

**Gesetz zur Änderung  
des Straßen- und Wegegesetzes  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Vom ... 2016**

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

**Artikel 1**

Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1028, ber. 1996 S. 81, S. 141, S. 216 und S. 355, ber. 2007 S. 327), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. März 2015 (GV. NRW. S. 312) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) In der Angabe zur Teilüberschrift „Zweiter Teil“ werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
- b) Nach der Angabe zu § 60 wird folgende Angabe eingefügt: „§ 60a Ortsdurchfahrten von vorhandenen Landesstraßen und Kreisstraßen“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nummer 1 werden dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
- b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:  
„Radschnellverbindungen des Landes sind Wege, Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger regionaler Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden.“

3. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen,“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes,“ eingefügt.
  - bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
  - aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
  - bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
- cc) In Satz 3 werden nach dem Wort „Namen“ die Wörter „oder einer Nummer“ eingefügt und die Wörter „oder nummerieren“ gestrichen.
- c) Folgender Absatz 3 wird angefügt: „(3) Das für das Straßenwesen zuständige Ministerium wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem für das amtliche Vermessungswesen zuständigen Ministerium durch Rechtsverordnung Einzelheiten zu den Straßenverzeichnissen zu regeln.“

4. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - aa) In Satz 1 wird das Wort „zur“ durch das Wort „der“ ersetzt und nach dem Wort „Grundstücke“ werden die Wörter „bestimmt ist“ durch die Wörter „oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient“ ersetzt.
  - bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt: „Eine Ortsdurchfahrt einer Radschnellverbindung des Landes besteht aus Wegeabschnitten, die innerhalb der geschlossenen Ortslage liegen und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke dienen.“

b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Landesstraße“ die Wörter „oder einer Radschnellverbindung des Landes“ eingefügt.

5. § 8 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird die Angabe „Abs.“ durch das Wort „Absatz“ ersetzt.

b) Folgender Satz wird angefügt: „Sind Straßen verschiedener Straßengruppen umzustufen, können die jeweiligen Straßenaufsichtsbehörden eine Festlegung der Zuständigkeit für die Verfügung der Umstufung im gegenseitigen Einvernehmen treffen.“

6. § 9a Absatz 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Satz 2 gilt für bauliche Anlagen von Gemeinden nur dann, wenn diese untere Bauaufsichtsbehörden gemäß § 60 Absatz 1 Nummer 3 der Landesbauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2000 (GV. NRW. S. 256), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Mai 2014 (GV. NRW. S. 294) geändert worden ist, sind.“

7. In § 13 Absatz 4 werden die Angaben „Abs.“ jeweils durch das Wort „Absatz“ und die Wörter „der Kostenordnung“ durch die Wörter „dem Gerichts- und Notarkostengesetz vom 23. Juli 2013 (BGBl. I S. 2586), das zuletzt durch Artikel 174 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist,“ ersetzt.

8. In § 20 Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraße“ die Wörter „, einer Radschnellverbindung des Landes“ eingefügt und nach dem Wort „außerhalb“ das Wort „,von“ durch die Wörter „,der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der“ ersetzt.

9. § 25 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „Außerhalb“ werden die Wörter „,der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile“ eingefügt.

bb) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ und nach dem Wort „Kraftfahrzeugverkehr“ die Wörter „, bei einer Radschnellverbindung des Landes der für den Fahrradverkehr“ eingefügt.

cc) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

b) In Absatz 2 Satz 3 werden nach dem Wort „innerhalb“ die Wörter „,der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile“ und nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Bei geplanten Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen gelten die Beschränkungen des Absatzes 1 vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, in dem gemäß § 73 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 1999 (GV. NRW. S. 602), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Mai 2014 (GV. NRW. S. 294) geändert worden ist, den Betroffenen und Vereinigungen Gelegenheit gegeben worden ist, den Plan einzusehen.“

10. In § 27 Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „außerhalb“ die Wörter „,der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile“ eingefügt.

