaubehörden)

Es wird besonders hingewiesen auf die Möglichkeit der Gemeinden, die Verwaltung und Unterhaltung von Gemeindestraßen den Kreisen zu übertragen (Absatz 5); dies gilt nach dem 2. LStrÄndG ohne Einschränkung für alle Arten von Gemeindestraßen. Vor allem von kleineren Gemeinden wird zu prüfen sein, ob eine Übertragung aus wirtschaftlicher und verwaltungsmäßiger Sicht vorteilhaft wäre.

– MBL NW. 1983 S. 2020.

911
23210

**Zusammenarbeit der Straßenbaubehörden
und der Bauaufsichtsbehörden
bei Anbauvorhaben an Straßen
des überörtlichen Verkehrs (Anbauerlaß)**

Gem. RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr – VI A 2 – 10 – 11 A (44) – 30/83 –
u. d. Ministers für Landes- und Stadtentwicklung –
V A 1. 321 – v. 12. 9. 1983

Bauliche Anlagen an Bundesfernstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen unterliegen gemäß § 9 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1974 (BGBl. I S. 2413), zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. Juni 1980 (BGBl. I S. 649), und § 25 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. August 1983 (GV. NW. S. 306/SGV. NW. 91) bestimmten Anbauverboten und Anbaubeschränkungen. Für die Erteilung von Ausnahmen von diesen Anbauverboten (§ 9 Abs. 8 FStrG/§ 25 Abs. 6 StrWG NW) sowie Zustimmungen zu Baugenehmigungen für bauliche Anlagen, die Anbaubeschränkungen unterliegen (§ 9 Abs. 2 FStrG/§ 25 Abs. 2 StrWG NW), sind die Straßenbaubehörden zuständig.

Für die Zusammenarbeit zwischen den Straßenbaubehörden und den Bauaufsichtsbehörden wird folgendes bestimmt:

1. **Bauliche Anlagen, für die gemäß § 9 Abs. 1 FStrG oder § 25 Abs. 1 StrWG NW ein straßenrechtliches Anbauverbot besteht**
- 1.1 Wird für ein Bauvorhaben ein Antrag auf Baugenehmigung oder eine Bauanzeige bei der Bauaufsichtsbehörde eingereicht, das schon nach den Vorschriften des Baurechts unzulässig ist, entfällt im Regelfall eine Beteiligung der Straßenbaubehörde. Nur dann hat die Bauaufsichtsbehörde den Antrag zwecks Erteilung einer Ausnahme vom Anbauverbot an die Straßenbaubehörde weiterzuleiten, wenn

