

Referentenentwurf

Zweites Gesetz zur Änderung des Sächsischen Straßengesetzes

Vom ...

Der Sächsische Landtag hat am ... das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Sächsischen Straßengesetzes

Das Sächsische Straßengesetz vom 21. Januar 1993 (SächsGVBl. S. 93), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. August 2019 (SächsGVBl. S. 762; 2020 S. 29) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 4 Straßenverzeichnisse, Bestandsverzeichnisse, Straßennummern“.
 - b) Nach der Angabe zu § 9 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 9a Duldungspflichten im Interesse der Unterhaltung“.
 - c) Die Angabe zu § 43 wird wie folgt gefasst:

„§ 43 Enteignung, Entschädigung“.
 - d) Die Angabe zu § 59 wird wie folgt gefasst:

„§ 59 Planfeststellung (Übergangsvorschrift zu § 39 Absatz 1)“.
2. In § 1 Satz 2 wird das Wort „Bundesfernstraßen“ durch das Wort „Bundesstraßen“ ersetzt.
3. § 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 4

Straßenverzeichnisse, Bestandsverzeichnisse, Straßennummern

(1) Für die Staatsstraßen, Kreisstraßen und Radschnellverbindungen werden Straßenverzeichnisse geführt. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr bestimmt die Nummerierung der Staatsstraßen, Kreisstraßen und Radschnellverbindungen. Für Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen werden die Verzeichnisse in vereinfachter Form (Bestandsverzeichnisse) geführt. Die Straßenverzeichnisse für die

Bundesstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen und Radschnellverbindungen werden vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr, die Bestandsverzeichnisse von den Gemeinden als Straßenbaubehörden geführt. § 42 Satz 1 und 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ist entsprechend anzuwenden.

(2) Die Verzeichnisse sind fortlaufend aktuell und vollständig zu halten.

(3) Die Behörden haben Einsicht in die Verzeichnisse sowie die Anfertigung von Bildaufnahmen und Kopien zu gestatten. Wer ein berechtigtes Interesse darlegt, dem sind einfache oder beglaubigte Auszüge zu erteilen.

(4) Das Nähere über Zuständigkeiten der Behörden, Einrichtung und Inhalt der Verzeichnisse sowie die Einsichtnahme in diese wird durch Rechtsverordnung des Staatsministeriums für Infrastruktur und Landesentwicklung geregelt.“

4. In § 6 Absatz 2 Satz 1 werden die Nummern 3 und 4 durch die folgenden Nummern 3 bis 5 ersetzt:

„3. für Gemeindeverbindungsstraßen, die dem Verkehr zwischen Gemeinden oder deren Anschluss an das weiterführende Straßennetz dienen oder zu dienen bestimmt sind, die untere Straßenaufsichtsbehörde,

4. für Gemeindeverbindungsstraßen, die dem Verkehr zwischen Gemeindeteilen dienen oder zu dienen bestimmt sind, Ortsstraßen sowie öffentliche Feld- und Waldwege die Gemeinde,

5. für beschränkt-öffentliche Wege und Plätze sowie Eigentümerwege die Straßenaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der jeweiligen Gemeinde.“

5. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 3 wird nach dem Wort „keine“ das Wort „gesonderte“ eingefügt.

bb) Folgende Sätze werden angefügt:

„Umstufungen, durch die der Widmungsumfang der Straße erweitert wird (gemeingebrauchserweiternde Umstufung), setzen keine gesonderte Widmungserweiterung voraus. § 6 Absatz 1 Satz 2 und 3 ist auf gemeingebrauchserweiternde Umstufungen entsprechend anzuwenden.“

b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Ändert sich die Verkehrsbedeutung einer Straße, ist diese in die entsprechende Straßenklasse umzustufen.“

c) Absatz 3 Satz 5 und 6 wird durch folgenden Satz ersetzt:

„Soweit die für die Umstufung zuständige Behörde nicht Behörde des Trägers der Straßenbaulast ist, sind gemeingebrauchsbeschränkende Umstufungen nur im Einvernehmen mit den betroffenen Straßenbaulastträgern zulässig, es sei denn, es handelt sich um eine solche Umstufung im Rahmen der Straßenaufsicht.“

6. § 8 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Eine Straße ist einzuziehen, wenn sie keine Verkehrsbedeutung mehr hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen.“

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

„§ 9a

Duldungspflichten im Interesse der Unterhaltung

(1) Soweit es zur Unterhaltung einer Straße erforderlich ist, haben Grundstückseigentümer und andere zum Grundstücksbesitz berechnigte Personen, insbesondere Anlieger und Hinterlieger, zu dulden, dass die Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen. Die Arbeiten zur Unterhaltung müssen dem Grundstückseigentümer und anderen zum Grundstücksbesitz berechtigten Personen mindestens vier Wochen vorher durch die Straßenbaubehörde angekündigt werden.

(2) Für die vorübergehende Inanspruchnahme ist eine Entschädigung in Geld zu leisten. § 43 Absatz 3 bis 5 gilt entsprechend.

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

8. In § 10 Absatz 1 und 4 wird jeweils das Wort „Bundesfernstraßen“ durch das Wort „Bundesstraßen“ ersetzt.

9. § 11 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Der bisherige hat dem neuen Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass er die Straße in dem durch die Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang ordnungsgemäß unterhalten und den notwendigen Grunderwerb durchgeführt hat. Hat der neue Träger einen Anspruch gegen den bisherigen Träger der Straßenbaulast, so ist dieser Anspruch einmalig durch eine pauschale Zahlung abzugelten. Der neue Träger hat die pauschale Zahlung für den Bau, die Unterhaltung, die Erhaltung und den Grunderwerb der öffentlichen Straßen zu verwenden, deren Straßenbaulast er trägt. Die zweckentsprechende Verwendung nach Satz 3 ist der Straßenaufsichtsbehörde auf Anforderung nachzuweisen. Die Sätze 2 bis 4 gelten auch für Bundesstraßen.“

10. In § 12 Absatz 3 werden nach dem Wort „Die“ die Wörter „infolge des Wechsels der Straßenbaulast anfallenden“ eingefügt.

11. § 17 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 werden die Wörter „auf Kosten des Verursachers beseitigen“ durch die Wörter „auf Kosten des Verursachers beseitigen oder beseitigen lassen“ ersetzt.

- bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Der Vorrang der gemeindlichen Pflicht zur polizeimäßigen Reinigung nach § 51 Absatz 1 bleibt unberührt.“

b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Wer eine Straße, einzelne Bestandteile davon oder Straßenbeleuchtungsanlagen auch außerhalb der gemeingebräuchlichen Nutzung beschädigt oder zerstört, kann zur Übernahme der entstehenden Kosten verpflichtet werden.“

c) In Absatz 3 wird das Wort „Bundesfernstraßen“ durch das Wort „Bundesstraßen“ ersetzt.

12. In § 20 Absatz 4 wird das Wort „Bundesfernstraßen“ durch das Wort „Bundesstraßen“ ersetzt.

13. § 24 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

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

b) In Absatz 4 werden die Wörter „zu beachten“ durch die Wörter „von der zuständigen Behörde zu berücksichtigen“ ersetzt.

14. Dem § 27 Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Bei Gefahr im Verzug kann die Straßenbaubehörde ohne Weiteres die Anpflanzung oder Einrichtung auf Kosten des Betroffenen beseitigen oder beseitigen lassen. Soweit Staatsstraßen betroffen sind, steht die Befugnis nach Satz 4 im Rahmen von § 48 Absatz 1 Satz 1 auch den Landkreisen und Kreisfreien Städten zu.“

15. Dem § 30 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Bei Kreuzungen mit einer Straße in der Baulast einer Gemeinde sind die Vorteile finanziell auszugleichen, die dem Träger der Straßenbaulast der Staatsstraße oder Kreisstraße durch die Änderung nach Satz 1 entstehen.“

16. Dem § 31 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die §§ 1 und 2 der Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung gelten entsprechend.“

17. § 39 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Staatsstraßen und Kreisstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Dies gilt für den Bau oder die Änderung von Radwegen als Bestandteil von Staatsstraßen oder Kreisstraßen nur dann, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Absatz 2 erforderlich ist. Für den Bau oder die Änderung von Gemeindestraßen, sonstigen öffentlichen Straßen und Radschnellverbindungen besteht eine Planfeststellungspflicht, wenn

1. sie innerhalb eines angemessenen Sicherheitsabstandes von Betrieben nach Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments

und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 vom 24.7.2012, S.1) liegen und

- a) die geplante Maßnahme Ursache von schweren Unfällen sein kann,
- b) durch sie das Risiko eines schweren Unfalls vergrößert werden kann oder
- c) durch sie die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmert werden können oder

2. eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Absatz 2 erforderlich ist.“

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

„(1a) Eine Änderung liegt vor, wenn eine Straße

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

Eine Änderung liegt insbesondere nicht vor, wenn sie im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um die Straße vor Naturereignissen zu schützen, und in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs erfolgt.

(1b) Besteht keine Planfeststellungspflicht, kann die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast dennoch ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durchführen.“

c) In Absatz 3a werden die Wörter „Absatzes 1 Satz 4“ jeweils durch die Wörter „Absatzes 1 Satz 3 Nummer 1“ ersetzt.

d) Dem Absatz 6 werden folgende Sätze angefügt:

„Die Straßenbaubehörde ist auch für die Feststellung der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung zuständig, sofern die Voraussetzungen für eine Entscheidung nach § 74 Absatz 7 Satz 1 sowie 2 Nummer 1 und 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vorliegen. Satz 2 gilt auch für Bundesstraßen.“

e) Absatz 8 wird wie folgt gefasst:

„(8) Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit der Planfeststellung oder der Plangenehmigung begonnen, tritt er außer Kraft, es sei denn, die Geltungsdauer wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Vor der Entscheidung nach Satz 1 ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung oder für die Plangenehmigung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen; einer Erörterung bedarf es nicht. Für die Zustellung und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung entsprechend anzuwenden.“

f) Absatz 9 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Dies gilt auch für Bundesfernstraßen, für Bundesautobahnen jedoch nur in den Fällen des § 3 Absatz 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3143), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) geändert worden ist.“

18. § 42 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „durch einen Sachverständigen“ durch die Wörter „von Sachverständigen“ ersetzt.

b) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Die Absätze 1 bis 6 gelten entsprechend für Grundstücke, die für Unterhaltungsmaßnahmen benötigt werden. Dabei bedarf es nicht der vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung.“

19. § 43 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden nach dem Wort „Enteignung“ ein Komma und das Wort „Entschädigung“ eingefügt.

b) In Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „zur“ die Wörter „Unterhaltung von Straßen oder“ eingefügt.

