

20.01.2026

Gesetzentwurf

der Landesregierung

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

A Problem und Regelungsbedarf

Das volle Potenzial zur Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren ist in Nordrhein-Westfalen noch nicht ausgenutzt. Der Zukunftsvertrag der 18. Legislaturperiode sieht daher vor, die Verfahrensdauer zu verkürzen, um die Transformation Nordrhein-Westfalens voranzutreiben. Hierzu soll der vorliegende Gesetzesentwurf einen Beitrag leisten.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sowie die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger sind elementare Grundlagen für die Befriedigung der Mobilitätsansprüche der Menschen. Aber auch für den Wirtschafts- und Logistikstandort Nordrheinwestfalen ist eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur für viele Firmen ein wichtiges Kriterium. Vielfach muss die Infrastruktur dringend ertüchtigt und an die heutigen und zukünftigen Verkehrserfordernisse angepasst werden.

Der Bund hat im Dezember 2023 durch das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I 2023, Nr. 409 vom 28.12.2023) unter anderem im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) Änderungen zur Verfahrensbeschleunigung und -erleichterung für Bundesfernstraßenplanungen vorgenommen. Diese Erleichterungen sind noch nicht in Landesrecht umgesetzt. Für diese Umsetzung und für die Erreichung des Ziels der Landesregierung bedarf es neuer bzw. ergänzender Regelungen sowohl im Bereich des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen als auch im Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG NRW).

Bei baulichen Maßnahmen an Straßen, vor allem in kommunaler Straßenbaulast, wird bislang keine einheitliche Baustellenkoordinationsplattform genutzt. Dies führt zu landesweiten Unterschieden und einem insgesamt verbesserungsbedürftigem Baustellenmanagement. Hier setzt die neue Regelung des § 57 StrWG an.

Durch die Anpassung des Landesplanungsgesetzes wird Bürokratieabbau ermöglicht, gleichzeitig werden die Rechte des Regionalrats gestärkt und erweitert. So sollen die Regionalräte in die Lage versetzt werden auch bei der Definition des landesweiten Radvorrangnetzes die regionalen Interessen einzubringen. Die Rechtslage wird darüber hinaus an die Verwaltungspraxis angepasst.

Datum des Originals: 20.01.2026/Ausgegeben: 23.01.2026

B Lösung

Mit der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze kann die weitere Beschleunigung und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten für eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen erreicht werden.

Insbesondere werden folgende Ziele verfolgt:

- Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren für Ersatzbauten bei Brückenbauwerken,
- Digitalisierung der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren,
- Ausweitung von Duldungspflichten von Grundeigentümern und Möglichkeit einer frühzeitigeren vorzeitigen Besitzeinweisung,
- Erleichterungen für den Bau von Windenergie- und Solaranlagen entlang von Landes- und Kreisstraßen.

Durch die vorgesehenen Regelungen werden zugleich verschiedene Aspekte des Paktes für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern aus November 2023 aufgenommen. So wird unter anderem die Fakultativstellung des Erörterungstermins verstärkt, die Anwendung vereinfachter Genehmigungsverfahren bzw. der Verzicht auf Genehmigungserfordernisse sowie der Anwendungsbereich von Anzeige- und Plangenehmigungsverfahren erweitert. Zudem werden digitale Planungs- und Genehmigungsverfahren etabliert. In der Digitalisierung der Planfeststellungsverfahren liegt Potenzial zur Vereinfachung und damit zur Beschleunigung der Prozesse insgesamt. Daher sind im Straßen- und Wegegesetz Änderungen zur stärkeren und flexibleren Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung in den Verwaltungsverfahren vorgesehen. Perspektivisch sollen digitale Formate zum Regelfall werden.

In § 57 wird eine verpflichtende Nutzung einer landesweiten Baustellenkoordinationsplattform implementiert. Dies führt zu standardisierten Baustelleninformationen in ganz NRW, einer besseren Abstimmung zwischen den Straßenbaulasträgern und erhöht den Informationsfluss bei Straßenbaumaßnahmen. Die verpflichtende Ausgestaltung setzt den Abschluss eines Konnexitätsverfahrens unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände voraus.

Zukünftig soll die Beteiligung der regionalen Planungsträger nach § 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz NRW auf die Planungen im Rahmen des landesweiten Radvorrangnetzes erweitert werden. Die Rolle des regionalen Planungsträgers wird damit gestärkt, gleichzeitig werden Prozesse aber entbürokratisiert. Zudem wird die Rechtslage an die Verwaltungspraxis angepasst.

Die mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz als § 14d des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eingeführten Schwellenwerte zu den straßenbegleitenden Radwegen (keine Umweltverträglichkeitsprüfung für Radwege bis zu einer Länge von 10 km, allgemeine Vorprüfung nur, wenn ein Natura-2000-Gebiet betroffen ist) sollen in das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Land Nordrhein-Westfalen (UVP NRW) für straßenbegleitende Radwege an Landes- und Kreisstraßen übernommen werden, wobei im Landesrecht zusätzlich zwischen straßenbegleitenden Radwegen und Radschnellverbindungen unterschieden werden muss. Radschnellverbindungen des Landes sollen aufgrund ihrer größeren Flächeninanspruchnahme weiterhin nur bis zu einer Länge von 6 km (ohne mögliche Betroffenheit eines besonders geschützten Gebiets) von der UVP-Vorprüfungspflicht befreit sein.

C Alternativen

Keine.

D Kosten

Durch dieses Gesetz entstehen voraussichtlich keine zusätzlichen Landeshaushaltsausgaben.

Durch das Gesetz entfallen sowohl bei den Bürgerinnen und Bürgern als auch bei der Wirtschaft Zeit und Sachaufwand. Die Anhörungsbehörde kann auf Grundlage der Regelungen die Erörterung ganz oder teilweise in digitaler Form durchführen. Es ist abzusehen, dass dadurch Wegezeiten und -Sachkosten reduziert werden bzw. entfallen.

Auch für die Verwaltung reduziert sich der Erfüllungsaufwand erheblich. So reduziert sich der Sachaufwand für den Landesbetrieb Straßenbau oder auch die Kreise und Kommunen als Träger der Vorhaben, unter anderem durch die Möglichkeit der digitalen Einreichung der Pläne, da die Druckkosten für die oft umfangreichen Unterlagen entfallen. Zudem reduziert sich der Erfüllungsaufwand durch die Möglichkeit der elektronischen Zugänglichmachung des Plans und der Unterlagen zur Umweltverträglichkeit nicht nur bei der Anhörungsbehörde, sondern auch bei den Gemeinden, bei denen bisher die Auslegung vor Ort durchgeführt wurde und die unter anderem diese ortsüblich bekannt machen mussten.

Die Anhörungsbehörde kann darüber hinaus auf Grundlage der Regelungen die Erörterung ganz oder teilweise in digitaler Form durchführen. Es ist abzusehen, dass dadurch etwa Saalmieten, Fahrtkosten oder Verpflegungsmehraufwände reduziert werden bzw. entfallen. Zudem bestehen in Folge der SARS-CoV-2-Pandemie auf Seiten der Behörden geeignete technische Lösungen, um die Erörterung im Bedarfsfall digital vorzunehmen, sodass durchweg ein verminderter Erfüllungsaufwand zu erwarten ist.

Durch die Einführung einer verpflichtenden Nutzung einer landesweiten Baustellenkoordinationsplattform entstehen den Kommunen geringfügige Personalkosten. Die zu erwartende finanzielle Belastung ist ausführlich unter Punkt „F. Auswirkungen auf die Selbstverwaltung und die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände“ dargestellt.

E Zuständigkeit

Zuständig ist das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr. Beteiligt ist die Staatskanzlei, das Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie, das Ministerium des Innern und das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung.

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

Die Einführung des neuen § 57 StrWG NRW verpflichtet u.a. die kommunalen Straßenbaulastträger zur Nutzung einer landesweiten Baustellenkoordinationsplattform. Das Land stellt hierfür das bereits etablierte System **TIC Kommunal** als webbasiertes, kostenlos nutzbares Baustellenmanagement-Tool zur Verfügung. Die Verpflichtung zur Nutzung der Plattform stellt einen organisatorischen Eingriff in die kommunale Aufgabenerledigung dar, berührt jedoch die kommunale Selbstverwaltung nur in engen Grenzen. Die Entscheidung über Planung, Priorisierung und Ausgestaltung der kommunalen Baumaßnahmen verbleibt vollumfänglich bei den kommunalen Straßenbaulastträgern; vorgegeben wird lediglich die technische Form der Übermittlung und Abstimmung.