- a) der Bauherr dies ausdrücklich beantragt hat;
- b) sich in einem anschließenden Widerspruchs- oder Verwaltungsstreitverfahren abzeichnet, daß das Bauvorhaben aus baurechtlichen Gründen zu Unrecht untersagt worden ist.
- 1.2 Ergibt die Prüfung der Bauaufsichtsbehörde, daß dem Vorhaben öffentlich-rechtliche Bauvorschriften (§§ 88 Abs. 1, 89 Abs. 2 BauO NW) nicht entgegenstehen, so übersendet sie den Antrag mit den erforderlichen Bauvorlagen (Nr. 8) unverzüglich der Straßenbaubehörde zwecks Entscheidung über den Antrag auf Ausnahme von dem Anbauverbot, da in dem Antrag bzw. der Bauanzeige in der Regel gleichzeitig der Antrag auf Erteilung der straßenrechtlichen Ausnahme zu sehen ist. Hiervon hat sie den Antragsteller zu unterrichten (§ 83 Abs. 1 BauO NW); bei bauanzeigepflichtigen Vorhaben kommt in aller Regel eine Fristverlängerung gem. § 89 Abs. 4 BauO NW in Betracht.
- 1.3 Die Straßenbaubehörde prüft unverzüglich, ob eine Ausnahme nach den Vorschriften des Straßenrechts zugelassen werden kann. Eine Durchschrift ihres Bescheides leitet sie der Bauaufsichtsbehörde zu.
- Der Bauherr ist in der Baugenehmigung (§ 88 Abs. 1 BauO NW) oder in dem Zustimmungsbescheid (§ 89 Abs. 3 BauO NW) darauf hinzuweisen, daß die Erfüllung eventueller Nebenbestimmungen im Bescheid der Straßenbaubehörde von der Bauaufsichtsbehörde bei der Bauüberwachung (§ 94 BauO NW) und den Abnahmen (§ 96 BauO NW) überprüft wird (vgl. Nr. 7.4). Bei Ablehnung der Ausnahme kann die Bauaufsichtsbehörde dem Antragsteller anheimstellen, den Bauantrag oder die Bauanzeige aus Gründen der Kostenersparnis zurückzuziehen.
- 1.4 Der Zulassung einer Ausnahme und damit der Beteiligung der Straßenbaubehörde bedarf es nicht, wenn das Vorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplanes (§§ 9, 173 Abs. 3 des Bundesbaugesetzes – BBauG) entspricht, der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie die an diesen gelegenen überbaubaren Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist (§ 9 Abs. 7 FStrG/§ 25 Abs. 5 StrWG NW). Bei Abweichungen von diesen Festsetzungen (§ 31 BBauG) oder soweit der Bebauungsplan entsprechende Festsetzungen nicht enthält, ist eine Ausnahme der Straßenbaubehörde erforderlich.
- 1.5 Ergibt die Prüfung eines Bauantrages oder einer Bauanzeige, daß das Vorhaben von bauaufsichtlichen Verfahren freigestellt ist, übersendet die Bauaufsichtsbehörde den Vorgang der Straßenbaubehörde und unterrichtet hiervon den Bauherrn. Das weitere Verfahren richtet sich nach Nr. 4.
- 2. Bauliche Anlagen, die gem. § 9 Abs. 2 FStrG oder § 25 Abs. 2 StrWG NW nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde zugelassen werden dürfen (Anbaubeschränkung)**
- 2.1 Bauanträge und Bauanzeigen für bauliche Anlagen, die einer straßenrechtlichen Zustimmung bedürfen, sind entsprechend Nrn. 1.1 und 1.2 zu behandeln. Ist die Zustimmung der Straßenbaubehörde im Baugenehmigungsverfahren deshalb nicht eingeholt worden, weil das Bauvorhaben schon nach den Vorschriften des Baurechts nicht zugelassen werden konnte, so hat die Bauaufsichtsbehörde im Widerspruchsverfahren die Straßenbaubehörde zu beteiligen, damit die Frage der straßenrechtlichen Zulässigkeit mitgeprüft werden kann.
- 2.2 Die Straßenbaubehörde teilt ihre Zustimmung oder deren Versagung möglichst kurzfristig der Bauaufsichtsbehörde mit.