20. § 44 Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Die Träger der Straßenbaulast für beschränkt-öffentliche Wege und Plätze sowie Eigentümerwege werden auf Antrag durch Widmungsverfügung nach § 6 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 bestimmt.“

21. Dem § 51 Absatz 6 wird folgender Satz angefügt:

„Dies gilt nicht, wenn deren Reinigung die Straßenbaubehörde nach § 7 Absatz 3 des Bundesfernstraßengesetzes übernehmen kann.“

22. § 52 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. eine öffentliche Straße, einzelne Bestandteile davon oder Straßenbeleuchtungsanlagen beschädigt oder zerstört (§ 17 Absatz 2),“.

bb) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. entgegen § 18 Absatz 4 Satz 1 bis 3 Anlagen nicht vorschriftsmäßig errichtet, unterhält oder ändert oder Arbeiten an der Straße ohne vorherige Zustimmung der Straßenbaubehörde vornimmt,“.

cc) Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

- „7. entgegen § 22 Absatz 3 in Verbindung mit § 18 Absatz 4 Satz 1 und 2 Zufahrten oder Zugänge nicht vorschriftsmäßig errichtet oder unterhält oder Arbeiten an der Straße ohne vorherige Zustimmung der Straßenbaubehörde vornimmt,“.

dd) In Nummer 9 wird nach dem Wort „entsprechende“ sowie nach den Wörtern „Straße ohne“ jeweils das Wort „vorherige“ eingefügt.

- b) In Absatz 2 wird das Wort „fünfhundert“ durch das Wort „tausend“ ersetzt.

23. § 54 wird wie folgt geändert:

- a) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Aufnahme nach Satz 1 ist erfolgt, wenn bis zum Fristende die Auslegung zur öffentlichen Einsichtnahme begonnen hat.“

- b) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Mit Ablauf der Frist nach Absatz 3 Satz 1 gelten alle zu diesem Zeitpunkt in ein Bestandsverzeichnis aufgenommenen Straßen, Wege und Plätze als öffentliche Straßen nach § 53 Absatz 1 Satz 1, soweit die jeweiligen Bestandsverzeichnisse den Straßenverlauf unter Angabe von Straßenklasse, Anfangs- und Endpunkten sowie den Baulastträger erkennen lassen.“

24. § 59 wird wie folgt gefasst:

„§ 59

Planfeststellung (Übergangsvorschrift zu § 39 Absatz 1)

Vor dem [einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung] beantragte Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren werden nach den Vorschriften dieses Gesetzes in der bis dahin geltenden Fassung weitergeführt.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Zielsetzung

Dieses Gesetz hat insbesondere folgende Ziele: Verbesserungen im praktischen Vollzug, Berücksichtigung der Neuordnung der Bundesfernstraßenverwaltung, Beschleunigung von Planungsverfahren sowie die Vereinfachung von Verwaltungsverfahren.

Erfüllungsaufwand

Durch die Änderung im § 4 Abs. 1 Satz 4 SächsStrG entfällt für das Landesamt für Straßenbau und Verkehr die Pflicht, Straßenverzeichnisse für Bundesautobahnen zu führen. Die Aufgabe des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr wird durch die LIST GmbH erfüllt. Es wird nicht mit relevanten Einsparungen gerechnet, da der Ausbau des Autobahnnetzes in Sachsen weitgehend abgeschlossen ist.

Durch den neuen § 4 Abs. 3 haben die Bürger die Möglichkeit, sich besser zu den Verzeichnissen zu informieren. Es wird nicht mit einem relevanten höheren Erfüllungsaufwand bei den zuständigen Behörden gerechnet.

Durch die Änderung im § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 SächsStrG müssen die unteren Straßenaufsichtsbehörden nicht mehr bei allen Gemeindeverbindungsstraßen eine Widmung verfügen. Grob geschätzt betrifft dies pro Jahr eine Straße pro Landkreis. Der Zeitaufwand, der zukünftig entfällt, wird auf 15 Stunden pro Fall geschätzt.

Durch die Änderung im § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 SächsStrG können die Gemeinden für bestimmte Gemeindeverbindungsstraßen die Widmung selbst verfügen. Grob geschätzt kommt dies pro Gemeinde einmal in zehn Jahren vor. Der Aufwand hierfür wird als gleichbleibend eingeschätzt. Die Gemeinde hat zwar das Widmungsverfahren selbst durchzuführen (höherer Erfüllungsaufwand); dafür entfallen aber die Abstimmungen mit der unteren Straßenaufsichtsbehörde (geringerer Erfüllungsaufwand).

Durch § 7 Abs. 1 Satz 5 und 6 (neu) SächsStrG entfällt für die zuständigen Behörden ein gesondertes Widmungsverfahren. Grob geschätzt fällt pro Behörde ein Verfahren pro Jahr an. Grob geschätzt wird pro Verfahren ein Zeitaufwand von 20 Stunden eingespart. Umstellungen sind meist aufwändiger als erstmalige Widmungen.

Durch die Streichung von § 7 Abs. 3 Satz 5 SächsStrG entfällt das Einvernehmens-Verfahren zwischen den Beteiligten. Grob geschätzt kommt dies pro Gemeinde einmal in fünf Jahren vor. Grob geschätzt wird pro Verfahren ein Zeitaufwand von 20 Stunden eingespart.

Es wird nicht damit gerechnet, dass sich durch die Änderung im § 8 Abs. 2 der Erfüllungsaufwand nennenswert erhöht oder vermindert.

In § 9a SächsStrG wird eine Duldungspflicht der Eigentümer, Besitzer und Nutzungsberechtigten für die nur vorübergehende Inanspruchnahme begründet. Damit sind gegebenenfalls langwierige Verhandlungen über Bauerlaubnisse oder Besitzeinweisungsverfahren für die vorübergehende Nutzung bei unerheblichen Umgestaltungen nicht mehr erforderlich. Dies führt zu einer nicht quantifizierten jährlichen Reduzierung des Erfüllungsaufwandes.

Durch die Änderung im § 11 Abs. 4 wird sich der Verwaltungsaufwand reduzieren. Pro Jahr wird sachsenweit grob geschätzt von zehn Fällen ausgegangen. Dabei kann pro Fall ein Zeitaufwand von 80 Stunden eingespart werden.

Durch die Ergänzungen im § 17 Abs. 2 wird sich der Verwaltungsaufwand reduzieren, da die Behörden nun in diesen Fällen nicht mehr zivilrechtlich gegen den Schädiger vorgehen müssen. Es wird sachsenweit grob geschätzt von 26 Fällen im Jahr ausgegangen. Pro Fall kann dabei ein Zeitaufwand von 24 Stunden eingespart werden.

Durch den neuen § 27 Abs. 2 Satz 4 SächsStrG kann die Straßenbaubehörde bei Gefahr im Verzug schneller und mit weniger Aufwand die Schutzmaßnahmen vornehmen. Grob geschätzt kommt durchschnittlich eine Beseitigung pro Jahr pro Straßenbaubehörde vor. Grob geschätzt wird damit pro Beseitigung ein Zeitaufwand von 15 Arbeitsstunden eingespart.

Es wird geschätzt, dass von der Regelung des § 30 Abs. 3 Satz 2 SächsStrG rund 200 Überführungsbauwerke betroffen sein könnten. Bisher gab es hier auf Veranlassung der Gemeinden kaum Änderungen. Es wird eingeschätzt, dass es zukünftig sachsenweit zehn Fälle pro Jahr geben könnte. Pro Fall kann der Vorteilsausgleich geschätzt zwischen 500 Euro und 500.000 Euro liegen. Dies kommt auf den Einzelfall an (insbesondere Alter und Zustand des Bauwerkes). Im Ergebnis wird die neue Regelung auch zu keinem höheren Erfüllungsaufwand für den Freistaat Sachsen und die Landkreise führen, da der finanzielle Ausgleich dafür gezahlt wird, dass auf Staatsstraßen und Kreisstraßen durch das neue Bauwerk geringere Erhaltungs- und Instandsetzungskosten anfallen. Nur diese ersparten Aufwendungen erhalten dann die Gemeinden beim Vorteilsausgleich.

Durch die Ergänzung des § 31 Abs. 1 wird das Verfahren in der Praxis vereinfacht. Es wird pro Jahr grob geschätzt von 13 Fällen in Sachsen ausgegangen. Pro Fall wird von einer Zeitersparnis von 24 Arbeitsstunden ausgegangen.

Durch die Änderung im § 39 Abs. 1 Satz 1 SächsStrG können Planfeststellungsverfahren für Radschnellverbindungen bei der Landesdirektion Sachsen entfallen. Da es bisher noch keine Planfeststellungsverfahren für die neue Straßenklasse der Radschnellverbindung gab, kommt es im Vergleich zur Vergangenheit nicht zu einem veränderten Aufwand bei der Landesdirektion Sachsen.

Durch § 39 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG können Planfeststellungsverfahren für Radwege als Bestandteil von Staatsstraßen und Kreisstraßen entfallen. Es wird grob geschätzt, dass dies sachsenweit pro Jahr drei Fälle betrifft. Die Landesdirektion Sachsen als Planfeststellungsbehörde und der Straßenbaulastträger können insgesamt pro Fall 120 Arbeitsstunden einsparen.

Durch die Definition des Begriffes der „Änderung“ im § 39 Abs. 1a SächsStrG soll klargestellt werden, dass bloße Unterhaltungsmaßnahmen (die eben keine Änderung sind), nicht planfeststellungspflichtig sind. Es wird grob geschätzt davon ausgegangen, dass damit sachsenweit pro Jahr drei Fälle in Zukunft nicht mehr das Verfahren der Planfeststellung durchlaufen müssen. Die Landesdirektion Sachsen als Planfeststellungsbehörde und der Straßenbaulastträger können pro Fall insgesamt 120 Arbeitsstunden einsparen.