Hinsichtlich der Finanzlage der Kommunen ist zu berücksichtigen, dass das Land sowohl die technische Infrastruktur als auch die Zugangseinrichtung, Systempflege, Betriebsverantwortung sowie die Unterstützung bei der Nutzung von TIC Kommunal übernimmt. Das System wird den Kommunen kostenfrei zur Verfügung gestellt und steht ohne Softwareinstallation über einen Web-Client zur Verfügung. Aus kommunaler Sicht entsteht damit kein Investitions- oder Systembetriebskostenaufwand.

Der verbleibende Aufwand auf Seiten der kommunalen Straßenbaulastträger beschränkt sich auf die Erfassung und Pflege der verkehrsrelevanten Baumaßnahmen.

Die Kostenfolgeabschätzung gemäß § 3 Konnexitätsausführungsgesetz NRW (KonnexAG NRW) verdeutlicht, dass eine wesentliche Mehrbelastung der Kommunen als kommunale Straßenbaulastträger nicht zu erwarten ist. Unter konservativen Annahmen (Durchschnittsstundenlohn 72,10 €, Bagatellgrenze 4,5 Mio. € pro Jahr, 427 kommunale Straßenbaulastträger) ergibt sich ein maximal möglicher Zeitbedarf je Straßenbaulastträger (ca. 10 Minuten) bei großzügiger Berechnung. Selbst unter der Annahme eines vergleichsweise hohen Zeitaufwands von 10 Minuten pro Eintragung könnten täglich pro kommunalen Straßenbaulastträger etwa zwei Maßnahmen erfasst werden (ca. 530 pro Jahr). Da es sich ausschließlich um verkehrsrelevante Baumaßnahmen handelt und nicht um alle Eingriffe in den Straßenraum, ist von einer tatsächlich deutlich geringeren durchschnittlichen Belastung auszugehen. Auf die Einzelheiten der Kostenfolgeabschätzung wird verwiesen.

Gleichzeitig bietet die Nutzung von TIC Kommunal erhebliche Synergie- und Qualitätsgewinne:

- landesweit einheitliche technische Basis,
- frühzeitige Erkennung und Vermeidung von Baustellenkonflikten,
- automatisierte Bereitstellung standardisierter Baustelleninformationen u. a. für Verkehr.NRW, Navigationsdienste, WDR-Verkehrsmeldungen und die Mobiltheke,
- vollständige Einbindung der Baumaßnahmen vom Landesbetrieb Straßenbau und der Autobahn GmbH,
- verlässliche Informationen für die Wirtschaft, insbesondere den Schwerverkehr.

Insgesamt führt die geplante Regelung zu einer moderaten organisatorischen Anpassung, aber keiner wesentlichen finanziellen Mehrbelastung der Gemeinden und Gemeindeverbände. Die vom Land bereitgestellte Infrastruktur, die umfassende Unterstützung durch die Landesverkehrszentrale, der webbasierte Zugang sowie der geringe tatsächliche Zeitaufwand stellen sicher, dass der kommunale Aufwand deutlich unterhalb der Belastungsausgleichsgrenze nach dem KonnexAG (25 Cent je Einwohner der betroffenen Kommunen, also derzeit rd. 4,5 Mio. Euro) liegt.

Das nach § 2 Abs. 4 KonnexAG NRW erforderliche Konnexitätsverfahren unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände gemäß § 1 Abs. 2 KonnexAG NRW wurde durchgeführt. Auch dieses Verfahren kommt zu dem Ergebnis, dass ein ausgleichspflichtiger Konnexitätsfall nicht zu erwarten ist.

Durch dieses Gesetz entstehen keine weiteren Kosten für die Kommunen als Straßenbaulastträger. Es ist sogar davon auszugehen, dass dadurch Kosten eingespart werden können (siehe Punkt D.).

G Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen und private Haushalte

Für die privaten Haushalte und Unternehmen entstehen durch den Gesetzentwurf keine Kosten (siehe Punkt D.).

H Geschlechterdifferenzierte Betrachtung der Auswirkungen des Gesetzes

Der Gesetzentwurf hat keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern. Die Wirkungen treten unabhängig vom Geschlecht der Betroffenen ein. Auswirkungen auf die unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern sind nicht zu erwarten.

I Auswirkungen des Vorhabens auf die nachhaltige Entwicklung im Sinn der Nachhaltigkeitsstrategie NRW

Das Gesetz unterstützt folgende Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie NRW:

- „SDG 9. Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen“ durch eine bessere Finanzausstattung für leistungsfähigere und optimierte Verkehrsinfrastrukturen
- SDG 7: Eine sichere, bezahlbare und nachhaltige Energieversorgung ist entscheidend für den Erfolg Nordrhein-Westfalens. Sie ist Grundlage für Arbeit, Wohlstand und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger in unserem Land.

J Auswirkungen auf Menschen mit Behinderung

Keine.

K Auswirkungen auf das E-Government und die Digitalisierung von Staat und Verwaltung (E-Government-Check)

Der Gesetzentwurf greift die Notwendigkeit zur Digitalisierung von Prozessen zur Entlastung von Verwaltungen aktiv auf. Es erfolgt insbesondere eine weitergehende Digitalisierung der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren in den §§ 38ff. StrWG NRW. Dabei sind Änderungen zur stärkeren und flexibleren Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung in den Verwaltungsverfahren vorgesehen. Perspektivisch sollen digitale Formate zum Regelfall werden. Die Anhörungsbehörde kann auf Grundlage der Regelungen beispielsweise die Erörterung ganz oder teilweise in digitaler Form durchführen. Zudem wird es den Bürgerinnen und Bürgern nun ermöglicht, Einwendungen im Rahmen des Verfahrens per E-Mail zu erheben, was insgesamt den Vorgaben des E-Government-Gesetzes NRW entspricht.

Daneben wird durch die Einführung einer flächendeckenden verpflichtenden Nutzung einer landesweiten digitalen Baustellenkoordinationsplattform für die Träger der Straßenbaulast bei der Planung von baulichen Maßnahmen mit wesentlicher verkehrlicher Bedeutung an Straßen (§ 57 StrWG NRW) eine Vereinheitlichung eingeführt. Diese Maßnahme trägt zu einer schnelleren digitalen Abstimmung und Koordinierung bei und schafft Synergieeffekte, da so eine frühzeitige Erkennung und Vermeidung von Baustellenkonflikten ermöglicht wird. Dieses Verfahren zur Durchführung des Gesetzes wird somit digital abgewickelt.

L Befristung

Der Berichtsvorbehalt gemäß § 71 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz ist mit Gesetz vom 25. März 2015 (GV. NRW. S. 312) aufgehoben worden. Eine eigenständige Befristung der Neuregelungen, die sich in das bestehende Regelungsgefüge einpassen, ist nicht beabsichtigt.

G e g e n ü b e r s t e l l u n g

Gesetzentwurf der Landesregierung

Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen

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

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

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

Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1028, ber. 1996 S. 81, S. 141, S. 216 und S. 355, ber. 2007 S. 327), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 3 des Gesetzes vom 10. Dezember 2024 (GV. NRW. S. 1184) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Die Angaben zu den §§ 38 bis 38b werden durch die folgenden Angaben ersetzt:

„§ 38 Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung
§ 38a Anhörungsverfahren
§ 38b Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung
§ 38c Rechtsbehelfe
§ 38d Projektmanager“.

b) Die Angabe zu § 57 wird wie folgt gefasst:

„§ 57 Baustellenkoordination“.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

Inhaltsverzeichnis

§ 38	Planfeststellung, Plangenehmigung
§ 38a	Rechtsbehelfe
§ 38b	Projektmanager
§ 57	(weggefallen)

§ 2 Öffentliche Straßen

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

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Zur öffentlichen Straße gehören:

1. der Straßenkörper; das sind insbesondere
 - a) der Straßenuntergrund, die Erdbauwerke einschließlich der Böschungen, der Straßenunterbau, der Straßenoberbau, die Brücken, Tunnel, Dämme, Durchlässe, Gräben, Entwässerungsanlagen, Stützwände und Lärmschutzanlagen,
 - b) die Fahrbahn, die Trennstreifen, die befestigten Seitenstreifen, wozu beispielsweise die Stand-, Park- und Mehrzweckstreifen gehören, die Bankette und die Bushaltestellenbuchten,
 - c) die Rad- und Gehwege, auch wenn sie ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbständige Rad- und Gehwege) und
 - d) Parkplätze, Parkbuchten und Rastplätze, soweit sie mit einer Fahrbahn in Zusammenhang stehen (unselbständige Parkflächen, unselbständige Rastplätze) und die Flächen verkehrsberuhigter Bereiche,
2. der Luftraum über dem Straßenkörper,
3. das Zubehör; das sind insbesondere die amtlichen

(2) Zur öffentlichen Straße gehören:

1. der Straßenkörper; das sind insbesondere
 - a) der Straßenuntergrund, die Erdbauwerke einschließlich der Böschungen, der Straßenunterbau, der Straßenoberbau, die Brücken, Tunnel, Dämme, Durchlässe, Gräben, Entwässerungsanlagen, Stützwände und Lärmschutzanlagen,
 - b) die Fahrbahn, die Trennstreifen, die befestigten Seitenstreifen (Stand-, Park- und Mehrzweckstreifen), die Bankette und die Bushaltestellenbuchten sowie die Rad- und Gehwege, auch wenn sie ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im wesentlichen mit der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbständige Rad- und Gehwege), sowie Parkplätze, Parkbuchten und Rastplätze, soweit sie mit einer Fahrbahn in Zusammenhang stehen (unselbständige Parkflächen, unselbständige Rastplätze) und die Flächen verkehrsberuhigter Bereiche,
2. der Luftraum über dem Straßenkörper,
3. das Zubehör; das sind insbesondere die amtlichen Verkehrszeichen, die

- Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen und sonstigen Anlagen aller Art, die der Sicherheit, Ordnung oder Leichtigkeit des Verkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung,
4. die Nebenanlagen; das sind Anlagen, die überwiegend den Aufgaben der Straßenbauverwaltung dienen, insbesondere Straßenmeistereien, Gerätehöfe, Lager, Lagerplätze, Ablagerungs- und Entnahmestellen, Hilfsbetriebe und -einrichtungen und
5. Rastplätze für Kraftfahrzeuge im Straßengüterverkehr, auch wenn sie nicht mit einer Fahrbahn im Zusammenhang stehen.“
- b) In Absatz 3 wird die Angabe „unselbständigen Rad- und Gehwege“ durch die Angabe „unselbständigen Rad- und Gehwege“ ersetzt.
- Verkehrseinrichtungen und sonstigen Anlagen aller Art, die der Sicherheit, Ordnung oder Leichtigkeit des Verkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung,
4. die Nebenanlagen; das sind Anlagen, die überwiegend den Aufgaben der Straßenbauverwaltung dienen, insbesondere Straßenmeistereien, Gerätehöfe, Lager, Lagerplätze, Ablagerungs- und Entnahmestellen, Hilfsbetriebe und -einrichtungen,
5. Rastplätze für Kraftfahrzeuge im Straßengüterverkehr, auch wenn sie nicht mit einer Fahrbahn im Zusammenhang stehen.
- (3) Bei öffentlichen Straßen auf Deichen, Staudämmen und Staumauern gehören zum Straßenkörper lediglich der Straßenoberbau, die Fahrbahn, die Trennstreifen, die befestigten Seitenstreifen sowie die unselbständigen Rad- und Gehwege und die unselbständigen Parkflächen.

§ 3

Einteilung der öffentlichen Straßen

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

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

(2) Landesstraßen sind Straßen mit mindestens regionaler Verkehrsbedeutung, die den durchgehenden Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander und zusammen mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden. Radschnellverbindungen des Landes sind Wege, Straßen oder Teile von

- diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger regionaler Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden. Die Bestimmung von Wegen, Straßen oder Teilen von diesen zur Radschnellverbindung nimmt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den jeweils als Träger der Straßenbaulast betroffenen Kreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden vor.
3. In § 3 Absatz 3 wird die Angabe „Verkehrsverbindungen“ durch die Angabe „Verkehrsverbindungen“ und die Angabe „Anschluß“ durch die Angabe „Anschluß“ ersetzt.
- (3) Kreisstraßen sind Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens einen Anschluß an eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder Kreisstraße haben.
- (4) Gemeindestraßen sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr und der Erschließung innerhalb des Gemeindegebietes dienen oder zu dienen bestimmt sind. Das sind:
1. Straßen, bei denen die Belange des Verkehrs überwiegen (Hauptverkehrsstraßen, Zubringerstraßen u. a.);
 2. Straßen, bei denen die Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen (Anliegerstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerbereiche u. a.);
 3. alle sonstigen nicht unter 1. und 2. fallenden Straßen, die von der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind.
- (5) Sonstige öffentliche Straßen sind alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, welche keiner anderen Straßengruppe angehören. Zu den sonstigen öffentlichen Straßen gehören insbesondere Rad- und Gehwege, soweit sie nicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b. zu einer Straße gehören (selbständige Rad- und Gehwege), und die Eigentümerstraßen und -wege.

§ 6 Widmung

4. Dem § 6 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Bekanntmachung ist entbehrlich, wenn die zur Widmung vorgesehenen Straßen in den im Planfeststellungsverfahren im Internet veröffentlichten oder ausgelegten Plänen als solche kenntlich und die Entscheidung mit dem Planfeststellungsbeschluss bekannt gemacht worden ist.“

(1) Widmung ist die Allgemeinverfügung, durch die Straßen, Wege und Plätze die Eigenschaft einer öffentlichen Straße erhalten. Sie ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekanntzumachen und wird frühestens im Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung wirksam.

(2) Die Widmung verfügt die Straßenbaubehörde. Ist die widmende Straßenbaubehörde nicht Behörde des Trägers der Straßenbaulast, so ist zur Widmung dessen schriftliche Zustimmung erforderlich. Die Widmung eines nicht öffentlichen Weges, der außerhalb einer Ortsdurchfahrt in eine Bundesstraße, Landesstraße oder Kreisstraße einmündet, zu einer Straße im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 3 oder Nr. 4 bedarf der vorherigen Zustimmung der Straßenbaubehörde für die Bundesstraße, Landesstraße oder Kreisstraße.

(3) In der Widmung sind die Straßengruppe, zu der die Straße gehört (Einstufung), und Beschränkungen der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise sowie etwaige sonstige Besonderheiten festzulegen (Widmungsinhalt).

(4) Nachträgliche Beschränkungen der Widmung richten sich nach den Vorschriften über die Einziehung (§ 7). Sonstige nachträgliche Änderungen des Widmungsinhalts sind durch Widmungsverfügung festzulegen.

(5) Voraussetzung für die Widmung ist, daß der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist oder daß der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt oder den Besitz durch Vertrag überlassen haben oder daß der Träger der Straßenbaulast den Besitz des der Straße

dienenden Grundstücks durch Einweisung (§ 37 Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz in Verbindung mit § 50) oder in einem sonstigen gesetzlich geregelten Verfahren erlangt hat.

(6) Durch privatrechtliche Verfügungen oder durch Verfügungen im Wege der Zwangsvollstreckung oder der Enteignung über die der Straße dienenden Grundstücke oder Rechte an ihnen wird die Widmung nicht berührt.

(7) Bei Straßen, deren Bau oder wesentliche Änderung durch Planfeststellung geregelt wird, kann die Widmung in diesem Verfahren mit der Maßgabe verfügt werden, daß sie mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 5 zu diesem Zeitpunkt vorliegen. Die Straßenbaubehörde hat den Zeitpunkt der Verkehrsübergabe, die Straßengruppe sowie Beschränkungen und Besonderheiten der Widmung im Sinne von Absatz 3 der Straßenaufsichtsbehörde anzuzeigen.

(8) Wird eine Straße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Absatzes 5 vorliegen. Einer öffentlichen Bekanntmachung nach Absatz 1 bedarf es nicht.

§ 7

Einziehung, Teileinziehung

(1) Einziehung ist die Allgemeinverfügung, durch die eine gewidmete Straße die Eigenschaft einer öffentlichen Straße verliert. Teileinziehung ist die Allgemeinverfügung, durch die die Widmung einer Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt wird. Einziehung und Teileinziehung sind von der Straßenbaubehörde mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekanntzumachen und werden im Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung wirksam.