- In den Fällen des § 25 Abs. 2 StrWG NW gilt nach § 25 Abs. 3 Satz 2 StrWG NW die Zustimmung als uneingeschränkt erteilt, wenn sie nicht der Bauaufsichtsbehörde gegenüber innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der erforderlichen vollständigen Antragsunterlagen (s. Nr. 8) bei der Straßenbaubehörde mit Nebenbestimmungen erteilt oder unter Angabe der Gründe versagt wird. Gegebenenfalls hat die Straßenbaubehörde die Bauaufsichtsbehörde um Vervollständigung der Bauvorlagen zu ersuchen.
- 2.3 Wird die Zustimmung versagt, hat die Bauaufsichtsbehörde den Bauantrag unter Angabe der Versagungsgründe abzulehnen; bauanzeigepflichtige Vorhaben sind zu untersagen. Wird die Zustimmung mit Nebenbestimmungen erteilt, sind diese in die Genehmigung aufzunehmen bzw. bei anzeigepflichtigen Vorhaben dem Antragsteller durch Anordnung nach § 89 Abs. 2 Satz 2 BauO NW aufzuerlegen.
- Auf Ersuchen der Straßenbaubehörde hat die Bauaufsichtsbehörde dem Bauherrn mitzuteilen, daß wegen der Sondernutzungsgebühren (§ 8 Abs. 3 FStrG/§ 19a StrWG NW) ein besonderer Gebührenbescheid der Straßenbaubehörde ergeht.
- 2.4 Wird gegen auf straßenrechtliche Gründe gestützte Ablehnungen oder Untersagungen sowie gegen die in Genehmigungen (§ 88 Abs. 1 BauO NW) oder Zustimmungen (§ 89 Abs. 3 BauO NW) enthaltenen straßenrechtlichen Nebenbestimmungen Widerspruch eingelegt, kann die Widerspruchsbehörde nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde von deren Entscheidung abweichen.
- 2.5 Nicht zustimmungsbedürftig nach § 25 Abs. 2 StrWG NW sind die in der Verordnung über zustimmungs- und genehmigungsfreie Anbauvorhaben an Landesstraßen und Kreisstraßen nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen vom 2. August 1983 (GV. NW. S. 322/SGV. NW. 91) genannten baulichen Anlagen.
- 2.5.1 Die festgesetzten Ortsdurchfahrten (§ 1 Nr. 1 der Verordnung) sind in der Örtlichkeit durch OD-Steine markiert.
- 2.5.2 Der Kreuzungs- und Einmündungsbereich im Sinne von § 1 Nr. 1 der Verordnung umfaßt neben den Eckausrundungen auch den Bereich von Abbiegespuren und Sperrflächen.
- 2.5.3 Ein wesentlich größerer oder andersartiger Verkehr gegenüber dem bisherigen Zustand im Sinne des § 1 Nr. 1 der Verordnung ist insbesondere bei verkehrstintensiven baulichen Anlagen zu erwarten, z. B. Einkaufsmärkte, Speditionen, Tankstellen, Autowaschstraßen, Sportanlagen. Diese baulichen Anlagen sind weiterhin zustimmungsbedürftig nach § 25 Abs. 2 StrWG NW.
- 2.5.4 Nicht zustimmungs- und genehmigungsbedürftig sind nach § 1 der Verordnung insbesondere Werbeanlagen innerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrten und Vorhaben, die nicht baugenehmigungs- oder bauanzeigepflichtig sind.
- 2.5.5 Die Freistellung vom Zustimmungserfordernis durch die Verordnung entbindet nicht von der Verpflichtung zu prüfen, ob für Vorhaben nach § 1 Nr. 1 der Verordnung Versagungs- oder Einschränkungsgründe nach § 25 Abs. 3 StrWG NW vorliegen. Diese Prüfung ist von der Bauaufsichtsbehörde im Baugenehmigungsverfahren vorzunehmen. Hierbei soll die Bauaufsichtsbehörde eine Stellungnahme der Straßenbaubehörde einholen, wenn
- a) Zweifel darüber bestehen, ob das Vorhaben den Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder an die Straßenbaugestaltung entspricht;
- b) Vorhaben an Straßen errichtet werden sollen, für die die Straßenbaubehörde der Bauaufsichtsbehörde Ausbauabsichten mitgeteilt hat.
- 2.5.6 Die Verordnung gilt nicht für den Bereich des Bundesfernstraßengesetzes. Hier gelten Nrn. 2.1–2.4.