11. § 28 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Anlagen der Außenwerbung dürfen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 20 Meter, gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr, bei einer Radschnellverbindung des Landes der für den Fahrradverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet werden.“

b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des

Landes“ eingefügt.

12. § 37 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen,“ die Wörter „Radschnellverbindungen des Landes,“ eingefügt, die Angabe „Abs.“ durch das Wort „Absatz“ und die Angabe „Nr.“ durch das Wort „Nummer“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „,und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

cc) In Satz 4 wird die Angabe „UVPG NW“ durch die Wörter „Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen“ ersetzt.

c) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „,und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „jedem, dessen“ durch die Wörter „allen, deren“ und das Wort „Naturschutzverbänden“ durch das Wort „Vereinen“ ersetzt.

bb) In Satz 8 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „,und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

e) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „,und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

bb) In Satz 3 werden das Wort „Planfeststellungsbeschluß“ durch das Wort „Planfeststellungsbeschluss“ ersetzt und nach dem Wort „Plangenehmigung“ die Wörter „,oder einen die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan“ eingefügt.

f) In Absatz 7 Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

13. In § 37b Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „von Landesstraßen und Kreisstraßen“ gestrichen und nach den Wörtern „bei Landesstraßen“ die Wörter „,und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

14. § 38 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Landesstraßen und Kreisstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.“

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Gleiches gilt für Radschnellverbindungen des Landes und Gemeindestraßen, sofern für diese eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.“

cc) In dem neuen Satz 3 werden nach dem Wort „Umweltverträglichkeitsprüfung“ die Wörter „,im Rahmen der Abwägung“ eingefügt.

b) In Absatz 5 werden nach der Angabe „Baugesetzbuches)“ die Wörter „,und von Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

c) In Absatz 7 werden nach dem Wort „Landesstraße,“ die Wörter „Radschnellverbindung des Landes,“ eingefügt.

15. In der Teilüberschrift „Zweiter Teil“ werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

16. § 43 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „,und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Die Straßenbaulast des Landes erstreckt sich auch auf solche Radschnellverbindungen, die als

unselbständige Radwege im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b an Kreisstraßen, Gemeindestraßen oder sonstigen öffentlichen Straßen gemäß § 3 Absatz 5 geführt werden.“

c) In dem neuen Satz 3 werden die Wörter „Dies gilt“ durch die Wörter „Satz 1 und 2 gelten“ ersetzt.

17. § 44 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 werden die Wörter „einem Landschaftsverband“ durch die Wörter „dem Land“ ersetzt.

b) In Absatz 5 werden nach dem Wort „Landesstraße“ die Wörter „, Radschnellverbindung des Landes“ eingefügt.

18. In § 54 Absatz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „,und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

19. In § 55 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt, die Angabe „Abs.“ durch das Wort „Absatz“ und die Angabe „Nr.“ durch das Wort „Nummer“ ersetzt.

20. § 56 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „,und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

bb) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

b) In Absatz 3 werden die Angabe „Nr.“ durch das Wort „Nummer“ ersetzt und nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „,und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

21. In § 59 Absatz 1 Nummer 7 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „, Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

22. Nach § 60 wird folgender § 60a eingefügt:

#### **„§ 60a**

#### **Ortsdurchfahrten von vorhandenen Landesstraßen und Kreisstraßen**

Die Ortsdurchfahrt einer am [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Gesetzes] vorhandenen Landesstraße oder Kreisstraße bleibt unverändert der Teil der Landesstraße oder der Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Wird infolge einer Abstufung einer Landesstraße zu einer Kreisstraße die Ortsdurchfahrt der Kreisstraße gemäß § 5 Absatz 1 um einen Bereich erweitert, der der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient, so kann die Gemeinde, der gemäß § 44 die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt obliegt, vom Land als bisherigem Träger der Straßenbaulast die Ablösung der für die Zukunft für diesen Bereich entstehenden Aufwendungen verlangen.“