Durch die Möglichkeit der fakultativen Planfeststellung im § 39 Abs. 1b SächsStrG kann sich der Erfüllungsaufwand bei der Planfeststellungsbehörde und beim Straßenbaulastträger erhöhen. Es wird grob geschätzt sachsenweit pro Jahr von zwei Fällen ausgegangen. Die Planfeststellungsbehörde und der Straßenbaulastträger hätten dann pro Fall 120 Arbeitsstunden erhöhten Erfüllungsaufwand.

Durch § 39 Abs. 6 Satz 2 SächsStrG wird eine Entscheidung von der Planfeststellungsbehörde auf die Straßenbaubehörden verlagert. Ein höherer Erfüllungsaufwand der Straßenbaubehörden wird dadurch nicht erzeugt. Die Abstimmungen mit der Planfeststellungsbehörde werden wegfallen, da die Straßenbaubehörden selbstständig entscheiden dürfen. Die Straßenbaubehörden werden diesbezüglich entlastet. Die Verfahren können schneller und unbürokratischer durchgeführt werden. Zudem ist der Aufwand für die Straßenbaubehörden für die Erstellung des Negativtestates ohnehin relativ gering, denn es kann auf das Ergebnis der intern ohnehin erfolgten UVP-Vorprüfung zurückgegriffen werden.

Durch die Änderung im § 39 Abs. 8 SächsStrG hat die Planfeststellungsbehörde zwar für die Verlängerung ein neues Verfahren durchzuführen (Aufwand rund 50 Prozent des Planfeststellungsverfahrens). Dafür wird aber durch die Verlängerung der Geltungsdauer des Plans ein neues aufwendiges Planfeststellungsverfahren entbehrlich. Der Straßenbaulastträger wird in der Regel dafür Sorge tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht verfällt.

Die Änderung im § 54 Absatz 4 wird dazu führen, dass keine Verfahren zur Widerlegung der Vermutung durchgeführt werden. Dies kann bei den zuständigen Behörden den Verwaltungsaufwand mindern. Grob geschätzt wird sachsenweit pro Jahr von 13 Fällen ausgegangen. Pro Fall können geschätzt 32 Arbeitsstunden eingespart werden.

Fazit: Für den Freistaat Sachsen gibt es keine Haushaltsauswirkungen. Der Erfüllungsaufwand für die Bürger und die Wirtschaft sind nicht quantifizierbare Entlastungen. Beim Erfüllungsaufwand für den Freistaat Sachsen und für die Kommunen zeigen sich deutliche Reduzierungen beim jährlichen Personalaufwand und beim jährlichen Sachaufwand.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Sächsischen Straßengesetzes)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

In der Überschrift zum § 4 ist das Wort „Bestandsverzeichnisse“ zu ergänzen.

Zu Buchstabe b

Der neue § 9a ist in der Inhaltsübersicht aufzuführen.

Zu Buchstabe c

In der Überschrift zum § 43 wird das Wort „Entschädigung“ ergänzt.

Zu Buchstabe d

Der neue § 59 (als Übergangsvorschrift zu § 39 Abs. 1) ist in der Inhaltsübersicht aufzuführen.

Zu Nummer 2

Im Jahr 2017 wurde eine Neuordnung der Bundesfernstraßenverwaltung beschlossen. Die Neuordnung hat festgelegt, dass die Verwaltung der Bundesautobahnen in Bundesverwaltung geführt wird (Art. 90 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz). Daher ist an dieser Stelle im Sächs-StrG nur noch auf die Bundesstraßen zu verweisen.

Zu Nummer 3

Da der § 4 um einige Regelungen ergänzt wird, sind zur besseren Übersicht vier Absätze zu bilden.

Zur Änderung im Absatz 1 Satz 4:

Im Jahr 2017 wurde eine Neuordnung der Bundesfernstraßenverwaltung beschlossen. Die Neuordnung hat festgelegt, dass die Verwaltung der Bundesautobahnen in Bundesverwaltung geführt wird (Art. 90 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz).

Die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs (= Bundesstraßen) verwalten die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften im Auftrag des Bundes (Art. 90 Abs. 3 Grundgesetz).

Die Neuordnung aus dem Jahr 2017, die in Sachsen zum 1. Januar 2021 wirksam geworden ist, hat daher eine Zweiteilung zur Folge. Straßenverzeichnisse für Bundesstraßen werden auch weiterhin vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr geführt. Bei Straßenverzeichnissen für die Bundesautobahnen besteht jedoch keine Zuständigkeit des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr mehr. Diese Aufgabe soll daher im SächsStrG gestrichen werden.

Zur Änderung im Absatz 1 Satz 5:

Neben dem Verweis auf den § 42 Satz 1 VwVfG soll zukünftig auch auf den § 42 Satz 2 VwVfG verwiesen werden. Bei einem berechtigten Interesse eines Beteiligten ist das Verzeichnis zu berichtigen.

Zum neuen Absatz 3:

In Verzeichnisse zu öffentlichen Straßen muss jedermann frei Einsicht nehmen können. Für Bürger und Unternehmer können die Öffentlichkeit und mögliche Widmungsbeschränkungen von erheblicher Bedeutung sein. Zur Transparenz und zur Nachvollziehbarkeit muss es zudem möglich sein, Bildaufnahmen und Kopien anfertigen zu dürfen.

Wer ein berechtigtes Interesse darlegt, dem sind einfache oder beglaubigte Auszüge zu erteilen. Dies kann für Bürger und Unternehmer vor allem dann von Interesse sein, wenn es Unklarheiten oder Streitigkeiten um den Status und die Eigenschaften von Straßen gibt. Auch für Investitionsentscheidungen können diese Auszüge relevant sein. An die Voraussetzung des berechtigten Interesses dürfen in der Praxis keine hohen Anforderungen gestellt werden.

Zum neuen Absatz 4:

Die Verordnungsermächtigung wird lediglich vom Absatz 1 Satz 5 in einen neuen Absatz 4 verschoben. Die Inhalte der Verordnungsermächtigung bleiben unverändert.

Zu Nummer 4

Zu den Änderungen in Nr. 3 und Nr. 4:

Gemeindeverbindungsstraßen dienen nicht nur ausschließlich dem nachbarlichen Verkehr zwischen Gemeinden, sondern gemäß dem 2019 neu gefassten § 3 Abs. 1 Nr. 3a SächsStrG auch der Verbindung zwischen den Gemeindeteilen ein und derselben Gemeinde sowie deren Anschluss an das weiterführende Verkehrsnetz. Die Widmung einer Gemeindeverbindungsstraße, welche nicht dem nachbarlichen Verkehr zwischen mindestens zwei Gemeinden dient, berührt keine rechtlichen Interessen der Nachbargemeinden. Insoweit handelt es sich um eine Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft, die der verfassungsrechtlichen Selbstverwaltungsgarantie unterliegt (Art. 82 Abs. 2, 84 Abs. 1 Satz 1 Verfassung des Freistaates Sachsen). In diesem Fall soll zukünftig keine Zuständigkeit der unteren Straßenaufsichtsbehörde mehr bestehen. Gemeindeverbindungsstraßen, die nicht dem nachbarlichen Verkehr zwischen Gemeinden dienen, sollen durch die Gemeinde selbst gewidmet werden.

Zur neuen Nr. 5:

§ 6 Abs. 2 SächsStrG regelt, wer die Widmung verfügt. Bisher war jedoch für beschränkt-öffentliche Wege und Plätze sowie für Eigentümerwege im § 44 Abs. 1 Satz 4 SächsStrG eine versteckte Spezialregelung zur Widmung enthalten. An dieser Stelle (§ 44 Abs. 1 Satz 4 SächsStrG) ist die Regelung zur Widmung jedoch systematisch falsch und insbesondere in der Praxis schwer zu finden. Daher soll diese Regelung zukünftig nun auch im § 6 Abs. 2 getroffen werden.

Zu Nummer 5

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Einfügung des Wortes „gesonderte“ dient der Klarstellung und dem sprachlichen Gleichklang zum neuen Satz 5.

Zu Doppelbuchstabe bb

Eine kumulative Umstufung mit Widmungserweiterung soll zukünftig in einem einzigen Verfahrensgang möglich sein. Neben dem Umstufungsverfahren soll es kein gesondertes Verfahren zur Widmungserweiterung nach § 6 geben. Bei dieser gemeingebrauchserweiternden Umstufung sind aber die Voraussetzungen der Widmungserweiterung nach § 6 Abs. 1 Satz 2 und 3 SächsStrG zu beachten.

Zu Buchstabe b

Im Straßenrecht herrscht hinsichtlich der Straßenklassen Typenzwang. Die zwingende Einteilung und Typisierung ist ein systematisches Ordnungs- und Steuerungselement. Die Einstufung einer Straße hat bedeutende Rechtsfolgen, die an die jeweilige Straßenklasse anknüpfen. Zu diesen Rechtsfolgen gehören die Straßenbaulast (§ 44 SächsStrG), die Zuständigkeit für die Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht (§ 48, § 50a SächsStrG), die Verteilung der Unterhaltungslasten im Kreuzungsrecht (§ 31), die Beschränkungen durch das Anbau- und Sondernutzungsrecht (§ 18, § 24 SächsStrG) sowie die Erforderlichkeit einer Planfeststellung (§ 39 SächsStrG). Auch straßenverkehrsrechtliche Entscheidungen, z. B. zur Geschwindigkeitsbeschränkung orientieren sich regelmäßig an der Klassifizierung der Straße. Damit diese Regelungen die beabsichtigte Steuerungsfunktion erfüllen und die

damit verbundenen Beschränkungen des Eigentums im Einzelfall gerechtfertigt sind, ist eine den Straßentypen entsprechende Einstufung unverzichtbar.

Auch das Selbstverwaltungsrecht der betroffenen Gebietskörperschaften erfordert es, dass diese die Angelegenheiten ihres Wirkungskreises auch in Bezug auf die verkehrlichen Verhältnisse selbst regeln können und im Gegenzug aber auch nur mit Aufgaben befasst werden, die ihrem Wirkungskreis zuzuordnen sind.