3. Werbeanlagen

- 3.1 Außerhalb der Ortsdurchfahrten – bei Bundesstraßen außerhalb des Erschließungsbereichs – besteht für Werbeanlagen im Sinne von § 15 BauO NW

– gemäß § 9 Abs. 6 i. V. m. Abs. 1 Nr. 1 FStrG oder § 28 Abs. 1 i. V. m. § 25 Abs. 1 StrWG NW ein Anbauverbot,

– gemäß § 9 Abs. 6 i. V. m. Abs. 2 FStrG oder § 28 Abs. 1 i. V. m. § 25 Abs. 2 StrWG NW eine Anbaubeschränkung.

- 3.2 Für die Erteilung einer Ausnahme und die straßenrechtliche Zustimmung gelten die Nrn. 1 und 2.

- 3.3 Außerhalb der Ortsdurchfahrten – bei Bundesstraßen außerhalb des Erschließungsbereichs – ist für die in § 82 Abs. 3 BauO NW genannten Werbeanlagen eine straßenrechtliche Genehmigung nach § 9 Abs. 5 FStrG oder § 25 Abs. 4 StrWG NW erforderlich, wenn sie einer Anbaubeschränkung unterliegen. Nr. 4 gilt entsprechend.

4. Baugenehmigungs- und bauanzeigefreie Vorhaben (§ 9 Abs. 5 FStrG/§ 25 Abs. 4 StrWG NW)

- 4.1 Ist für ein Vorhaben, das einer Anbaubeschränkung unterliegt, weder eine Baugenehmigung noch eine Bauanzeige nach der Landesbauordnung erforderlich, tritt an die Stelle der Zustimmung die Genehmigung der Straßenbaubehörde, sofern nicht eine Genehmigungspflicht nach anderen Vorschriften besteht. Die Bauaufsichtsbehörde übersendet bei ihr eingehende Antragsunterlagen unverzüglich der Straßenbaubehörde und weist den Antragsteller darauf hin, daß mit der Ausführung des Vorhabens erst nach Zugang der Genehmigung der Straßenbaubehörde begonnen werden darf.

- 4.2 Die Straßenbaubehörde teilt ihre Entscheidung dem Antragsteller unmittelbar mit. Die Bauaufsichtsbehörde erhält eine Durchschrift des Bescheides.

5. Vorhaben bei geplanten Bundesfernstraßen, Landes- und Kreisstraßen und während der Aufstellung von Bebauungsplänen

Für die geplanten Straßen, auf die die Anbaubestimmungen Anwendung finden (vgl. § 9 Abs. 4 FStrG/§ 29 StrWG NW, § 9a Abs. 1 FStrG/§ 40 Abs. 1 StrWG NW, § 9a Abs. 3 FStrG/§ 37b StrWG NW), sowie in Gebieten, für die die Gemeinde die Aufstellung eines die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplanes beschlossen hat (vgl. § 2 der in Nr. 2.5 genannten Verordnung), sind die Nrn. 1 bis 4 sinngemäß anzuwenden.

6. Bauliche Anlagen des Bundes und der Länder

Für bauliche Anlagen des Bundes und der Länder, die nach § 97 BauO NW keiner Baugenehmigung bedürfen und die Anbaubeschränkungen nach § 9 Abs. 2 FStrG oder § 25 StrWG NW unterliegen, ist die straßenrechtliche Genehmigung nach § 9 Abs. 5 FStrG oder § 25 Abs. 4 StrWG NW erforderlich. Diese Genehmigung sowie Ausnahmen nach § 9 Abs. 8 FStrG oder § 25 Abs. 6 StrWG NW werden vom Regierungspräsidenten im Zustimmungsverfahren (§ 97 Abs. 1 BauO NW) bei der Straßenbaubehörde beantragt. Für bauliche Anlagen, die gemäß § 97 Abs. 2 BauO NW dem Regierungspräsidenten anzuzeigen sind, gilt Satz 1 entsprechend.

7. Sonstige Regelungen

- 7.1 Ist die Notwendigkeit der Beteiligung der Straßenbaubehörde zweifelhaft, hat sich die Bauaufsichtsbehörde mit der Straßenbaubehörde ins Benehmen zu setzen (z. B. Abgrenzung öffentlicher Straßen zu nichtöffentlichen Zuwegungen, Zufahrtenänderungen, andere Nutzungen).

- 7.2 Im Rahmen einer Bauvoranfrage (§ 84 BauO NW) kann auch über die Zustimmung der Straßenbaubehörde zu einem Vorhaben, für das eine straßenrechtliche Anbaubeschränkung besteht, entschieden werden. Für das Verfahren gilt Nr. 2 entsprechend. Soll durch Vorbescheid die Bebaubarkeit eines Grundstückes geklärt werden, so soll dies grundsätzlich auch die Entscheidung über eine straßenrechtliche Zustimmung einschließen. Es bedarf dabei aber noch nicht einer bis ins einzelne gehenden Festlegung von straßenrechtlichen Auflagen und Bedingungen. Über Anfragen, ob eine Ausnahme vom Anbauverbot in Aussicht gestellt wird, befindet die Straßenbaubehörde entsprechend Nr. 1.

- 7.3 In der Genehmigung für die Teilung von Grundstücken im Außenbereich (§ 19 Abs. 1 Nr. 3 BBauG) ist darauf hinzuweisen, daß sich die Bindungswirkung des § 21 Abs. 1 BBauG nicht auf straßenrechtliche Bauverbote oder -beschränkungen erstreckt.