#### **Artikel 2**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Düsseldorf, den

Die Landesregierung

Nordrhein-Westfalen

Die Ministerpräsidentin

Hannelore K r a f t

Der Minister für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr  
Michael G r o s c h e k

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, das Straßen- und Wegegesetz mit Blick auf die Radschnellwege zu modernisieren. Kern der Gesetzesänderung ist daher eine Verankerung von Radschnellverbindungen als eigenständige straßenrechtliche Straßenkategorie, die weitestgehend den Landesstraßen gleichgestellt werden, insbesondere durch Zuweisung der Straßenbaulast an das Land mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von mehr als 80.000. Radschnellverbindungen sind Radverkehrsverbindungen, die den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und zum Teil wesentlich beschleunigten Fahrradverkehrs gerecht werden sollen. Sie sollen aufgrund ihres Ausbauszustands und ihrer Verkehrsführung attraktive Verbindungen für einen gemeinde- bzw. kreisübergreifenden Alltags- und Pendlerverkehr und somit eine Alternative zur Nutzung des Pkw werden. Ein Beispiel ist der Radschnellweg Ruhr mit einer Strecke von rund 100 km zwischen den Städten Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Hamm und dem Kreis Unna. Den Radschnellverbindungen kommt daher eine den Landesstraßen vergleichbare regionale Verkehrsbedeutung zu.

Der Baustein „Radschnellwege“ ist einer der zehn Bausteine im Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Auf dieser Grundlage wurden ein kommunaler Planungswettbewerb durchgeführt und entsprechende Modellprojekte ermittelt, für die inzwischen mit Förderung durch das Land zum Teil auch Machbarkeitsstudien erstellt worden sind. Frühestens Mitte 2016 werden baureife Planungen vorliegen.

Folgende Führungsformen kommen bei der Realisierung in Betracht:

- Zweirichtungsradweg (eigenständig geführt, Breite mindestens 4 m)
- Zweirichtungsradweg (straßenbegleitend, Breite mindestens 4 m)
- Einrichtungsradweg (straßenbegleitend, Breite mindestens 3 m)
- Radfahrstreifen (Breite 3m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens)
- Fahrradstraße (Breite mindestens 3 m zuzüglich Sicherheitsräumen zum Parken im Einrichtungsverkehr und von mindestens 4 m zuzüglich Sicherheitsräumen zum Parken im Zweirichtungsverkehr)
- Mitbenutzung von Straßen in Tempo 30-Zonen

Die Radschnellverbindungen sollen jeweils mit eigenständig geführten Gehwegen ausgestattet werden.

Flankierend zur Gesetzesänderung sind im Entwurf des Landeshaushalts 2016 und der mittelfristigen Finanzplanung im Kapitel 09 140 in der Titelgruppe 61 neue Ansätze beziehungsweise ist die Erhöhung von Ansätzen vorgesehen, aus denen die Planung und die laufende Unterhaltung sowie der Bau solcher Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes finanziert und der Bau von Radschnellverbindungen in der Baulast der Gemeinden (Ortsdurchfahrten) gefördert werden können:

	2016	2017	2018	2019
Titel 682 61	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro	0,75 Mio. Euro	1,0 Mio. Euro
Titel 777 61	0,5 Mio. Euro	2,0 Mio. Euro	2,75 Mio. Euro	3,5 Mio. Euro
Titel 883 61 - Teilansatz -	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro	0,5 Mio. Euro
Summe	1,5 Mio. Euro	3,0 Mio. Euro	4,0 Mio. Euro	5,0 Mio. Euro

Ein weiterer Inhalt der Gesetzesänderung ist die Erweiterung der Definition der Ortsdurchfahrt von Landesstraßen und Kreisstraßen um den sogenannten Verknüpfungsbereich. Bisher ist in Nordrhein-Westfalen (wie auch in den Ländern Niedersachsen, Brandenburg und Thüringen) als Ortsdurchfahrt der Teil einer Landesstraße oder einer Kreisstraße definiert, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke dient. Entsprechend den in den übrigen Flächenländern geltenden Regelungen in den Länderstraßengesetzen und entsprechend der Regelung in § 5 Absatz 4 Bundesfernstraßengesetz für die Bundesstraßen soll die Ortsdurchfahrt nunmehr auch auf den Teil der Straße innerhalb der geschlossenen Ortslage erweitert werden, der der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. Auch diese Bereiche haben eine vorrangige Funktion für die innerörtliche Verkehrsabwicklung.