(2) Hat eine Straße keine Verkehrsbedeutung mehr oder liegen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für ihre Beseitigung

- vor, so soll die Straßenbaubehörde die Einziehung der Straße verfügen. § 6 Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend.
- (3) Liegen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für eine Teileinziehung vor, so kann die Straßenbaubehörde die Teileinziehung verfügen.
5. § 7 Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 wird die Angabe „daß“ durch die Angabe „dass“ ersetzt.
- b) In Satz 2 wird nach der Angabe „Planfeststellungsverfahren“ die Angabe „im Internet veröffentlichten oder“ eingefügt.
- (4) Die Absicht der Einziehung oder Teileinziehung ist von den berührten Gemeinden auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast mindestens drei Monate vorher ortsüblich bekanntzumachen, um Gelegenheit zu Einwendungen zu geben; dabei ist unter Angabe von Zeit und Ort darauf hinzuweisen, daß bei der Gemeinde Karten der betroffenen Straße zur Einsicht bereitliegen. Von der Bekanntmachung kann abgesehen werden, wenn die zur Einziehung oder Teileinziehung vorgesehenen Strecken in dem in einem Planfeststellungsverfahren ausgelegten Plan als solche kenntlich gemacht worden sind.
- (5) Werden durch Planfeststellung der Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen geregelt, so können Einziehung und Teileinziehung in diesem Verfahren mit der Maßgabe verfügt werden, daß sie mit der Sperrung wirksam werden. Die Straßenbaubehörde hat den Zeitpunkt der Sperrung und den Inhalt der Verfügung der Straßenaufsichtsbehörde anzuzeigen.
- (6) Wird im Zusammenhang mit einer Maßnahme nach § 6 Abs. 8 Satz 1 der Teil einer öffentlichen Straße dem Verkehr nicht nur vorübergehend entzogen, so gilt dieser Teil mit der Sperrung als eingezogen. Einer Bekanntmachung nach Absatz 1 Satz 3 und Absatz 4 bedarf es in diesem Fall nicht.
- (7) Mit der Einziehung einer Straße entfallen Gemeingebrauch (§ 14) und widerrufliche Sondernutzungen (§§ 18ff.). Bei Teileinziehung einer Straße werden Gemeingebrauch und widerrufliche Sondernutzungen entsprechend eingeschränkt.

§ 8 Umstufung

6. § 8 Absatz 1 Satz 2 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Eine Straße ist auch dann umzustufen, wenn ihre Einstufung nicht ihrer Verkehrsbedeutung entspricht. Die Umstufung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekanntzumachen. Die Bekanntmachung ist entbehrlich, wenn die zur Umstufung vorgesehenen Straßen in den im Planfeststellungsverfahren im Internet veröffentlichten oder ausgelegten Plänen als solche kenntlich und die Entscheidung mit dem Planfeststellungsbeschluss bekannt gemacht worden ist.“

(1) Umstufung ist die Allgemeinverfügung, durch die eine öffentliche Straße bei Änderung ihrer Verkehrsbedeutung der entsprechenden Straßengruppe zugeordnet wird (Aufstufung, Abstufung). Die Umstufung ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekanntzumachen.

(2) Änderungen der Verkehrsbedeutung, die eine Umstufung erforderlich machen können, haben die Straßenbaubehörden den Straßenaufsichtsbehörden anzuzeigen.

(3) Die Umstufungen verfügt die für die Straße höherer Verkehrsbedeutung (§ 3 Absatz 1) zuständige Straßenaufsichtsbehörde. Die beteiligten Träger der Straßenbaulast sind vorher mit dem Ziel einer einvernehmlichen Regelung zu hören. Sind Straßen verschiedener Straßengruppen umzustufen, können die jeweiligen Straßenaufsichtsbehörden eine Festlegung der Zuständigkeit für die Verfügung der Umstufung im gegenseitigen Einvernehmen treffen.

(4) Werden infolge großräumiger Planungen oder Programme des Bundes oder des Landes Umstufungen erforderlich, so stellt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem für Raumordnung und Landesplanung zuständigen Ministerium und nach Anhörung des Regionalrates und der zuständigen Ausschüsse des Landtags ein Umstufungsprogramm auf.

(5) Die Umstufung soll nur zum Beginn eines Haushaltsjahres wirksam und mindestens drei Monate vorher angekündigt werden. Im Einvernehmen mit dem neuen Träger der Straßenbaulast kann ein anderer Zeitpunkt bestimmt werden.

(6) Im Falle der Abstufung einer Bundesfernstraße bestimmt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium die neue Straßen-
gruppe. Der neue Träger der Straßenbaulast ist vorher zu hören.

§ 9 Straßenbaulast

(1) Die Straßenbaulast umfaßt alle mit dem Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben. Bei Radschnellverbindungen des Landes umfaßt die Straßenbaulast die Beleuchtung. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande sind, haben sie auf den nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen hinzuweisen.

7. In § 9 Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „anderer“ gestrichen.

(2) Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus, des öffentlichen Personennahverkehrs, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind mit dem Ziel zu berücksichtigen, möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen.

(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen nach besten Kräften über die ihnen nach Absatz 1 obliegenden Aufgaben hinaus bei Schnee und Eisglätte räumen und streuen. Die Vorschriften des Gesetzes über die Reinigung öffentlicher Straßen bleiben unberührt.

§ 14 Gemeingebrauch

- (1) Der Gebrauch der öffentlichen Straßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften gestattet (Gemeingebrauch). Auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht kein Rechtsanspruch.
8. In § 14 Absatz 2 wird nach der Angabe „Verkehr“ die Angabe „einschließlich des fließenden Radverkehrs“ eingefügt.
- (2) Im Rahmen des Gemeingebrauchs hat der fließende Verkehr den Vorrang vor dem ruhenden, soweit sich aus der Widmung der Straße und dem Straßenverkehrsrecht nichts anderes ergibt.
- (3) Kein Gemeingebrauch liegt vor, wenn die Straße nicht vorwiegend zu dem Verkehr benutzt wird, dem sie zu dienen bestimmt ist. Der Straßenanliegergebrauch (§ 14a) bleibt unberührt.
- (4) Die Erhebung von Gebühren für die Ausübung des Gemeingebrauchs bedarf einer besonderen gesetzlichen Regelung.

§ 17 Verunreinigung, Abfall

9. Dem § 17 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
- „Der Verursacher hat dem Träger der Straßenbaulast die Kosten für die Beseitigung der Verunreinigung auch dann zu erstatten, wenn ein anderer Aufgabenträger die Beseitigung der Verunreinigung im Rahmen seiner Aufgabenerfüllung auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast veranlasst hat.“
- (1) Wer eine Straße über das übliche Maß hinaus verunreinigt, hat die Verunreinigung ohne Aufforderung unverzüglich zu beseitigen; anderenfalls kann der Träger der Straßenbaulast die Verunreinigung auf Kosten des Verursachers beseitigen.
- (2) Der Träger der Straßenbaulast kann Abfall, der im Bereich von Straßen außerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile fortgeworfen oder verbotswidrig gelagert wird, auf Kosten des Verursachers entsorgen. Dies gilt auch für Bundesstraßen.

**§ 19a
Sondernutzungsgebühren**

(1) Für Sondernutzungen können Gebühren erhoben werden. Sie stehen in Ortsdurchfahrten den Gemeinden, im übrigen dem Träger der Straßenbaulast zu.

(2) Die Kreise und Gemeinden können die Gebühren nur aufgrund von Satzungen erheben. Das für das Straßenwesen zuständige Ministerium wird ermächtigt, die Höhe der Gebühren durch Rechtsverordnung zu regeln, soweit sie dem Land als Träger der Straßenbaulast zustehen. Bei Bemessung der Gebühren sind Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen.

10. In § 19a Absatz 2 wird nach Satz 2 ein Leerzeichen eingefügt.

11. § 25 wird wie folgt geändert:

**§ 25
Bauliche Anlagen an Straßen**

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

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

- a) Nach Absatz 2 werden die folgenden Absätze 2a und 2b eingefügt:

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

erfordern. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der erforderlichen Antragsunterlagen bei der Straßenbaubehörde unter Angabe der Gründe versagt wird. Diese Belange sind auch bei der Erteilung von Baugenehmigungen innerhalb der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen zu beachten.