- 7.4 Die Bauaufsichtsbehörden haben bei den Bauüberwachungen und Bauabnahmen auch darauf zu achten, daß die in Zustimmungen nach § 9 Abs. 2 FStrG oder § 25 Abs. 2 StrWG NW sowie Ausnahmen nach § 9 Abs. 8 FStrG oder § 25 Abs. 6 StrWG NW festgelegten Nebenbestimmungen eingehalten werden. Auf Ersuchen der Straßenbaubehörde haben sie auch Nebenbestimmungen in Genehmigungen nach § 9 Abs. 5 FStrG oder § 25 Abs. 4 StrWG NW zu überwachen und durchzusetzen.

- 7.5 Werden nicht genehmigte oder nicht angezeigte sowie andere bauliche Anlagen in Anbauverbots- oder Anbaubeschränkungsbereichen festgestellt, unterrichten sich die Bauaufsichtsbehörde und die Straßenbaubehörde gegenseitig.

- 7.5.1 Handelt es sich um baugenehmigungs- oder bauanzeigepflichtige bauliche Anlagen, trifft die Bauaufsichtsbehörde dann die notwendigen Maßnahmen.

- 7.5.2 Bei baugenehmigungs- und bauanzeigefreien baulichen Anlagen, die jedoch einer straßenrechtlichen Genehmigung bedürfen (vgl. Nr. 4), wird die Bauaufsichtsbehörde auf Verlangen der Straßenbaubehörde tätig, wenn die Genehmigung entweder unanfechtbar abgelehnt ist oder feststeht, daß eine Genehmigung nicht erteilt werden kann. Nr. 4.2 gilt entsprechend.

8. Bauvorlagen

- 8.1 Für die straßenrechtliche Beurteilung nach § 9 FStrG oder § 25 StrWG NW benötigt die Straßenbaubehörde in der Regel folgende Bauvorlagen:

a) Lageplan 1:500,
Übersichtsplan 1:5000,
b) Grundrißzeichnung,
c) Darstellung der Zufahrtsverhältnisse,
d) die Ansichten der geplanten baulichen Anlage,
e) Angaben über Art und Umfang der beabsichtigten Nutzung.

- 8.2 Für Werbeanlagen sind Bauzeichnungen und Lageplan nach § 11 der Bauvorlagenverordnung ausreichend.

- 8.3 Für Bauvorlagen beim Vorbescheid gilt § 8 der Bauvorlagenverordnung entsprechend.

9. Straßenbaubehörden

- 9.1 Die Zuständigkeiten der Straßenbaubehörden richten sich

– für den Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes nach der Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes vom 11. März 1975 (GV. NW. S. 259), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. Mai 1982 (GV. NW. S. 256), – SGV. NW. 91 –,

- für den Vollzug des Straßen- und Wegegesetzes nach § 56 StrWG NW.
 - 9.2 Soweit die Landschaftsverbände die Aufgaben der Straßenbaubehörde wahrnehmen, teilen sie den Bauaufsichtsbehörden mit, welche Dienststellen zur Ausübung der Befugnisse jeweils zuständig sind.
 - 9.3 Ist die Gebietskörperschaft zugleich Bauaufsichtsbehörde und Straßenbaubehörde, so ist die Zusammenarbeit unter Beachtung dieses Erlasses von ihr zu regeln. Die Ausnahmen nach § 9 Abs. 8 FStrG oder § 25 Abs. 6 StrWG NW sollen dabei mit der Baugenehmigung verbunden werden.
 - 10. Der Gem. RdErl. d. Ministers für Wirtschaft und Verkehr u. d. Ministers für Wiederaufbau v. 6. 8. 1954 (SMBI. NW. 911) wird aufgehoben.
- MBI. NW. 1983 S. 2029.

II.