Für Gemeinden, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes gemäß § 44 Absätze 1 und 3 Straßen- und Wegegesetz NRW Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten der Landesstraßen und Kreisstraßen sind, soll jedoch keine Erweiterung ihrer bisherigen Baulast eintreten. Dies wird durch Einfügung einer neuen Vorschrift § 60a sichergestellt. Die Erweiterung der Straßenbaulast hat dadurch vor allem für Fälle der künftigen Abstufung von Bundesstraßen zu Landesstraßen oder Kreisstraßen – z. B. im Rahmen des mit dem Bund abgestimmten Abstufungskonzepts autobahnparalleler Bundesstraßen – Bedeutung. In diesen Fällen obliegt der Gemeinde aber bereits nach § 5 Absätze 2, 2a und 4 Bundesfernstraßengesetz die Straßenbaulast auch für den Verknüpfungsbereich der Ortsdurchfahrt, so dass insoweit faktisch durch die Abstufung keine neue Belastung für die Stadt/Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten eintritt. Nur im Fall etwaiger künftiger Abstufungen von Landesstraßen zu Kreisstraßen kann sich die Straßenbaulast der Gemeinde in der jeweiligen Ortsdurchfahrt gegebenenfalls um den Verknüpfungsbereich erweitern. Insoweit soll der Gemeinde im Einzelfall ein Anspruch auf Ablösung der ihr zukünftig entstehenden Aufwendungen gegenüber dem Land als bisherigem Träger der Straßenbaulast für den neuen Verknüpfungsbereich zugestanden werden.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Straßen- und Wegegesetzes)**

#### **Zu Nummer 2 (§ 3 )**

Radschnellverbindungen des Landes werden als neue Straßenkategorie der öffentlichen Straßen eingeführt und als solche Wege, Straßen oder Teile von diesen definiert, die eine eigenständige

regionale Verkehrsbedeutung aufweisen. Dadurch unterscheiden sie sich von anderen Radwegen in der Straßenbaulast des Landes, die Bestandteile einer Landesstraße im Sinne des § 2 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b) sind. Im letzteren Fall weist zwar die Landesstraße eine regionale Verkehrsbedeutung auf, der sie begleitende Radweg dient jedoch in erster Linie der Verkehrssicherheit sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Fahrradverkehr; er hat hingegen keine eigenständige regionale Verkehrsbedeutung. Die Radschnellverbindung aber soll als attraktive, gut ausgebaute Radverkehrsanlage einen gemeinde- beziehungsweise kreisübergreifenden Fahrradverkehr aufnehmen. Dadurch hat sie unabhängig davon, ob sie abschnittsweise straßenbegleitend geführt wird, eine eigenständige regionale Verkehrsbedeutung. Es soll aber auch sichergestellt werden, dass nicht jeder Radweg, der nach seiner Lage im Netz als Teil einer gemeinde- oder kreisübergreifenden Fahrradverbindung geeignet wäre, durch gesetzliche Definition als Radschnellverbindung zu klassifizieren ist. Vielmehr soll es dazu eines zwischen den Baulasträgern Land und betroffener Stadt/Gemeinde abgestimmten Konzepts bedürfen, durch das bestimmte Straßen und Wege oder Teile von diesen zu einer Radschnellverbindung des Landes bestimmt werden. Deshalb ist in der Definition im neuen Satz 2 des Absatzes 2 die für die Definitionen der übrigen Straßenklassen übliche Formulierung „dienen oder zu dienen bestimmt sind“ auf „zu dienen bestimmt“ beschränkt worden.