Sinn und Zweck einer Umstufung ist es, die Funktionszuweisung der Straßennetze (Bundesstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen, usw.) zu sichern und die damit verbundene Aufgabenverteilung zwischen den Baulastträgern bei sich nachträglich ändernden Umständen, bei anfänglicher Fehleinstufung und späterer Verkehrsverlagerung aufrecht zu erhalten. Die Umstufungsregelung sorgt insoweit dafür, dass die einzelnen Straßenklassen ihre Charakteristik behalten und die Baulastträger ausschließlich mit den ihnen gesetzlich vorbestimmten Aufgaben befasst werden. Gleichzeitig dient die Umstufungsregelung dazu, den notwendigen Zuständigkeitswechsel zwischen den Baulastträgern lücken- und reibungslos zu gestalten. Es stellt mit Blick auf die Pflichten aus der Straßenbaulastträgerschaft und den damit verbundenen erheblichen finanziellen Aufwendungen eine objektive Rechtspflicht der Behörde dar, eine Straße entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung einzustufen und so dem jeweils zuständigen Baulastträger zuzuordnen. Ansonsten führt dies insbesondere im Bereich der kommunalen Straßen zu einem rechtswidrigen Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung. Dahingehend ist für ein Ermessen, gleich welcher Art, kein Raum. Ähnlich verhält es sich mit dem Regel-/Ausnahmeverhältnis, welches bisher normativ verankert war. Mit Blick auf den Zweck der Vorschrift kann es ein solches nicht geben, da dies in unzulässiger Weise in die Finanzhoheit der beteiligten Straßenbaulastträger eingreifen würde. Die umstufende Behörde trifft nämlich weder eine planerische noch eine sonst gestaltende und deshalb eines tatbestandlichen Ermessens bedürftige Entscheidung, sondern sie zieht lediglich rechtliche Folgerungen aus anderweitigen, rechtlichen oder tatsächlichen verkehrsbedeutungsrelevanten Entwicklungen.

Demnach sind Umstufungen stets dann erforderlich, wenn sich die Verkehrsbedeutung einer öffentlichen Straße ändert, diese nicht der ihrer gegenwärtigen Verkehrsbedeutung entsprechenden Straßenklasse zugeordnet ist oder aber überwiegende Gründe öffentlichen Wohls für die Umstufung vorliegen.

Zudem wird mit der Änderung auch ein Gleichlauf zum Bundesfernstraßengesetz vorgenommen. Auch dort ist eine Pflicht zur Umstufung enthalten (§ 2 Abs. 4 FStrG).

Zu Buchstabe c

Satz 5 wird aus folgenden Gründen gestrichen:

Die Streichung der Erforderlichkeit des Einvernehmens dient der Verwaltungsvereinfachung und Beschleunigung. Die Umstufung einer Straße muss verfügt werden, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen dafür vorliegen (siehe geänderter § 7 Abs. 2). Die zuständige Behörde hat kein Ermessen und ist verpflichtet, die Umstufung auszusprechen. Insofern ist es systemwidrig, die Umstufung vom Einvernehmen mit der betroffenen Gebietskörperschaft abhängig zu machen. Den betroffenen Gemeinden bleibt das Recht, gegen eine rechtswidrige Umstufung zu klagen.

Zudem ist das Einvernehmen in den Fällen obsolet, wo eine Gemeindeverbindungsstraße lediglich benachbarte Gemeindeteile einer Gemeinde verbindet. Denn der bisherige Inhalt der Vorschrift kann nach der Intention des Gesetzgebers jedenfalls nur so verstanden werden, dass das Erteilen des Einvernehmens nur dann relevant ist, wenn die abzustufende

Gemeindeverbindungsstraße den nachbarlichen Verkehr zweier Gemeinden untereinander vermittelt. Auch nur in diesem Fall kann sich tatsächlich ein durch die Funktion der sonstigen öffentlichen Straßen bedingter Abstimmungsbedarf ergeben, um im Rahmen der ggf. beschränkten Widmung die in der Vergangenheit vorhandene durchgängige Wegeverbindung für die auf ihr abgewickelten Verkehre in ihrer bisherigen räumlichen Tragweite aufrechtzuerhalten.

Satz 6 wird aus folgenden Gründen geändert:

Ohne die Ergänzung sind Umstufungen mit gleichzeitiger Beschränkung des Gemeingebrauchs im Rahmen der Straßenaufsicht regelmäßig nicht durchführbar, da der betroffene Straßenbaulastträger als Adressat der aufsichtlichen Anordnung in der Regel sein Einvernehmen verweigert.

Die Erteilung kann zwar im Rahmen der Rechtsaufsicht durchgesetzt werden. Dies erhöht aber den Verwaltungs- und Zeitaufwand erheblich. Der Rechtsschutz der betroffenen Gemeinde ist durch die Rechtsmittel gegen die aufsichtliche Verfügung hinreichend gewahrt.

Auch könnte dies zu sachlich nicht gerechtfertigten Zuweisungen gemäß § 20 SächsFAG führen. Diese Zuweisungen werden für Gemeindestraßen gezahlt, jedoch nicht für sonstige öffentliche Straßen, zu denen Gemeindestraßen gegebenenfalls umgestuft werden müssen.

Zu Nummer 6

Aus dem derzeitigen „Regel-/Ausnahmeverhältnis“ soll eine gebundene Verwaltungsentscheidung werden. Diese bewirkt, dass bei der Vorlage der gesetzlichen Voraussetzungen zukünftig eine Einziehung erfolgen muss. Dies führt zu einer höheren Verwaltungseffizienz und zudem zum effizienten Einsatz der begrenzt zur Verfügung stehenden Steuermittel für die Straßenerhaltung und Straßenunterhaltung. Damit soll erreicht werden, dass mit Blick auf die dem jeweiligen Straßenbaulastträger im Rahmen der Straßenbaulast obliegende Verkehrssicherungspflicht nur diejenigen Straßen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, die auch eine gewisse öffentliche oder relevante private Verkehrsbedeutung aufweisen und insoweit auch ein Verkehrsbedürfnis der Allgemeinheit oder zumindest der Straßenanlieger induzieren. Mit Blick auf den begrenzten finanziellen Rahmen der jeweiligen Baulastträger zur Straßenerhaltung und Straßenunterhaltung kann die Vorhaltung von nicht oder nicht mehr für den öffentlichen Verkehr oder den Anliegerverkehr benötigten Verkehrsanlagen nicht hingenommen werden. Insoweit besteht kein Raum für das Regel-/ Ausnahmeverhältnis und das damit im Ausnahmefall eingeräumte Entscheidungsermessen, welches bisher normativ verankert war. Mit Blick auf den Zweck der Vorschrift (Entlassung nicht mehr verkehrsnotwendiger Straßen aus der hoheitlichen Straßenbaulastträgerschaft und Erlöschen der finanziellen Verantwortlichkeiten des jeweiligen Baulastträgers) kann es ein solches nicht geben, da dies über Gebühr in die Finanzhoheit der betroffenen Straßenbaulastträger eingreifen würde.

Zudem wird mit der Änderung auch ein Gleichlauf zum Bundesfernstraßengesetz vorgenommen. Auch dort ist eine Pflicht zur Einziehung enthalten (§ 2 Abs. 4 FStrG).

Zu Nummer 7

Zum § 9a Abs. 1:

Die Regelung orientiert sich an § 3a Abs. 1 FStrG und an § 11 Abs. 1 WaStrG.

Sie ist wegen der Änderung im § 39 Abs. 1 SächsStrG erforderlich. Da unerhebliche Umgestaltungen im Straßengrundriss der Unterhaltung zugeordnet werden, müssen gegebenenfalls Anlieger- und Hinterliegergrundstücke Dritter für Unterhaltungsmaßnahmen in Anspruch genommen werden. Durch § 9a SächsStrG wird eine Duldungspflicht der Eigentümer, Besitzer und Nutzungsberechtigten für die nur vorübergehende Inanspruchnahme begründet. Damit sind gegebenenfalls langwierige Verhandlungen über Bauerlaubnisse oder Besitzeinweisungsverfahren für die vorübergehende Nutzung bei unerheblichen Umgestaltungen nicht mehr erforderlich.

Die Duldungspflicht wird nur insoweit auferlegt, wie dies zum Zwecke der Unterhaltung erforderlich ist. Das Kriterium der Erforderlichkeit ist Ausdruck des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und ermöglicht im Einzelfall eine angemessene Entscheidung zu treffen. Die Straßenbaubehörde hat in der Duldungsverfügung den Eigentumseingriff hinreichend zu begründen.

Erforderlich kann zum Beispiel die temporäre Anlage einer Baustraße oder einer Kranaufstellfläche sein, wenn anders die Unterhaltung nicht durchgeführt werden kann oder in unzumutbarer Weise erschwert wird. Erfasst werden nur zeitlich begrenzte Maßnahmen.

Die Ankündigung der Arbeiten beinhaltet gleichzeitig eine Konkretisierung der Duldungspflicht und damit eine Duldungsverfügung, für die gegebenenfalls die sofortige Vollziehung angeordnet werden kann. Anstatt einer Duldungsverfügung kann bei Einvernehmen auch ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen werden, sodass das bisherige Verfahren zur „Einholung der Bauerlaubnisse“ und das Anstreben einvernehmlicher Regelungen beibehalten werden kann.

Die Arbeiten zur Unterhaltung müssen mindestens vier Wochen vorher angekündigt werden, da hier in (Grund-)Rechte der Betroffenen eingegriffen wird. Der Straßenbaubehörde ist die Vornahme der Unterhaltungsmaßnahmen auf Grund ihrer finanziellen und fachlichen Planungen bekannt, so dass sie mit der 4-Wochen-Frist nicht eingeschränkt wird. Eine rechtzeitige Ankündigung dient auch der Akzeptanz der Maßnahmen. Das Konfliktpotential wird damit verringert.

Zum § 9a Abs. 2:

Entgegen des Schadensersatzanspruchs nach § 3a Abs. 2 FStrG soll eine Entschädigung in entsprechender Anwendung der enteignungsrechtlichen Regelungen gezahlt werden.

Dies dient der Vereinheitlichung und Verwaltungsvereinfachung, erhöht die Akzeptanz und entspricht dem Zweck der Verfahrensbeschleunigung.