Landschaftsverband Westfalen-Lippe

Bekanntmachung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe

Betr.: 10. Tagung der 7. Landschaftsversammlung
Westfalen-Lippe

Auf Grund des § 9 Abs. 2 der Landschaftsverbandsordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der z. Z. geltenden Fassung wird hiermit öffentlich bekanntgemacht, daß ich zur 10. Tagung der 7. Landschaftsversammlung Westfalen-Lippe zu

**Dienstag, den 25. Oktober 1983, 10.00 Uhr,
nach Münster, Landeshaus, Sitzungssaal,**

eingeladen habe.

Tagesordnung:

1. Veränderungen in der Mitgliedschaft der Landschaftsversammlung und des Landschaftsausschusses sowie Ersatzwahlen für verschiedene Fachausschüsse
2. Verpflichtung von neuen Mitgliedern der 7. Landschaftsversammlung

3. Wahl eines Schriftführers der 7. Landschaftsversammlung
4. Wahl eines Leitenden Beamten gemäß § 20 (2) der Landschaftsverbandsordnung
5. Satzung zur Änderung der Betriebssatzung für die Krankenhäuser des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe vom 28. Februar 1978 (GV. NW. 1978 S. 134)
6. Fünfte Änderung der Satzung der Tierseuchenkasse des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe
7. Beitragssatzung für die Tierseuchenkasse des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe für das Beitragsjahr 1984
8. Satzung der Hauptfürsorgestelle des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe über die Zuweisung von Mitteln der Hauptfürsorgestelle aus der Ausgleichsabgabe nach § 8 SchwbG an die örtlichen Fürsorgestellen bei den kreisfreien Städten, großen kreisangehörigen Städten und Kreisen in Westfalen-Lippe für das Haushaltsjahr 1984
9. Jahresabschlüsse und Jahresberichte 1982 der Westf. Landeskrankenhäuser und Kliniken gemäß § 22 Abs. 2 und 3 der Gemeindekrankenhausbetriebsverordnung (GemKHBVO)
10. Vorlage des Jahresabschlusses zum 31. 3. 1983 für die Westf. Landesfrauenklinik in Paderborn und die Westf. Landeskinderklinik in Bochum gemäß § 22 Abs. 2 und 3 der Gemeindekrankenhausbetriebsverordnung (GemKHBVO)
11. Die berufliche Eingliederung Schwerbehinderter und ihre Sicherung
- Aktuelle Aspekte und Entwicklungen -
12. Einbringung des Haushaltsentwurfs 1984
13. Anfragen der Mitglieder der Landschaftsversammlung
14. Verschiedenes

Münster, den 29. September 1983

Landschaftsverband Westfalen-Lippe
Der Vorsitzende
der 7. Landschaftsversammlung
Figgen

- MBI. NW. 1983 S. 2032.

Einzelpreis dieser Nummer 3,80 DM

Bestellungen, Anfragen usw. sind an den August Bagel Verlag zu richten. Anschrift und Telefonnummer wie folgt für

Abonnementsbestellungen: Grafenberger Allee 82, Tel. (0211) 6888/238 (8.00-12.30 Uhr), 4000 Düsseldorf 1

Bezugspreis halbjährlich 70,80 DM (Kalenderhalbjahr). Jahresbezug 141,60 DM (Kalenderjahr), zahlbar im voraus. Abbestellungen für Kalenderhalbjahresbezug müssen bis zum 30. 4. bzw. 31. 10., für Kalenderjahresbezug bis zum 31. 10. eines jeden Jahres beim Verlag vorliegen.

Die genannten Preise enthalten 7% Mehrwertsteuer

Einzelbestellungen: Grafenberger Allee 82, Tel. (0211) 6888/241, 4000 Düsseldorf 1

Einzellieferungen gegen Voreinsendung des vorgenannten Betrages zuzügl. Versandkosten (je nach Gewicht des Blattes), mindestens jedoch DM 0,80 auf das Postscheckkonto Köln 8518-507. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.) Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer beim Verlag vorzunehmen, um späteren Lieferschwierigkeiten vorzubeugen. Wenn nicht innerhalb von vier Wochen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen. Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Haroldstraße 5, 4000 Düsseldorf 1
Verlag und Vertrieb: August Bagel Verlag, Grafenberger Allee 82, 4000 Düsseldorf 1
Druck: A. Bagel, Graphischer Großbetrieb, 4000 Düsseldorf 1
ISSN 0341-194 X