#### **Zu Nummer 3 (§ 4)**

In den Straßenverzeichnissen nach § 4 werden die öffentlichen Straßen durch Namen und Nummern bezeichnet. Diese Bezeichnungen finden vielfach Eingang in weitere Datenbanken und Informationssysteme. Um diese Prozesse automatisiert bedienen zu können, sind eindeutige Bezeichnungen erforderlich. Vielfach werden hierzu bereits heute Straßenschlüssel etc. verwendet. Leider fehlt es dazu aber bisher an eindeutig festgelegten Vorgaben. Dadurch werden landes- und bundesweite E-Government-Prozesse erschwert. Auch kann kein landesweites Straßenverzeichnis NRW angeboten werden, welches insbesondere im Zusammenhang mit Open Data und Open Government nachgefragt wird. Es wird deshalb in § 4 Absatz 3 eine Ermächtigung aufgenommen, Einzelheiten zu den Straßenverzeichnissen durch Rechtsverordnung zu standardisieren. Da die Vergabe von Straßenschlüsseln bereits heute gängige Praxis ist, wird mit einem Mehraufwand für kommunale Stellen nicht gerechnet. Die vorgesehene Standardisierung wird eher zu einer Entlastung führen.

Außerdem wird durch die Aufnahme der Radschnellverbindungen des Landes in § 4 Absatz 1 und Absatz 2 sichergestellt, dass auch diese als neue Straßenkategorie mit Nummern bezeichnet und in das vom Landesbetrieb Straßenbau NRW zu führende Straßenverzeichnis aufzunehmen sind.

#### **Zu Nummer 4 (§ 5)**

In § 5 Absatz 1 Satz 1 wird die Definition der Ortsdurchfahrt einer Landesstraße und Kreisstraße um einen Verknüpfungsbereich erweitert. Bisher ist in Nordrhein-Westfalen die Ortsdurchfahrt als der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße definiert, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Entsprechend der Regelung in § 5 Absatz 4 Bundesfernstraßengesetz für die Bundesstraßen soll die Ortsdurchfahrt nunmehr auch auf den Teil der Straße innerhalb der geschlossenen Ortslage erweitert werden, der der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. Auch diese Bereiche haben eine vorrangige Funktion für die

innerörtliche Verkehrsabwicklung. Es ist jedoch nicht beabsichtigt, den Städten und Gemeinden gegenüber dem status quo neue Belastungen aufzuerlegen. Dies wird durch Einfügung einer neuen Übergangsvorschrift § 60a sichergestellt. Auf die Begründung zu Nummer 17 wird insoweit verwiesen.

Mit dem neuen Satz 2 in § 5 Absatz 1 wird klargestellt, dass abweichend von der neuen Definition der Ortsdurchfahrt für Landesstraßen und Kreisstraßen die Ortsdurchfahrt einer Radschnellverbindung des Landes nur den der Erschließung der anliegenden Grundstücke dienenden Abschnitt innerhalb geschlossener Ortslage umfasst, weil eine Radverkehrsverbindung nach ihrem Zweck nicht der Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dienen kann.

#### **Zu Nummer 5 (§ 8 Absatz 3):**

Bei der Aufstellung und Umsetzung von Umstufungskonzepten können infolge sich ändernder Netzkonfigurationen verschiedene Straßenaufsichtsbehörden für die Umstufung einzelner Straßen zuständig sein. Der Verwaltungsaufwand kann durch Bündelung der Umstufungen in einer Verfügung reduziert werden. Dazu sollen die jeweiligen Straßenaufsichtsbehörden im gegenseitigen Einvernehmen die Zuständigkeit für die Umstufungsverfügung festlegen können.

#### **Zu Nummer 6 (§ 9a Absatz 2)**

Anpassung an die geänderte Paragraphenbezeichnung in der Landesbauordnung für die Bestimmung der Bauaufsichtsbehörden

#### **Zu Nummer 7 (§ 13 Absatz 4)**

Anpassung an die konstitutive Neufassung der Kostenordnung zum 1. August 2013 mit dem neuen Titel „Gerichts- und Notarkostengesetz“.