Bei der Höhe der Entschädigung ist auch zu berücksichtigen, ob durch die Grundstücksbetretung oder Grundstücksbenutzung ein Zustand eintritt, der nach dem Abschluss der Unterhaltungsarbeiten nicht mehr rückgängig gemacht werden kann. Wenn somit das Grundstück nach dem Abschluss der Unterhaltungsmaßnahmen nicht mehr kurzfristig in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden kann, soll eine höhere Entschädigung gezahlt werden.

Die Regelung des § 9a Abs. 2 SächsStrG findet keine Anwendung für die Fälle des rückständigen Grunderwerbs. Beim rückständigen Grunderwerb dient ein Flurstück oder ein Flurstücksteil eines anderen Eigentümers der Straße. Dieser Fall soll nicht vom § 9a SächsStrG erfasst werden, sondern ist nach den Regelungen zum rückständigen Grunderwerb zu klären.

Zum § 9a Abs. 3:

Sondernutzungen gehen über den Gemeingebrauch und den Anliegergebrauch hinaus. Sie dürfen nur auf Zeit oder Widerruf erteilt werden. Daraus ergibt sich, dass Sondernutzungserlaubnisse keine starke Rechtsposition einräumen. Es ist deshalb gerechtfertigt, dass der Inhaber einer Sondernutzungserlaubnis die Arbeiten ohne Anspruch auf Entschädigung dulden muss.

Zu Nummer 8

Im Jahr 2017 wurde eine Neuordnung der Bundesfernstraßenverwaltung beschlossen. Die Neuordnung hat festgelegt, dass die Verwaltung der Bundesautobahnen in Bundesverwaltung geführt wird (Art. 90 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz). Daher ist an dieser Stelle im Sächs-StrG nur noch auf die Bundesstraßen zu verweisen.

Zu Nummer 9

Satz 1 bleibt unverändert.

Zum Satz 2: Mit der pauschalen Zahlung wird die Einstandspflicht nach Satz 1 einmalig und vollständig abgegolten. Eine Nachschusspflicht besteht anschließend nicht mehr. Mit der pauschalen Zahlung wird ein für alle Beteiligten einfaches Verfahren gewählt. Bevorzugt soll durch die Beteiligten eine Vereinbarung zur Einstandspflicht geschlossen werden, in welcher der Umfang der Einstandspflicht gemeinsam festgehalten wird.

Zum Satz 3: Es wird eine flexible Zweckbindung normiert. Die pauschale Zahlung muss nicht für die konkrete Straße verwendet werden, bei der ein Wechsel der Straßenbaulast erfolgt ist. Es ist auch eine Verwendung für andere Straßen möglich, bei welchen der neue Träger der Straßenbaulast die Baulast trägt. Unzulässig ist es jedoch, die pauschale Zahlung für andere Zwecke und Aufgaben der betroffenen Gebietskörperschaft zu verwenden.

Zum Satz 4: Die jeweils zuständige Straßenaufsichtsbehörde hat das Recht, sich die zweckentsprechende Verwendung der pauschalen Zahlung nachweisen zu lassen. In diesem Fall hat der neue Träger der Straßenbaulast mit geeigneten Unterlagen nachzuweisen, dass die pauschale Zahlung für die öffentlichen Straßen verwendet wurde, bei denen er die Baulast trägt.

Zum Satz 5: Eine Regelung für die Bundesstraßen ist möglich, da der Bund seine Gesetzgebungskompetenz im FStrG nicht ausgeschöpft hat. Es liegt hier ein Fall der konkurrierenden Gesetzgebung vor (Artikel 74 Absatz 1 Nr. 22 Grundgesetz).

Diese neue Regelung gilt für Wechsel der Straßenbaulast nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes. Alte Vereinbarungen zur Einstandspflicht, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes abgeschlossen wurden, bleiben unberührt. Wenn es allerdings dem Wunsch beider Vereinbarungsparteien entspricht, dass die neue Regelung auch für die alte Vereinbarung gelten soll, so kann dies ergänzend vereinbart werden.

Zu Nummer 10

Der Änderungsvorschlag soll der Klarstellung dienen, dass lediglich die Vermessungs- und Abmarkungskosten als unmittelbare Folge des Straßenbaulastwechsels vom neuen Träger der Straßenbaulast zu tragen oder zu erstatten sind. Dabei handelt es sich um Vermessungs- und Abmarkungskosten, welche anfallen, um ein vorhandenes Straßengrundstück im Bedarfsfall entsprechend der infolge des Baulastwechsels geänderten Zuständigkeit zu teilen.

Die bisherige Fassung führte bei Baulastwechseln zu Streitigkeiten, wenn Straßen ganz oder teilweise auf privaten Grundstücken oder Grundstücksteilen verlaufen, weil vor dem 3. Oktober 1990 Baumaßnahmen an der Straße stattgefunden haben, ohne dass der Grunderwerb erledigt wurde (rückständiger Grunderwerb). Die Erledigung dieser rückständigen Grunderwerbsfälle erfordert eine Katastervermessung, um die von der Straße in Anspruch genommenen und nicht im Eigentum des Straßenbaulastträgers stehenden Grundstücksteile an diesen im Rahmen der Erledigung des rückständigen Grunderwerbs auflösen zu können. Die Erledigung dieses rückständigen Grunderwerbs und die hierfür ggf. erforderliche Katastervermessung ist nach dem Baulastwechsel Sache des neuen Straßenbaulastträgers. Die hierfür aufzuwendenden Kosten sind jedoch der Einstandspflicht nach § 11 Abs. 4 SächsStrG unterworfen und vom bisherigen Träger der Straßenbaulast zu erstatten.

Die beabsichtigte sprachliche Klarstellung grenzt die vom Straßenbaulastwechsel einerseits ausgelöst und vom neuen Träger der Straßenbaulast zu tragenden Vermessungskosten von den andererseits durch den vom rückständigen Grunderwerb ausgelöst und vom bisherigen Straßenbaulastträger zu tragenden Vermessungskosten eindeutiger ab als bisher.

Zu Nummer 11

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Es wird ergänzt, dass der Straßenbaulastträger oder die Gemeinde die Verunreinigung auf Kosten des Verursachers nicht immer selbst beseitigen müssen. Sie können diese auch durch Dritte beseitigen lassen (z. B. externe Dienstleister). Die Kosten hierfür hat der Verursacher gleichfalls zu tragen. Die Kosten müssen angemessen sein.

§ 20 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG oder § 27 Abs. 2 Satz 2 SächsStrG enthalten gleichlautende Regelungen („beseitigen oder beseitigen lassen“).

Zu Doppelbuchstabe bb

Bisher war in der Praxis in Sachsen umstritten, ob die Reinigungspflichten aus § 17 Abs. 1 SächsStrG und aus § 51 Abs. 1 SächsStrG gleichrangig nebeneinanderstehen oder ob es einen Vorrang einer Norm gibt. Dies betrifft in der Praxis insbesondere die Entfernung von Ölspure.

Der neue § 17 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG stellt klar, dass die polizeimäßige Reinigungspflicht der Gemeinden innerhalb der geschlossenen Ortslage nach § 51 Abs. 1 SächsStrG dem § 17 Abs. 1 SächsStrG vorgeht. Dabei soll auch nicht nach der Art der Verunreinigung unterschieden werden.

Somit gilt Folgendes: 1. In erster Linie ist immer der Verursacher verpflichtet, die Übermaß-Verunreinigung zu beseitigen. 2. Kommt der Verursacher dieser Pflicht nicht nach, so hat dann innerhalb der Ortsdurchfahrt die Gemeinde und außerhalb der Ortsdurchfahrt der Straßenbaulastträger die Übermaß-Verunreinigung zu beseitigen. 3. Gemäß dieser Zuständigkeiten ist dann der Verursacher (soweit bekannt) zu den Übermaß-Reinigungskosten heranzuziehen. Innerhalb der Ortsdurchfahrt zieht die Gemeinde den Verursacher zu den Übermaß-Reinigungskosten heran. Außerhalb der Ortsdurchfahrt zieht der Straßenbaulastträger den Verursacher zu den Übermaß-Reinigungskosten heran. 4. Wenn der Verursacher letztendlich nicht ausfindig gemacht werden kann, trägt innerhalb der Ortsdurchfahrt

die Gemeinde die Übermaß-Reinigungskosten und außerhalb der Ortsdurchfahrt der Straßenbaulastträger die Übermaß-Reinigungskosten. Eine Kostenaufteilung innerhalb der Ortsdurchfahrt (z. B. 50 % Straßenbaulastträger und 50 % Gemeinde) gibt es nicht.

Bei Staatsstraßen gilt weiterhin die Regelung gemäß Satz 4, nach der bei Staatsstraßen die Landkreise und Kreisfreien Städte gemäß § 48 SächsStrG für den Straßenbaulastträger handeln.

Der § 17 Abs. 1 SächsStrG gilt nur für Staatsstraßen und Kreisstraßen. Für Bundesstraßen gilt der § 17 Abs. 1 SächsStrG nicht, da Absatz 3 keine Geltung von Absatz 1 für Bundesstraßen anordnet. Für Bundesstraßen gilt die jeweilige Regelung des FStrG.

Zu Buchstabe b

Wer eine Straße oder einzelne Bestandteile einer Straße beschädigt oder zerstört, soll die Kosten der Wiederherstellung übernehmen. Dies soll zukünftig sowohl bei der gemeingebrauchlichen Nutzung der Straße gelten als auch in dem Fall, dass die Straße außerhalb des Gemeingebrauchs beschädigt oder zerstört wird. Die damalige Gesetzesbegründung zu dieser Regelung sah vor, dass für den § 17 Abs. 2 SächsStrG ein Fall des Gemeingebrauchs vorliegen muss (siehe Drucksache 1/2057 > „Die Vorschrift wendet sich an die Teilnehmer am Gemeingebrauch...“). Diese Einengung ist jedoch nicht sachgerecht und dient nicht dem notwendigen Schutz der Straße.