„(2a) Absatz 1 gilt nicht für Windenergieanlagen, wenn nur deren Rotor in die Zone zwischen 20 Metern und 40 Metern, gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr, bei einer Radschnellverbindung des Landes der für den Fahrradverkehr bestimmten Fahrbahn, hineinragt. In diesem Fall ist die Straßenbaubehörde in den Genehmigungs- oder Anzeigeverfahren für die Anlage zu beteiligen. Die für die Erteilung der Genehmigung oder für die Anzeige zuständige Behörde hat im Rahmen der Beteiligung die Stellungnahme der Straßenbaubehörde einzuholen. Bedarf es keiner Genehmigung oder Anzeige der Anlage, hat der Vorhabenträger die Straßenbaubehörde um eine Stellungnahme zu dem Vorhaben zu ersuchen. Die Beteiligung gilt als erfolgt, wenn eine Stellungnahme der Straßenbaubehörde nicht innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt der erforderlichen Antragsunterlagen eingegangen ist. Bei der Errichtung und dem Betrieb einer in Satz 1 bezeichneten Anlage hat die Straßenbaubehörde im Rahmen ihrer Beteiligung die in Absatz 2 Satz 1 und in § 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Februar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 52) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, genannten Belange zu beachten.“

(2b) Absatz 1 gilt nicht für Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie bis zu einem Abstand von zehn Metern gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn. Die Straßenbaubehörde ist im Genehmigungsverfahren zu beteiligen, wenn eine solche Anlage innerhalb der in Absatz 1 Nummer 1 genannten Zone errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden soll. Bedarf eine Anlage nach Satz 1 keiner Genehmigung, hat der Vorhabenträger das Vorhaben vor Baubeginn bei der Straßenbaubehörde anzuzeigen. Die Beteiligung gilt als erfolgt, wenn eine Stellungnahme der Straßenbaubehörde nicht innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt der erforderlichen Antragsunterlagen eingegangen ist. Bei der Errichtung und dem Betrieb einer Anlage nach Satz 1 hat die Straßenbaubehörde im Rahmen ihrer Beteiligung die in Absatz 2 Satz 1 und in § 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes genannten Belange zu beachten.“

- b) In Absatz 3 wird die Angabe „Auslegung“ durch die Angabe „Veröffentlichung“ und die Angabe „Planfeststellungsverfahren“ durch die Angabe „Internet oder ihrer Auslegung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens“ ersetzt.

(3) Bei geplanten Landesstraßen, Rad-schnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen gelten die Beschränkungen des Absatzes 1 vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, in dem gemäß § 73 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW den Betroffenen und Vereinigungen Gelegenheit gegeben worden ist, den Plan einzusehen.

(4) Bedürfen die baulichen Anlagen im Sinne des Absatzes 1 keiner Baugenehmigung oder keiner Genehmigung nach anderen Vorschriften, so tritt an die Stelle der Zustimmung die Genehmigung der Straßenbaubehörde. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb eines Monats nach Eingang der erforderlichen Antragsunterlagen versagt wird. Das für das Straßenwesen zuständige Ministerium kann im Benehmen mit dem für die Bauaufsicht zuständigen Ministerium für bestimmte Fälle allgemein

- c) In Absatz 5 wird nach der Angabe „Baugesetzbuch“ die Angabe „in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Oktober 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 257) geändert worden ist“ eingefügt.

festlegen, daß die Genehmigung nicht erforderlich ist.

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten nicht, soweit das Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplanes entspricht (§ 9 Baugesetzbuch), der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie die an diesen gelegenen überbaubaren Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustandegekommen ist.

(6) Die Gemeinden können durch Satzung vorschreiben, daß bestimmte Gemeindestraßen außerhalb der geschlossenen Ortslage vom Anbau im Sinne des Absatzes 1 und von Zufahrten zu Bauanlagen freizuhalten sind, soweit dies für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist. Dabei kann der Abstand geringer festgesetzt werden.

12. § 37a wird wie folgt geändert:

§ 37a
Vorarbeiten

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Eigentümerinnen und Eigentümer sowie sonstige Nutzungsberechtigte haben alle zur Vorbereitung der Planung und der Baudurchführung notwendige Vorarbeiten, insbesondere Kampfmittelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen sowie Vermessungen, naturschutzfachliche Kartierungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstigen Vorarbeiten durch die Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte zu dulden. Wohnungen und eingefriedete Grundstücke dürfen nur mit Zustimmung der Besitzerin oder des Besitzers betreten werden. Das gilt nicht für Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume während der jeweiligen Arbeits-, Geschäfts- oder Aufenthaltszeiten. Die Eigentümer sind zwei Wochen vor der geplanten Betretung und über die Durchführung

(1) Eigentümerinnen und Eigentümer sowie sonstige Nutzungsberechtigte haben zur Vorbereitung der Planung und der Baudurchführung notwendige Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstigen Vorarbeiten durch die Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte zu dulden. Wohnungen und eingefriedete Grundstücke dürfen nur mit Zustimmung der Besitzerin oder des Besitzers betreten werden. Satz 2 gilt nicht für Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume während der jeweiligen Arbeits-, Geschäfts- oder Aufenthaltszeiten.

der konkreten Vorarbeiten zu informieren.“

(2) Die Absicht, Boden- und Grundwasseruntersuchungen sowie sonstige Vorarbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder durch ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden, in deren Bereich die Vorarbeiten durchzuführen sind, durch die Straßenbaubehörde bekanntzugeben.

(3) Die Absicht, Vermessungsarbeiten auszuführen, soll dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten vorher mitgeteilt werden, soweit dies mit Rücksicht auf die Interessen der Betroffenen, die Sicherheit der Ausführenden, den mit der Mitteilung verbundenen Aufwand und den zügigen Ablauf der örtlichen Arbeiten tunlich erscheint.

- b) In Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „Maßnahmen“ durch die Angabe „Maßnahme“ ersetzt.

(4) Entstehen durch eine Maßnahmen nach Absatz 1 einem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten unmittelbare Vermögensnachteile, so hat der Träger der Straßenbaulast eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. § 42 Abs. 2 findet Anwendung.

13. § 37b wird wie folgt geändert:

§ 37b Planungsgebiete

(1) Um die Planung zu sichern, kann bei Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes das für das Straßenwesen zuständige Ministerium durch Rechtsverordnung, bei Kreisstraßen der Träger der Straßenbaulast durch Satzung für die Dauer von höchstens zwei Jahren Planungsgebiete festlegen. Die Gemeinden und Kreise, deren Bereich durch die festzulegenden Planungsgebiete betroffen wird, sind vorher zu hören. Auf die Planungsgebiete findet § 40 Abs. 1 mit der Maßgabe Anwendung, daß die Veränderungssperre mit dem Inkrafttreten der Verordnung oder Satzung beginnt. Die Frist kann, wenn besondere Umstände es erfordern, durch Rechtsverordnung oder Satzung auf höchstens vier Jahre verlängert werden. Die Festlegung tritt mit Beginn der Auslegung der Pläne im

- a) In Absatz 1 Satz 5 wird die Angabe „Planfeststellungsverfahren“ durch die Angabe „Internet oder ihrer Auslegung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens“ ersetzt.
- b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Auf die Festlegung eines Planungsgebietes ist in Gemeinden, deren Bereich betroffen wird, hinzuweisen.“

Planfeststellungsverfahren außer Kraft. Ihre Dauer ist auf die Vierjahresfrist des § 40 Abs. 2 anzurechnen.

(2) Die Festlegung des Planungsgebietes ist in den Gemeinden, deren Gebiet betroffen wird, ortsüblich bekanntzumachen. Dabei ist unter Angabe von Zeit und Ort darauf hinzuweisen, daß während der Geltungsdauer der Festlegung bei den Gemeinden Karten des Planungsgebietes zur Einsicht bereitliegen.