#### **Zu Nummern 8 bis 11 (§§ 20, 25, 27 und 28)**

Anpassungsbedarf in diesen Regelungen besteht sowohl wegen der Ausweitung der Ortsdurchfahrt von Landesstraßen und Kreisstraßen auf den Bereich der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes als auch im Hinblick auf die neue Straßenkategorie Radschnellverbindungen des Landes.

Zum einen wird mit den Änderungen sichergestellt, dass die Beschränkungen für Anbau, Zufahrten und Werbung – in Anlehnung an die entsprechenden Regelungen für die Bundesstraßen im Bundesfernstraßengesetz – nur in den außerhalb der Erschließung der anliegenden Grundstücke dienenden Teile der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen und Kreisstraßen gelten.

Darüber hinaus werden Radschnellverbindungen des Landes, die der Abwicklung eines wachsenden und in Teilen wesentlich beschleunigten regionalen Fahrradverkehrs dienen, insoweit auch in Bezug auf Einwirkungen von außen durch Anbau, Zufahrten oder Werbung den Landesstraßen und Kreisstraßen gleichgestellt. Für den Fall, dass es beim Ausbau eines bestehenden straßenbegleitenden

Radwegs zu einer Radschnellverbindung bestehende Zufahrten gibt, gelten auch insoweit die für Landes- und Kreisstraßen geltenden Regelungen des § 20 Absatz 1 und des § 25 Absatz 1 Nummer 2.

#### **Zu Nummern 12 und 13 (§§ 37, 37b)**

Als regionale Verkehrsverbindungen sind die Radschnellverbindungen auch in Bezug auf die Erfordernisse der Planung und Linienbestimmung (§ 37) sowie die Möglichkeit der Trassensicherung durch Festlegung von Planungsgebieten (§ 37b) den Landesstraßen gleichzustellen.

Die Ergänzung in § 37 Absatz 6 dient darüber hinaus der Klarstellung, dass die rechtsverbindliche Entscheidung über einen Plan auch in einem gemäß § 38 Absatz 4 die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan getroffen werden kann.

#### **Zu Nummer 14 (§ 38)**

Durch die Änderungen in Absatz 1 Sätzen 1 und 2 wird dem Umstand Rechnung getragen, dass auch für den Bau oder die Änderung von Radschnellverbindungen des Landes als „sonstigen Straßen“ die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sein kann. Als Trägerverfahren wird für diesen Fall das Planfeststellungsverfahren verpflichtend festgelegt.

Die Ergänzung im neuen Satz 3 dient der Klarstellung, dass die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nur allgemein zu berücksichtigen sind, sondern in die Abwägung einfließen müssen.

In Absatz 5 wird auch für Radschnellverbindungen des Landes, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung und somit nicht zwingend ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist, die Möglichkeit der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für zulässig erklärt. Anders als für Gemeindestraßen wird diese Möglichkeit nicht auf den Außenbereich im Sinne des § 35 des Baugesetzbuchs beschränkt, um eine einheitliche, den Innen- und Außenbereich einer Radschnellverbindung erfassende Planung nicht zu erschweren.

#### **Zu Nummer 16 (§ 43):**

Das Land wird Träger der Straßenbaulast für die Radschnellverbindungen des Landes, soweit diese nicht nach den Bestimmungen des § 44 den Gemeinden für die Ortsdurchfahrten obliegt.