Straßenbeleuchtungsanlagen werden im Straßenrecht grundsätzlich nicht als Bestandteil einer Straße angesehen. Da sie aber nachgeordnet auch dem Straßenverkehr dienen können, sollen sie zukünftig vom Schutz des § 17 Abs. 2 SächsStrG mit umfasst sein. Diese Kosten können somit zukünftig auch per Leistungsbescheid der zuständigen Behörde geltend gemacht werden.

Zu Buchstabe c

Im Jahr 2017 wurde eine Neuordnung der Bundesfernstraßenverwaltung beschlossen. Die Neuordnung hat festgelegt, dass die Verwaltung der Bundesautobahnen in Bundesverwaltung geführt wird (Art. 90 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz). Daher ist an dieser Stelle im SächsStrG nur noch auf die Bundesstraßen zu verweisen.

Zu Nummer 12

Im Jahr 2017 wurde eine Neuordnung der Bundesfernstraßenverwaltung beschlossen. Die Neuordnung hat festgelegt, dass die Verwaltung der Bundesautobahnen in Bundesverwaltung geführt wird (Art. 90 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz). Daher ist an dieser Stelle im SächsStrG nur noch auf die Bundesstraßen zu verweisen.

Zu Nummer 13

Zu Buchstabe a

Der Ergänzungsvorschlag ist darauf gerichtet, die bereits im FStrG vollzogene Rechtsänderung (§ 9 Abs. 1 Satz 3 FStrG) in das Landesrecht zu übernehmen und zugleich zweckentsprechend zu erweitern.

Ziel ist die Erleichterung des dringend notwendigen Ausbaus des Mobilfunknetzes entlang der Staatsstraßen und Kreisstraßen in der Praxis. Zukünftig soll die Errichtung von Telekommunikationslinien nach § 3 Nr. 64 TKG in der Fassung vom 10. September 2021 nicht mehr unter das repressive Anbauverbot gemäß § 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 SächsStrG fallen

(von dem nach Abs. 9 Ausnahmen zugelassen werden können), sondern unter den präventiven Zustimmungsvorbehalt des Abs. 2. Die zuständige Straßenbaubehörde hat künftig die Zustimmung zur Errichtung einer Telekommunikationslinie auch in der bisherigen Anbauverbotszone zu erteilen, wenn nicht einer der in § 24 Abs. 3 SächsStrG genannten Gründe entgegensteht. Vor der Versagung sind als milderer Mittel vorrangig Bedingungen oder Auflagen zu prüfen, um einen Ausbau möglichst zu realisieren. Hierzu gehört im Falle des Versagungsgrundes „Ausbauabsicht“ beispielsweise die Verlegung der Telekommunikationsinfrastruktur, da Ausbaumaßnahmen in der Regel über langfristige Zeiträume realisiert werden.

Die Erweiterung auch auf § 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 SächsStrG soll sicherstellen, dass für Einrichtungen öffentlich zugänglicher Telekommunikationsdienste eine Ausnahme vom ansonsten geltenden Anbauverbot auch dann gelten soll, wenn diese von einer Staatsstraße oder Kreisstraße außerhalb des Erschließungsbereichs einer Ortsdurchfahrt erschlossen werden sollen. Einrichtungen öffentlich zugänglicher Telekommunikationsdienste werden nämlich regelmäßig, wenn sie straßennah errichtet werden, auch über diese Straße erschlossen. Ohne die Erweiterung der Vorschrift wäre die Errichtung von Einrichtungen öffentlich zugänglicher Telekommunikationsdienste jedenfalls in diesen Fällen dem Anbauverbot unterworfen. Dies wird dem Ziel, die Errichtung von Einrichtungen öffentlich zugänglicher Telekommunikationsdienste zu erleichtern, nicht gerecht.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine sprachliche Klarstellung. Dabei soll für die Behörden im Baugenehmigungsverfahren deutlicher zum Ausdruck gebracht werden, dass sie die entsprechenden Belange zwingend zu berücksichtigen haben.

Zu Nummer 14

Der neue Satz 4 schafft eine ergänzende Regelung zur Gefahrenabwehr. Die Regelung ist als Ausnahmefall restriktiv auszulegen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass dabei ein Grundrechtseingriff (Eigentum) vorliegen kann. Der Begriff „ohne Weiteres“ bedeutet, dass die Voraussetzungen des Satz 2 (schriftliches Verlangen der Straßenbaubehörde; angemessene Fristsetzung) bei Satz 4 nicht notwendig sind.

Der neue Satz 5 regelt, dass die neue Befugnis nach Satz 4 bei Staatsstraßen auch die Landkreise und Kreisfreien Städte haben. Dies liegt darin begründet, dass sie die Unterhaltung und Instandsetzung der Staatsstraßen gemäß § 48 Absatz 1 Satz 1 SächsStrG erledigen.

Zu Nummer 15

Der neue Satz 2 ist an die Regelung im § 12 Abs. 3 Satz 2 FStrG angelehnt.

Müssen Kreuzungsbauwerke im Zuge von Staatsstraßen oder Kreisstraßen erhaltungsbedingt erneuert werden, sind die Aufwendungen hierfür gemäß § 30 Abs. 3 Nr. 1 SächsStrG vollständig von dem Baulastträger der nachgeordneten Straße zu tragen, wenn dieser die Erneuerung zum Anlass nimmt, seine Straße - z. B. für die Errichtung eines Radweges - auszubauen. Mögliche Synergien für die Verbesserung der Mobilität auf beiden sich kreuzenden Verkehrswegen werden dadurch nicht vollständig ausgeschöpft. Die bisherige gesetzliche Finanzierungsverantwortung schafft insbesondere für Gemeinden als Baulastträger zu wenig Anreize, gemeinsame Maßnahmen zu planen. Aus diesem Grunde wird mit dem neuen Satz 2 der Vorteilsausgleich, welcher im Bundesfernstraßengesetz, im Wasserstraßengesetz und im Eisenbahnkreuzungsgesetz bereits normiert ist, auch im SächsStrG zu Gunsten der Gemeinden als Baulastträger vorgesehen. Dadurch erhalten Gemeinden

als Baulastträger künftig die Möglichkeit, zu wirtschaftlich angemessenen Konditionen eigene Ausbauplanungen zu realisieren.

Der Ausgleich soll wie im Eisenbahnkreuzungsrecht erfolgen (§ 12 Abs. 1 EKrG). Er wird anhand der „Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz“ (ABBV) und den dazu ergangenen Richtlinien des Bundes ermittelt.

Zu Nummer 16

§ 1 FStrKrV erklärt, was zu einer Kreuzungsanlage bei höhengleichen Kreuzungen gehört.

§ 2 FStrKrV erklärt, was zu einem Kreuzungsbauwerk bei Über- oder Unterführungen gehört.

Diese Definitionen und Abgrenzungen sind auch für die Straßenklassen nach dem Sächs-StrG sinnvoll. Auf sie soll daher verwiesen werden.

Damit wird auch das Verfahren in der Praxis vereinfacht. Separate Verwaltungsvereinbarungen oder Regelungen im Bauwerksverzeichnis bei Planfeststellungsbeschlüssen können somit entbehrlich werden.

Zu Nummer 17

Zu Buchstabe a

Mit der Änderung im Satz 1 werden Radschnellverbindungen genehmigungstechnisch den Gemeinde- und sonstigen Straßen (unter die beispielsweise heute selbständige Radwege fallen) gleichgestellt. Eine Planfeststellungsbedürftigkeit für Radschnellverbindungen ergibt sich dann noch bei Bestehen einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. Satz 3 Nr. 2), eine Planfeststellungsmöglichkeit bei fehlenden Zustimmungen betroffener Dritter (vgl. Absatz 1b).

Mit dem neuen Satz 2 wird geregelt, dass beim Bau und bei der Änderung von unselbständigen Radwegen an Staatsstraßen und Kreisstraßen im Regelfall keine Planfeststellung mehr notwendig ist. Eine Planfeststellungspflicht für diese unselbständigen Radwege ergibt sich dann nur noch im Ausnahmefall bei Bestehen einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, eine Planfeststellungsmöglichkeit bei fehlenden Zustimmungen betroffener Dritter (vgl. Absatz 1b). Der im neuen Satz 2 normierte Entfall der Planfeststellungspflicht gilt nur für den Fall, dass allein der unselbständige Radweg gebaut oder geändert wird („Einzelbetrachtung“). Wenn der unselbständige Radweg zusammen mit der Staatsstraße oder Kreisstraße gebaut oder geändert wird, dann ist in diesem Fall auch für den unselbständigen Radweg eine Planfeststellung notwendig („Gesamtbetrachtung“).

Zu Buchstabe b

Zum neuen Absatz 1a:

Der Absatz 1a wird neu eingefügt. Der Begriff der Änderung wird nun im Absatz 1a Satz 1 definiert.

§ 39 Abs. 1a SächsStrG übernimmt damit im Wesentlichen die Regelung des § 17 Abs. 1 FStrG. Damit wird eine einheitliche Rechtsanwendung sowohl im Bereich der Bundes- als auch der Staats- und sonstigen, § 39 SächsStrG unterfallenden Straßen gewährleistet.

Anders als § 17 Abs. 1 FStrG für die Bundesfernstraßen sieht § 39 SächsStrG bislang keine Definition der „Änderung“ bestehender Straßen und Wege vor.

Was unter einer Änderung zu verstehen ist, wurde bisher im SächsStrG nicht gesetzlich definiert. Dies hat dazu geführt, dass dieser Begriff teilweise sehr weit ausgelegt worden ist. Auch geringere bautechnische Änderungen sollten bisher erfasst sein. Das Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens besteht bei unwesentlichen baulichen Umgestaltungen einer Straße indessen nicht. Als besonderes, förmlich ausgestaltetes Verfahren zielt es darauf ab, eine Vielzahl öffentlicher und privater Belange zu ermitteln, zu gewichten und in einer komplexen Abwägungsentscheidung zum Ausgleich zu bringen. In Anlehnung an die 16. BImSchV wird zunächst klargestellt, dass eine bauliche Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr stets als Änderung zu qualifizieren ist.