(3) Die Straßenbaubehörde kann Ausnahmen von der Veränderungssperre zulassen, wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

14. § 38 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

**„§ 38
Erfordernis der Planfeststellung
und vorläufige Anordnung“.**

**§ 38
Planfeststellung, Plangenehmigung**

- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Landesstraßen und Kreisstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Gleiches gilt für Radschnellverbindungen des Landes und Gemeindestraßen, sofern für diese eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Eine Änderung liegt vor, wenn die Straße

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

(1) Landesstraßen und Kreisstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Gleiches gilt für Radschnellverbindungen des Landes und Gemeindestraßen, sofern für diese eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Eine Änderung liegt vor, wenn die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Im Planfeststellungsverfahren ist über die Kosten zu entscheiden, die die am Verfahren Beteiligten zu tragen haben. Es gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW, soweit nicht in

Eine Änderung im Sinne des Satzes 3 liegt insbesondere nicht vor, wenn die Änderung der Straße

1. 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,
2. unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme ist, eine durchgehende Länge von höchstens 500 Metern hat und deren vorgezogene Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung eines Brückenbauwerks erforderlich ist, wobei Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen vorgesehen werden können, wenn als Auslösewerte die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist, überschritten sind, oder
3. durch den Aus- oder Neubau eines unselbstständigen Geh- und Radweges erfolgt, der als Unterhaltungsmaßnahme aufgrund der Anpassung an den Stand der Technik durchgeführt wird.

Als unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme im Sinne des Satzes 4 Nummer 2 gilt eine Änderung der Straße, die im Vorgriff auf den Ausbau einer Strecke durchgeführt werden soll, und keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt. Der Träger des Vorhabens kann die Feststellung des Plans nach Absatz 1 Satz 1 beantragen. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im

diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist. Ferner gelten die Regelungen des Planungssicherstellungsgesetzes vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), in der jeweils geltenden Fassung.

Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Im Planfeststellungsverfahren ist über die Kosten zu entscheiden, die die am Verfahren Beteiligten zu tragen haben. Es gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW, soweit nicht in diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist.“

(2) Soweit für den Bau, die Änderung oder die Erweiterung einer Straße nach § 1 in Verbindung mit Anlage 1 Nummer 2 bis 5 des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen ist, muss die Durchführung den Anforderungen des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes entsprechen. Soweit bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Linienabstimmung erfolgt ist, soll die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden.

(3) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden,

1. soweit es sich um reversible Maßnahmen handelt,
2. wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht,
3. wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann und
4. wenn die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder ortsüblich bekannt zu machen. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. § 37a

bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Träger der Straßenbaulast zu entschädigen, soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung. Ein Vorverfahren findet nicht statt.

- c) Die Absätze 4 bis 12 werden aufgehoben.

(4) Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen in Fällen von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW. Die Entscheidung hierüber trifft der Träger der Straßenbaulast.

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

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

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

(8) Von einer förmlichen Erörterung im Sinne von § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW und von § 18 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung kann abgesehen werden. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so kann im Regelfall von der Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW und des § 18 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden. Vor dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist denjenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, Gelegenheit zur Äußerung innerhalb eines Monats zu geben.

(9) Wird der Plan nicht nach § 27b Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zugänglich gemacht, ist dieser vom Träger des Vorhabens zur Bürgerinformation über das Internet zugänglich zu machen. § 23 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung gilt entsprechend. Maßgeblich ist der Inhalt des im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Einsicht ausgelegten Plans. Hierauf ist bei der Zugänglichmachung hinzuweisen.

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

kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.

(11) Abweichend von § 75 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW tritt der festgestellte oder genehmigte Plan außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird. Die Planfeststellungsbehörde kann den Plan auf begründeten Antrag des Trägers der Straßenbaulast um höchstens fünf Jahre verlängern. Vor der Entscheidung ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen. Für die Zustellung und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.

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

15. Nach § 38 werden die folgenden §§ 38a und 38b eingefügt:

**„§ 38a
Anhörungsverfahren**

(1) Für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren gelten § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW und die §§ 17 bis 19 sowie 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 282) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Die Anhörungsbehörde soll

1. von dem Träger des Vorhabens verlangen, den Plan ausschließlich oder ergänzend in einem verkehrsüblichen und von der Anhörungsbehörde vorgegebenen elektronischen Format einzureichen,
2. den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, den Plan auch ausschließlich elektronisch zugänglich machen und
3. von den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, verlangen, ihre Stellungnahmen nach § 73 Absatz 2 und 3a des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW sowie nach § 17 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung elektronisch zu übermitteln.

(3) Die Anhörungsbehörde soll die Auslegung des Plans und der Unterlagen nach § 19 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Veröffentlichung der Unterlagen auf ihrer Internetseite bewirken. Auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Beteiligung an die Anhörungsbehörde zu richten ist, wird ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt. Abweichend von § 73 Absatz 5 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW erfolgt die Bekanntmachung durch die Anhörungsbehörde; Satz 1 gilt entsprechend. Der Hinweis auf die vollständige Bekanntmachung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde erfolgt zusätzlich in örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen, dass und wo der Plan elektronisch veröffentlicht wird und dass eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden kann.

(4) Einwendungen und Stellungnahmen sind gegenüber der Anhörungsbehörde abzugeben. Sie sollen elektronisch übermittelt werden. Eine schriftliche Übermittlung ist ebenfalls möglich. Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen.

(5) Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung nach § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW und § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten. Soll ein im Internet veröffentlichter oder ausgelegter Plan geändert werden, so soll von der Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden. Findet keine Erörterung statt, so hat die Anhörungsbehörde ihre Stellungnahme innerhalb von sechs Wochen nach Ablauf der Einwendungsfrist abzugeben und zusammen mit den sonstigen in § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW aufgeführten Unterlagen der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.

(6) Die Anhörungsbehörde kann eine Erörterung nach § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW und § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ganz oder teilweise in digitalen Formaten durchführen. In diesem Fall hat sie in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen, dass und wie die Erörterung in einem digitalen Format durchgeführt wird.

(7) Soweit Stellungnahmen, Einwendungen oder sonstige Erklärungen elektronisch übermittelt werden können oder der Plan oder sonstige Unterlagen in einem elektronischen Format veröffentlicht oder zugänglich gemacht werden, haben die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde die technische Ausgestaltung zu bestimmen.

(8) Die Durchführung informeller Beteiligungsformate ist möglich. Diese Beteiligungsformate sind von dem Planfeststellungsverfahren unabhängig und dürfen sein Ergebnis nicht vorwegnehmen.

§ 38b Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung

(1) Für den Planfeststellungsbeschluss und die Plangenehmigung gelten § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW und § 27 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 38a gilt entsprechend. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Ausnahme des § 21 Absatz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung Anwendung.

(3) Abweichend von § 74 Absatz 4, 5 und 6 Satz 2 dritter Halbsatz des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW und § 27 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung können die Zustellung, Auslegung und Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung dadurch erfolgen, dass die Entscheidung mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan für zwei Wochen auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht wird. Zusätzlich ist der verfügbare Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde verbunden mit dem Hinweis auf leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten in den örtlichen

Tageszeitungen bekanntzumachen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird; auf Auflagen ist hinzuweisen. Auf Verlangen eines Beteiligten, das bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, ist ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen. Im Fall des elektronischen Zugänglichmachens gilt mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist die Entscheidung dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt; hierauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen. Die Unterlagen nach Satz 1 sollen nach Ende der Veröffentlichungsfrist bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist zur Information im Internet veröffentlicht werden.

(4) Die Planfeststellungsbehörde stellt den Plan fest und erteilt die Plangenehmigung. Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen in Fällen von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW. Die Entscheidung hierüber trifft der Träger der Straßenbaulast.

(5) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Planfeststellung nach § 38. Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40 und 43 Absatz 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Absatz 1 bis 4 des Baugesetzbuchs.

(6) Für den Bau oder die Änderung von Gemeindestraßen im Außenbereich (§ 35 des Baugesetzbuchs) und von Rad-schnellverbindungen des Landes, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist die Planfeststellung oder Plangenehmigung zulässig.

(7) Die der Sicherheit und Ordnung dienenden Anlagen an Landesstraßen und

Kreisstraßen, wie Polizeistationen, Einrichtungen der Unfallhilfe und der Verkehrsüberwachung, können, wenn sie eine unmittelbare Zufahrt zu diesen Straßen haben, zur Festsetzung der Flächen in die Planfeststellung oder Plangenehmigung einbezogen werden.

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

(9) Wird der Plan nicht nach § 27b Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Internet veröffentlicht, ist dieser vom Träger des Vorhabens auf seiner Internetseite zugänglich zu machen. § 23 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung gilt entsprechend. Maßgeblich ist der Inhalt des im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Einsicht ausgelegten Plans. Hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen.