Die Straßenbaulast des Landes erfasst auch solche Radwege, die bisher als unselbständige Radwege an Kreisstraßen, Gemeindestraßen oder sonstigen öffentlichen Straßen verlaufen und zu einer Radschnellverbindung des Landes ausgebaut werden. Für diese Fälle wird durch den neuen Satz 2 des Absatzes 1 eine längs geteilte Straßenbaulast normiert. Die Straßenbaulast des Landes erstreckt sich nur auf die der Radschnellverbindung dienenden Straßen- und Wegeteile. Diese sind dann nicht mehr unselbständige Bestandteile der Straße, an der sie verlaufen. Das Land soll nicht auch die Fahrbahn einer Kreisstraße, Gemeindestraße oder sonstigen öffentlichen Straße übernehmen.

#### **Zu Nummer 17 (§ 44)**

Klarstellung in § 44 Absatz 2, dass es keine Fälle mehr gibt, in denen einem Landschaftsverband die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt für eine Landesstraße obliegt.

Die Benehmenspflicht zwischen den Beteiligten bei Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen im Zuge einer Ortsdurchfahrt oder im Bereich der an sie angrenzenden Straßenteile soll mit der Ergänzung des Absatzes 5 auch für die Radschnellverbindungen des Landes gelten.

**Zu Nummer 18 (§ 54 Absatz 2):**

Als Straßenaufsichtsbehörde für die Ortsdurchfahrten von Radschnellverbindungen des Landes wird ebenso wie für die Landesstraßen die Bezirksregierung bestimmt, soweit nicht das Land selbst Träger der Straßenbaulast ist.

**Zu Nummer 19 (§ 55):**

Auch für die Ausgestaltung von Radschnellverbindungen des Landes soll die Möglichkeit des Erlasses bautechnischer Regelungen geschaffen werden.

**Zu Nummer 20 (§ 56):**

Der Landesbetrieb Straßenbau soll ebenso wie für die Landesstraßen auch für die Radschnellverbindungen des Landes die Aufgaben der Straßenbaubehörde wahrnehmen, soweit nicht die Gemeinden Träger der Straßenbaulast in den Ortsdurchfahrten sind. Im letzteren Fall sollen dann die Gemeinden die Aufgaben der Straßenbaubehörde übernehmen.

**Zu Nummer 21 (§ 59 Absatz 1 Nummer 7):**

Folgeänderung des Ordnungswidrigkeitentatbestandes zu Nummer 9, nach der die Beschränkungen des § 25 auch für Radschnellverbindungen des Landes gelten sollen.

**Zu Nummer 22 (§ 60a)**

Durch die neue Übergangsregelung wird sichergestellt, dass für die Gemeinden, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes gemäß § 44 Absätze 1 und 3 Straßen- und Wegegesetz NRW Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten der Landesstraßen und Kreisstraßen sind, keine Erweiterung ihrer bisherigen Baulast um den in § 5 Absatz 1 neu eingefügten Verknüpfungsbereich eintreten soll. Die Erweiterung der Straßenbaulast in den Ortsdurchfahrten um den Verknüpfungsbereich hat dadurch vor allem für Fälle der künftigen Abstufung von Bundesstraßen zu Landesstraßen oder Kreisstraßen z. B. im Rahmen des mit dem Bund vereinbarten Abstufungskonzepts zu autobahnparallelen Bundesstraßen Bedeutung. In diesen Fällen obliegt der Stadt/Gemeinde bereits nach § 5 Absätze 2, 2a und 4 Bundesfernstraßengesetz die Straßenbaulast auch für den Verknüpfungsbereich der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße, so dass insoweit faktisch durch die Abstufung keine neue Belastung für die Stadt/Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt eintritt.

Nur im Fall etwaiger künftiger Abstufungen von Landesstraßen zu Kreisstraßen kann sich die Straßenbaulast der Gemeinde in der jeweiligen Ortsdurchfahrt gegebenenfalls um den Verknüpfungsbereich erweitern. Insoweit erhält die Gemeinde im Einzelfall einen Anspruch auf

Ablösung der ihr zukünftig entstehenden Aufwendungen gegenüber dem Land als bisherigem Träger der Straßenbaulast für den neuen Verknüpfungsbereich.

## **Zu Artikel 2**

Regelung zum Inkrafttreten des Gesetzes.