Das Kriterium einer erheblichen baulichen Umgestaltung soll der Abgrenzung der Änderung zu reinen konstruktiven Anpassungen der Straße an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- oder Verkehrsbedürfnisse dienen. Insbesondere die nur unwesentliche oder nur temporäre Verlegung einer Staatsstraße oder Kreisstraße ohne Kapazitätserweiterung, etwa im Rahmen einer erhaltungsbedingten Erneuerung (Ersatzneubauten) bestehender Brückenbauwerke, sind danach nicht als Änderung im Sinne von Satz 1 zu qualifizieren.

Diese Baumaßnahmen zielen regelmäßig nur auf eine Substanzerhaltung und eventuelle Anpassung an aktualisierte Regelquerschnitte sowie auf sonstige konstruktive Verbesserungen (ohne die Leistungsfähigkeit der Straße und die Verkehrsmengen zu erhöhen). Daher ist es gerechtfertigt, sie keinem umfassenden erneuten Genehmigungsverfahren zu unterwerfen und sie somit nur als Unterhaltung zu qualifizieren.

Als Beispiele für kapazitätserhöhende Maßnahmen können benannt werden:

- Vergrößerung/Erweiterung Knotenpunkt (zur Leistungssteigerung)
- Zusatzfahrstreifen an Steigungs-/Gefällestrecken
- Überholstreifen

Als Beispiele für nicht-kapazitätserhöhende Maßnahmen können benannt werden:

- Neubau Gehwege im Einzelfall (Lückenschlüsse kleiner 1.000 m; Anpassungen; auf Brücken/Bauwerken)
- Umbau Knoten oder sonstige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. Verkehrsinsel, Querungshilfe, Verkehrsberuhigung)
- Ein- und Ausfädelspuren, Links- und Rechtsabbiegerspuren, Seitenstreifen
- Park- und Ausweichbuchten, Busbuchten
- Bau von Parkplätzen, Anlagen des ruhenden Verkehrs
- Ersatzneubauten Ingenieurbauwerke, insbesondere Brücken und Stützwände mit baulichen Anpassungen an den Stand der Technik/Regelwerke/veränderte örtliche Gegebenheiten

- Umgestaltungen von Straßenbestandteilen nach § 2 Absatz 2 und 3 SächsStrG, die nicht vom fließenden/ruhenden Straßenverkehr genutzt werden
- technische Unterhaltung; Deckenbau; grundhafte Erneuerung (ggf. inkl. Einzelbaumfällungen bzw. Eingriffen im Bereich des Straßenkörpers)

Dass es um den Ersatz desselben Bauwerkes geht, heißt jedoch nicht, dass die gleiche oder nur annähernd gleiche Verkehrsbelastung im Vergleich mit derjenigen gegeben ist, die dem seinerzeitigen Planfeststellungsverfahren als prognostische Annahme zu Grunde gelegen hat. Daher sollte es selbstverständlich sein, dass der zuständige Straßenbaulastträger von sich aus darauf hinwirkt, dass der Lärmschutz überprüft wird und erforderlichenfalls an eine erhöhte Verkehrsbelastung entsprechend angepasst wird.

Unerhebliche bauliche Umgestaltungen sind als Unterhaltungsmaßnahme auch kein Ausbau im Sinne der Anlage 1 Nummer 2 bis 4 des SächsUVP-G.

Nach der Änderung des FStrG wurden auch in den Straßengesetzen anderer Bundesländer vergleichbare Einschränkungsansätze eingeführt (§ 37 Abs. 1 StrG BaWü, § 33 Abs. 1 Satz 3 HStrG, Art. 36 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG). Dem soll nun auch in Sachsen gefolgt werden.

Im neuen Absatz 1a Satz 2 wird der Begriff der Änderung bezüglich des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe erläutert. Damit erfolgt nunmehr auch ein Gleichlauf zur Regelung im § 17 Abs. 1 Satz 3 FStrG.

Zum neuen Absatz 1b:

Die schon bisher gegebene Möglichkeit, ein Planfeststellungsverfahren durchführen zu lassen, auch wenn die Durchführung eines solchen durch das Gesetz nicht zwingend vorgeschrieben ist, wird in den neuen Absatz 1b verschoben. Diese Möglichkeit muss schon aufgrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung eines Planfeststellungsbeschlusses verbleiben, um Maßnahmen bei Bedarf auch gegen den Willen betroffener Grundeigentümer umsetzen zu können. Die Möglichkeit muss auch bei allen Straßenklassen einschließlich der Radschnellverbindungen bestehen. Antragsteller ist in der Folge damit auch nicht notwendigerweise immer (nur) die Gemeinde.

Zu Buchstabe c

Durch die Änderungen im Absatz 1 sind im Absatz 3a Folgeänderungen vorzunehmen.

Zu Buchstabe d

Bisher ist nach § 5 Absatz 1 Satz 2 SächsUVP-G die Landesdirektion Sachsen für die Feststellung der UVP-Pflicht und damit auch für die Vorprüfung im Einzelfall zuständig. Denn zum Zeitpunkt der Vorprüfung steht noch nicht fest, ob eine Entscheidung nach § 74 Absatz 7 VwVfG getroffen werden kann, für die die Straßenbaubehörde gemäß § 39 Absatz 6 SächsStrG zuständig ist oder ob eine Planfeststellung/Plangenehmigung durchgeführt werden muss, für die die Landesdirektion Sachsen gemäß § 39 Absatz 9 SächsStrG zuständig ist. Die Art des Verfahrens und die damit verbundene Zuständigkeit hängt vom Ergebnis der Vorprüfung ab, da aufgrund der erforderlichen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 18 UVP-G in Verbindung mit § 3 Absatz 3 SächsUVP-G bei einer Umweltverträglichkeitsprüfung immer eine Plangenehmigung oder Planfeststellung erforderlich ist. In diesen Fällen ist nach derzeitiger Rechtslage immer die Behörde für die Feststellung der UVP-Pflicht gemäß § 5 UVP-G in Verbindung mit § 3 Absatz 3 SächsUVP-G zuständig, die die Zulassungsentscheidung zu treffen hätte, wenn ein Verfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen wäre, also die Landesdirektion Sachsen.

Durch diese zentrale Schnittstelle Straßenbaubehörde/Landesdirektion Sachsen wird die Planungsbeschleunigung, die mit der Zuständigkeit der Straßenbaubehörde für Entscheidungen über das Entfallen von Plangenehmigung/Planfeststellung (Befreiung) beabsichtigt ist, erheblich beeinträchtigt. Die zeitlichen Vorteile einer Befreiung werden aufgrund der Vorprüfung in der Landesdirektion Sachsen wieder beseitigt.

Die ehemaligen Regelungsabsichten für die Zuständigkeitsregelung im § 5 Absatz 1 Satz 2 SächsUVPg treffen für die Straßenbaubehörden nicht zu. Nach der Gesetzesbegründung sollte im Zweifel immer die höhere Behörde die Entscheidung über die Notwendigkeit der UVP treffen, um die Gefahr der Hochzonung von Zulassungsverfahren und damit des Unterlaufens des Subsidiaritätsprinzips zu vermeiden (vgl. Landtagsdrucksache 3/7642 zu § 5 SächsUVPg auf Seite 12 der Gesetzesbegründung). Der Gesetzgeber ging davon aus, dass bei der Zuständigkeit einer nachgeordneten Behörde die Gefahr bestehe, dass diese zu häufig eine UVP-Pflicht feststellen würde, um eine Zuständigkeit der höheren Behörde als Zulassungsbehörde zu begründen und das Verfahren damit hochzuzonen. Von dieser Ausgangslage kann bei den Straßenbaubehörden keine Rede sein, da diese selbst Vorhabenträger sind und damit kein Interesse an einer Hochzonung von Zulassungsverfahren haben, sondern ein Interesse an einem zügigen Verfahren. Anders als bei Projekten privater Vorhabenträger ist die Straßenbaubehörde nah am Projekt, kennt die umweltfachlichen Belange bereits aus den Vorplanungen, hat den direkten Kontakt zu den Umweltplanern sowie umweltfachlich gebildetes Personal. Somit können die Synergieeffekte zu einer beschleunigten Vorprüfung führen, die den zeitlichen Anforderungen gemäß § 7 Absatz 6 UVPg in Verbindung mit § 3 Absatz 3 SächsUVPg entsprechen. Nach der gesetzlichen Zielvorstellung soll die Feststellung zügig, spätestens sechs Wochen nach Erhalt der vollständigen Unterlagen getroffen werden. Die Qualitätssicherung wird zudem durch die erforderliche Transparenz aufgrund der Veröffentlichungspflicht über das Ergebnis der Vorprüfung gemäß § 5 Absatz 2 UVPg in Verbindung mit § 3 Absatz 3 SächsUVPg, die Fachaufsicht und die bestehenden umfangreichen Rechtsschutzmöglichkeiten nach dem UmwRG hinreichend gewährleistet. Generell ist davon auszugehen, dass Behörden rechtmäßig handeln und dies liegt bei den Straßenbaubehörden in ihrem ureigenen Interesse, um wirtschaftliche Nachteile durch Baustopps zu vermeiden.

Die damit zusammenhängende Bekanntgabepflicht (§ 5 Abs. 2 UVPg) ist eine neue Pflicht für die Straßenbaubehörden. Da aber gleichzeitig die Abstimmungen mit der Landesdirektion Sachsen wegfallen (da die Straßenbaubehörde selbstständig entscheiden darf), führt dies im Ergebnis nicht zu einer Mehrbelastung der Straßenbaubehörden. Im Gegenteil: Durch den Wegfall der Abstimmungen mit der Landesdirektion Sachsen wird erwartet, dass die Straßenbaubehörden diesbezüglich entlastet werden. Die Verfahren können schneller und unbürokratischer durchgeführt werden. Zudem ist der Aufwand für die Straßenbaubehörden für die Erstellung des Negativtestates relativ gering, denn es kann auf das Ergebnis der intern ohnehin erfolgten UVP-Vorprüfung zurückgegriffen werden.

Zu Buchstabe e

Es soll im SächsStrG eine Verlängerungsmöglichkeit geschaffen werden, die dem § 17c FStrG weitgehend entspricht.

Damit soll vermieden werden, dass der Plan nach zehn Jahren außer Kraft tritt und ein komplett neues Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss.

Die Umsetzbarkeit aufwendig erstellter Planfeststellungsbeschlüsse wird somit verlängert, ohne dass planfeststellungsbeschlusserhaltende Baubeginne geschaffen werden müssen.