(10) Abweichend von § 75 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW tritt der festgestellte oder genehmigte Plan außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird. Die Planfeststellungsbehörde kann den Plan auf begründeten Antrag des Trägers der Straßenbaulast um höchstens fünf Jahre verlängern. Vor der Entscheidung ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung vorgeschriebenen Verfahren

durchzuführen. Für die Zustellung und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.

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

16. Die bisherigen §§ 38a und 38b werden die §§ 38c und § 38d.

§ 38a Rechtsbehelfe

Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung hat keine aufschiebende Wirkung für den Bau oder die Änderung

1. einer Landesstraße, die in der Anlage zu § 1 Absatz 1 des Landesstraßenausbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1993 (GV. NRW. S. 297), das zuletzt durch Gesetz vom 12. Dezember 2006 (GV. NRW. 2007 S. 92) geändert worden ist, (Landesstraßenbedarfsplan) aufgeführt sind,
2. einer Radschnellverbindung des Landes, die in einem gemäß § 19 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes vom 17. November 2021 (GV. NRW. S. 1201) aufgestellten Bedarfsplan aufgeführt ist.

§ 38b Projektmanager

Die Anhörungsbehörde kann einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere

1. der Erstellung von Verfahrenleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen,
2. der Fristenkontrolle,

3. der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten,
4. dem Entwurf eines Anhörungsberichts,
5. der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,
6. der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und
7. der Leitung eines Erörterungstermins,

auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers beauftragen. § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW bleibt unberührt. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde.

§ 40

Veränderungssperre, Vorkaufsrecht

17. In § 40 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Planfeststellungsverfahren“ durch die Angabe „Internet oder ihrer Auslegung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens“ ersetzt.

(1) Vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, in dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan nach § 73 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW einzusehen, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden. Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden hiervon nicht berührt.

(2) Dauert die Veränderungssperre länger als vier Jahre, so können die Eigentümer für die dadurch entstehenden Vermögensnachteile vom Träger der Straßenbaulast eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Sie können ferner die Übernahme der vom Plan betroffenen Flächen verlangen, wenn es ihnen mit Rücksicht auf die Veränderungssperre wirtschaftlich nicht zuzumuten ist, die Grundstücke in der bisherigen oder einer anderen zulässigen Art zu benutzen. Kommt keine Einigung über die Übernahme zustande, so können die Eigentümer die Entziehung des Eigentums an den Flächen verlangen. Im übrigen gilt § 42.

(3) Die Straßenbaubehörde kann Ausnahmen von der Veränderungssperre zulassen, wenn sie im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Ausnahme mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn Gründe des allgemeinen Wohls die Ausnahme erfordern.

(4) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 steht dem Träger der Straßenbaulast an den betroffenen Flächen ein Vorkaufsrecht zu.

18. § 41 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Der Träger des Vorhabens kann verlangen, dass bereits nach Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes NRW das Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung in das Grundstück eines Dritten durchgeführt wird. In diesem Fall ist der nach dem Verfahrensstand zu erwartende Planfeststellungsbeschluss oder die zu erwartende Plangenehmigung dem Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung zugrunde zu legen. Der Besitzeinweisungsbeschluss ist mit der aufschiebenden Bedingung zu verbinden, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Wird das Ergebnis des Besitzeinweisungsbeschlusses durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung

§ 41

Vorzeitige Besitzeinweisung

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

nicht bestätigt, ist ein neuer Besitzeinweisungsbeschluss auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmigung herbeizuführen.“

- b) In Absatz 2 wird die Angabe „das Verfahren“ durch die Angabe „ein Verfahren nach Absatz 1 oder 1a“ ersetzt.

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

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

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

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

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

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

§ 56 Straßenbaubehörden

(1) Oberste Straßenbaubehörde ist das für das Straßenwesen zuständige Ministerium.

(2) Die Aufgaben der Straßenbaubehörden werden wahrgenommen:

1. für Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes vom Landesbetrieb Straßenbau, soweit nicht die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten sind;
2. für die Kreisstraßen von den Kreisen, soweit nicht die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten sind, und den kreisfreien Städten;
3. für die Gemeindestraßen sowie für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen von den Gemeinden, soweit ihnen für diese die Straßenbaulast obliegt;
4. für sonstige öffentliche Straßen von dem Träger der Straßenbaulast, wenn dieser eine Körperschaft oder eine Stiftung des öffentlichen Rechts ist. Bei den übrigen Straßen dieser Straßengruppe werden die Befugnisse der Straßenbaubehörde durch die zuständige Gemeinde ausgeübt.

19. Nach § 56 Absatz 3 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Entsprechendes gilt für Teile der genannten Leistungen.“

(3) Die Gemeinden, die Kreise und die nach Absatz 2 Nummer 1 für die Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes zuständigen Straßenbaubehörden können gegen Ersatz der entstehenden Kosten Vereinbarungen über die Übertragung von Verwaltung und Unterhaltung einschließlich des Um- und Ausbaues der Straßen treffen, für die sie die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast wahrnehmen. Die Rechte des Trägers der Straßenbaulast bleiben unberührt. Die nach Satz 1 übertragenen Aufgaben der Straßenbaubehörde sind im Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast auszuüben.

20. § 57 wird wie folgt gefasst:

**„§ 57
Baustellenkoordination**

Die Träger der Straßenbaulast im Sinne der §§ 43, 44 und 47 haben ab dem 1. Januar 2027 bei baulichen Maßnahmen mit wesentlicher verkehrlicher Bedeutung an Straßen in ihrer Baulast eine landesweite Baustellenkoordinationsplattform zu nutzen. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Pflicht zur Nutzung im Sinne des Satzes 1 ist die straßenverkehrsrechtliche Anordnung.“

**Artikel 2
Änderung des Landesplanungsgesetzes
Nordrhein-Westfalen**

**§ 57
(weggefallen)**

**Landesplanungsgesetz
Nordrhein-Westfalen**

**§ 9
Aufgaben der regionalen Planungsträger**

(1) Der regionale Planungsträger trifft die sachlichen und verfahrensmäßigen Entscheidungen zur Aufstellung des Regionalplanes. Das Aufstellungsverfahren wird von der Regionalplanungsbehörde durchgeführt; sie ist an die Weisungen des regionalen Planungsträgers gebunden. Seine Mitglieder können jederzeit von der Regionalplanungsbehörde über den Stand des Aufstellungsverfahrens mündliche Auskunft verlangen. Sie ist unverzüglich zu erteilen. Der regionale Planungsträger kann einzelne seiner Mitglieder mit der Einsichtnahme in die Planungsunterlagen beauftragen; er hat dem Antrag einer Fraktion oder eines Fünftels seiner stimmberechtigten Mitglieder auf Einsichtnahme stattzugeben. Das Aufstellungsverfahren endet durch Feststellungsbeschluss.

(2) Die Regionalplanungsbehörde unterrichtet den regionalen Planungsträger über alle regional bedeutsamen Entwicklungen. Sie berät mit ihm die Vorbereitung und Festlegung von raumbedeutsamen und strukturwirksamen Planungen sowie Förderprogramme und -maßnahmen des Landes von regionaler Bedeutung, z. B. auf den Gebieten:

Städtebau,
Verkehr (soweit nicht in Absatz 4 geregelt),
Freizeit- und Erholungswesen, Tourismus,
Landschaftspflege,
Wasserwirtschaft,
Abfallbeseitigung und Altlasten,
Kultur.

Der regionale Planungsträger kann jederzeit von der Regionalplanungsbehörde Auskunft über Stand und Vorbereitung dieser Planungen, über Programme und Maßnahmen sowie über regional bedeutsame Entwicklungen verlangen; er hat dem Antrag eines Fünftels seiner stimmberechtigten Mitglieder auf Auskunft stattzugeben.

(3) Der regionale Planungsträger kann auf der Grundlage des Landesentwicklungsplans und der Regionalpläne Vorschläge für Förderprogramme und -maßnahmen von regionaler Bedeutung unterbreiten. Dabei sind Vorschläge aus der Region zu berücksichtigen, zusammenzuführen und zu bewerten; der regionale Planungsträger nimmt eine Prioritätensetzung vor. Weicht das zuständige Ministerium von diesen Vorschlägen ab, ist dies im Einzelnen zu begründen.