Zu Buchstabe f

Zum 1. Januar 2021 wurde das Fernstraßen-Bundesamt als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur errichtet (§ 1 Absatz 1 FStrBAG).

Für Bundesautobahnen ist seit 1. Januar 2021 das Fernstraßen-Bundesamt die Anhörungsbehörde, die Planfeststellungsbehörde und die Plangenehmigungsbehörde (§ 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 FStrBAG). Diese Aufgaben liegen somit nicht mehr bei der Landesdirektion Sachsen.

Im Regelfall tritt das Fernstraßen-Bundesamt im Rahmen seiner Zuständigkeiten in vor dem 1. Januar 2021 eingeleitete Verwaltungsverfahren ein. In bestimmten Konstellationen haben die Länder aber begonnene Verfahren noch zu Ende zu führen. Dies ist in der Übergangsregelung des § 3 Absatz 2 FStrBAG geregelt. Diese Verfahren für Bundesautobahnen sind daher von der Landesdirektion Sachsen noch fortzuführen.

Für Bundesstraßen bleibt die Landesdirektion Sachsen auch weiterhin Anhörungsbehörde, Planfeststellungsbehörde und Plangenehmigungsbehörde.

Zu Nummer 18

Zu Buchstabe a

Der Begriff des Sachverständigen wird sprachlich in den Plural gesetzt.

Zu Buchstabe b

Der neue Absatz 7 entspricht der Änderung im § 18f Abs. 7 FStrG. Damit wird ermöglicht, dass auch zugunsten von Unterhaltungsmaßnahmen die vorzeitige Besitzeinweisung erfolgen kann. Notwendig macht dies die geplante Änderung im § 39 Abs. 1 Satz 5 SächsStrG, denn danach sind Unterhaltungsmaßnahmen keine planfeststellungspflichtigen Änderungen.

Wenn beispielsweise eine Baumaßnahme keine erhebliche bauliche Umgestaltung darstellt, dann liegt auch keine Änderung im Sinne des neuen § 39 Abs. 1 Satz 5 SächsStrG vor und die Planfeststellungspflicht entfällt. Diese Umgestaltung wird dann nicht mehr dem Begriff „Bau“ oder „Änderung“, sondern dem Begriff „Unterhaltung“ zugeordnet. Allerdings kann auch bei diesen Unterhaltungsmaßnahmen der Bedarf einer Besitzeinweisung bestehen.

Die Regelung im Satz 2 dient der Klarstellung. Unterhaltungsmaßnahmen werden weder planfestgestellt noch plangenehmigt. Insoweit ist der Verweis im neuen Absatz 7 Satz 1 auf Absatz 1 anzupassen, im Übrigen gelten aber die Absätze 1 bis 6 SächsStrG.

Der Grundrechtseingriff in das Eigentum wird dadurch gerechtfertigt, dass „der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten“ sein muss (§ 42 Abs. 1 Satz 1 SächsStrG) und dass eine Entschädigung zu leisten ist (§ 42 Abs. 5 SächsStrG).

Zu Nummer 19

Zu Buchstabe a

§ 43 SächsStrG regelt neben der Enteignung auch die Entschädigung. Dies soll die ergänzte Überschrift zum Ausdruck bringen.

Zu Buchstabe b

Die Änderung im Satz 2 entspricht der Änderung im § 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG.

Es wird geregelt, dass auch zum Zwecke der Unterhaltung von Straßen die Enteignung zulässig ist. Durch den neuen § 39 Abs. 1 Satz 5 sind Baumaßnahmen auch dann Unterhaltungsmaßnahmen, wenn sie beispielsweise wegen der Anpassung an das aktuelle Regelwerk mehr Grundfläche in Anspruch nehmen oder neue Anlagen erfordern.

Wenn beispielsweise eine Baumaßnahme keine erhebliche bauliche Umgestaltung darstellt, dann liegt auch keine Änderung im Sinne des neuen § 39 Abs. 1 Satz 5 SächsStrG vor und die Planfeststellungspflicht entfällt. Diese Umgestaltung wird dann nicht mehr dem Begriff „Bau“ oder „Änderung“, sondern dem Begriff „Unterhaltung“ zugeordnet. Allerdings kann auch bei diesen Unterhaltungsmaßnahmen der Bedarf einer Enteignung bestehen.

Der Grundrechtseingriff in das Eigentum wird dadurch gerechtfertigt, dass die Enteignung notwendig sein muss (§ 43 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG) und dass eine Entschädigung nach dem SächsEntEG zu leisten ist.

Zu Nummer 20

Es soll für den praktischen Vollzug sprachlich klarer herausgestellt werden, dass es im Satz 4 nur um die anderen sonstigen öffentlichen Straßen nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 Buchstaben b) und c) SächsStrG gehen kann. Durch die Änderung wird der Regelungsgehalt besser und schneller erkennbar.

Die Regelung zur Widmungsverfügung von beschränkt-öffentlichen Wegen und Plätzen sowie von Eigentümerwegen wird nun im neuen § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 SächsStrG getroffen (siehe oben), da die Regelung dort systematisch an der richtigen Stelle steht. Im § 44 Abs. 1 Satz 4 SächsStrG genügt es daher, nur auf den § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 SächsStrG zu verweisen.

Zu Nummer 21

Durch den neuen Satz 2 wird geregelt, dass die polizeimäßige Reinigungspflicht der Gemeinde sich nicht auf die Bundesstraßen in den Fällen des § 7 Abs. 3 FStrG bezieht. Bei einer Übermaß-Verunreinigung, bei welcher der Verursacher die Verunreinigung nicht selbst beseitigt, kann die Straßenbaubehörde die Verunreinigung auf der Bundesstraße beseitigen (§ 7 Abs. 3 FStrG). Dann soll in diesem Fall nicht auch noch parallel die Gemeinde tätig werden.

Die allgemeine polizeiliche Reinigungspflicht der Gemeinde gemäß dem § 51 SächsStrG und auch die weiteren Aufgaben der Gemeinde aus dem § 51 SächsStrG bleiben von der neuen Regelung unberührt und damit auch weiterhin bestehen.

Zu Nummer 22

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Durch die Ergänzung der Beleuchtungsanlagen im § 17 Abs. 2 Satz 1 SächsStrG sind diese nun auch im § 52 Abs. 1 Nr. 2 SächsStrG aufzuführen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Mit der Ergänzung in § 52 Abs. 1 Nummer 4 wird insbesondere den Bürgern in der Praxis deutlich gemacht, dass Arbeiten an der Straße zwingend der vorherigen Zustimmung der Straßenbaubehörde bedürfen. Wenn Arbeiten an der Straße ohne diese vorherige Zustimmung ausgeführt werden, so kann dieses Verhalten durch eine Geldbuße sanktioniert werden. Dies dient dem Schutz der Straßenbenutzer. Der Wortlaut orientiert sich dabei am der bisherigen Nummer.

Zu Doppelbuchstabe cc

Bei der Ergänzung der Nummer 7 gilt das Gleiche wie bei der Ergänzung der Nummer 4. Mit der Ergänzung wird insbesondere den Bürgern in der Praxis deutlich gemacht, dass Arbeiten an der Straße zwingend der vorherigen Zustimmung der Straßenbaubehörde bedürfen. Wenn Arbeiten an der Straße ohne diese vorherige Zustimmung ausgeführt werden, so kann dieses Verhalten durch eine Geldbuße sanktioniert werden. Dies dient dem Schutz der Straßenbenutzer. Der Wortlaut orientiert sich dabei an der Nummer 9.

Zu Doppelbuchstabe dd

Die erste Ergänzung in der Nummer 9 ist notwendig, um klarzustellen, dass die vertragliche Regelung vorher abzuschließen ist.

Die zweite Ergänzung in der Nummer 9 ist erforderlich, um einen sprachlichen Gleichklang zum Wortlaut des § 18 Abs. 4 Satz 2 SächsStrG herzustellen, wo ebenfalls von einer „vorherigen Zustimmung“ gesprochen wird.

Zu Buchstabe b

Der Bußgeldrahmen soll für die „übrigen Ordnungswidrigkeiten“ maßvoll auf eine Maximalgeldbuße von 1.000 Euro erhöht werden. Damit können Verstöße gegen das Straßenrecht bei Bedarf abschreckender sanktioniert werden.

Zu Nummer 23

Zu Buchstabe a

Durch den neuen Satz 6 wird erläutert, was unter dem Begriff „aufgenommen“ zu verstehen ist, der im § 54 Abs. 3 Satz 1 SächsStrG verwendet wird. Wenn die Auslegung zur öffentlichen Einsichtnahme begonnen hat, dann hat die Straßenbaubehörde ihre eigentliche Arbeit für die Rechtsbereinigung erbracht. Somit ist die Aufnahme in diesem Moment abgeschlossen, wenn das fertig gestellte Bestandsverzeichnis aus dem internen Verwaltungsbereich der Behörde entlassen wird und mit der Auslegung begonnen wird.

Zwar ist die Frist des 31. Dezember 2022 zum aktuellen Zeitpunkt bereits abgelaufen. Da in der Verwaltungspraxis aber weiterhin unklar war, wie die Begriff „aufgenommen“ definiert wird, ist zur Klarstellung diese Regelung notwendig.

Zu Buchstabe b

Neben der negativen Publizität (für die nicht eingetragenen Straßen) soll nun auch eine positive Publizität (für die eingetragenen Straßen) normiert werden. Der Gesetzestext regelte bisher nur eine „Vermutung“, welche auch widerlegt werden konnte. Zur Vervollständigung der Rechtsbereinigung in diesem Bereich soll diese Vermutung gestrichen werden.

Zu Nummer 24

Vor Inkrafttreten dieses Gesetzes können Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren beantragt worden sein.

Der neue § 59 regelt als Übergangsvorschrift, dass schon beantragte Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren noch nach den alten Verfahrensbestimmungen zu Ende zu führen sind.

Das gilt für die Verwaltungsverfahren einschließlich daran anschließender Rechtsbehelfsverfahren.

Relevant ist hierfür der Eingang des Antrages bei der Planfeststellungsbehörde.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Es wird das Inkrafttreten geregelt.