§ 9 Absatz 4 des Landesplanungsgesetzes Nordrhein-Westfalen vom 3. Mai 2005 (GV. NRW. S. 430), das zuletzt durch Gesetz vom 23. September 2025 (GV. NRW. S. 784) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„(4) Der regionale Planungsträger beschließt auf der Grundlage des Landesentwicklungsplans und der Regionalpläne über die Vorschläge der Region für die Verkehrsinfrastrukturplanung (gesetzliche Bedarfs- und Ausbaupläne des Bundes und des Landes) sowie für die jährlichen Ausbauprogramme für Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes sowie Förderprogramme für die kommunale Infrastruktur. Der regionale Planungsträger wird über die Förderprogramme der Nahmobilität informiert. Die Regionalplanungsbehörde informiert den regionalen Planungsträger über Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes betreffenden Pläne und Programme sowie über die Definition des landesweiten Radvorrangnetzes und frühzeitig über die

(4) Der regionale Planungsträger beschließt auf der Grundlage des Landesentwicklungsplans und der Regionalpläne über die Vorschläge der Region für die Verkehrsinfrastrukturplanung (gesetzliche Bedarfs- und Ausbaupläne des Bundes und des Landes) sowie für die jährlichen Ausbauprogramme für Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes, Radvorrangrouten und Förderprogramme für den kommunalen Straßenbau. Der regionale Planungsträger wird über die Förderprogramme der Nahmobilität informiert. Dazu unterrichtet die Regionalplanungsbehörde - bei Bundesfernstraßen, Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Radvorrangrouten betreffenden Plänen und Programmen in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau -

Absicht, derartige Pläne oder Programme aufzustellen oder zu ändern. Die Regionalplanungsbehörde stellt dem regionalen Planungsträger die hierzu erforderlichen Unterlagen zur Verfügung und erteilt auf Verlangen jederzeit Auskunft über den Stand und die Vorbereitung der Pläne und Programme. Weicht das für den Verkehr zuständige Ministerium von den Vorschlägen des regionalen Planungsträgers ab, ist dies in einer Stellungnahme zu begründen. Die regionalen Planungsträger legen für den Um- und Ausbau von Landesstraßen bis zu 3 Millionen Euro Gesamtkosten je Maßnahme nach Lage des Landeshaushalts innerhalb eines Monats nach Information Prioritäten fest.“

den regionalen Planungsträger frühzeitig über die Absicht, derartige Pläne oder Programme aufzustellen oder zu ändern. Die Regionalplanungsbehörde stellt in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau dem regionalen Planungsträger die hierzu erforderlichen Unterlagen zur Verfügung und erteilt auf Verlangen jederzeit Auskunft über den Stand und die Vorbereitung der Pläne und Programme. Weicht das für den Verkehr zuständige Ministerium von den Vorschlägen des regionalen Planungsträgers ab, ist dies in einer Stellungnahme zu begründen. Die regionalen Planungsträger legen für Um- und Ausbau von Landesstraßen bis zu 3 Millionen Euro Gesamtkosten je Maßnahme nach Lage des Landeshaushalts Prioritäten fest.

(5) Der regionaler Planungsträger berät die Landesplanungsbehörde und wirkt durch Beratung der Gemeinden und Gemeindeverbände darauf hin, dass die Ziele der Raumordnung beachtet sowie die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigt werden.

**Artikel 3
Änderung des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes**

Die Nummern 4 bis 4.2.2 der Anlage 1 des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes vom 29. April 1992 (GV. NRW. S. 175), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Dezember 2021 (GV. NRW. S. 1470) geändert worden ist, werden durch die folgenden Nummern 4 bis 4.2.2 ersetzt:

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

„4	Bau eines Rad- und Gehwegs		
4.1	als Radschnellverbindung im Sinne von § 3 Absatz 2 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes NRW oder als selbstständiger Rad- und Gehweg im Sinne von § 3 Absatz 5 des Straßen- und Wegegesetzes NRW		
4.1.1.	der eine durchgehende Länge von		A

4	Bau eines Rad- und Gehweges (einschließlich Radschnellverbindung im Sinne von § 3 Absatz 2 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz NRW),		
4.1	der eine durchgehende Länge von mindestens 6 km aufweist		A
4.2	der eine durchgehende Länge von		S

	mindestens 6 km aufweist		
4.1.2	der eine durchgehende Länge von weniger als 6 km aufweist und ein Projekt im Sinne von § 34 Absatz 1 Satz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes ist		A
4.1.3	der eine durchgehende Länge von weniger als 6 km aufweist und auf einer Länge von mehr als 5 Prozent gesetzlich geschützte Biotope, Nationalparks oder Naturschutzgebiete durchschneidet		S
4.2	Anbau eines unselbstständigen Rad- und Gehwegs gemäß der §§ 2 und 3 des Straßen- und Wegegesetzes NRW		
4.2.1	der eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist		A
4.2.2	der eine durchgehende Länge von weniger als 10 km aufweist und ein Projekt im Sinne des § 34 Absatz 1 Satz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes ist		A

weniger als 6 km aufweist und ein Projekt im Sinne von § 34 Absatz 1 Satz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes ist oder auf einer Länge von mehr als 5 Prozent gesetzlich geschützte Biotope, Nationalparks oder Naturschutzgebiete durchschneidet		
---	--	--

**Artikel 4
Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A Allgemeiner Teil

Die Verfahren zur Planung und Genehmigung von Infrastrukturprojekten in Nordrhein-Westfalen nehmen noch immer viel Zeit in Anspruch. Der Zukunftsvertrag der 18. Legislaturperiode sieht daher vor, die Verfahrensdauer zu verkürzen, um die Transformation Nordrhein-Westfalens voranzutreiben. Hierzu soll der vorliegende Gesetzesentwurf einen Beitrag leisten.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sowie die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger sind elementare Grundlagen für die Befriedigung der Mobilitätsansprüche der Menschen. Aber auch für den Wirtschafts- und Logistikstandort Nordrhein-Westfalen ist eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur für viele Firmen ein wichtiges Kriterium. Vielfach muss die Infrastruktur dringend ertüchtigt und an die heutigen und zukünftigen Verkehrserfordernisse angepasst werden. Ziel ist daher die weitere Beschleunigung und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten, um eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen zu erleichtern.

Zu Artikel 1

Der Bund hat im Dezember 2023 durch das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I 2023, Nr. 409 vom 28.12.2023) unter anderem im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) Änderungen zur Verfahrensbeschleunigung und -erleichterung für Bundesfernstraßenplanungen vorgenommen. Die Änderungen im Bundesfernstraßengesetz werden zum Anlass genommen diese im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen entsprechend aufzunehmen, soweit sie durch Landesrecht umsetzbar sind. Die wichtigsten Beispiele sind:

- Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren für Ersatzbauten bei Brückenbauwerken,
- Digitalisierung der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren,
- Ausweitung von Duldungspflichten der betroffenen Grundeigentümer und die Möglichkeit einer frühzeitigeren vorzeitigen Besitzeinweisung,
- Erleichterungen für den Bau von Windenergie- und Solaranlagen entlang von Landes- und Kreisstraßen.

Durch die vorgesehenen Regelungen werden zugleich verschiedene Aspekte des Paktes für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern aus November 2023 aufgenommen. So wird unter anderem die Fakultativstellung des Erörterungstermins verstärkt, die Anwendung vereinfachter Genehmigungsverfahren bzw. der Verzicht auf Genehmigungserfordernisse sowie der Anwendungsbereich von Anzeige- und Plangenehmigungsverfahren erweitert. Zudem werden digitale Planungs- und Genehmigungsverfahren etabliert. In der Digitalisierung der Planfeststellungsverfahren liegt Potenzial zur Vereinfachung und damit zur Beschleunigung der Prozesse insgesamt. Daher sind im StrWG Änderungen zur stärkeren und flexibleren Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung in den Verwaltungsverfahren vorgesehen. Perspektivisch sollen digitale Formate zum Regelfall werden.

Das Gesetz entspricht auch den Leitgedanken der Landesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nordrhein-westfälischen Nachhaltigkeitsstrategie, die sich eng an der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung orientiert. So trägt das Regelungsvorhaben insbesondere zur Erreichung des „Ziel (SDG) 9“ bei, welches unter anderem beinhaltet als Basis für

ökologischen, wirtschaftlichen, sozialen und technologischen Fortschritt eine leistungsfähige und an den heutigen und zukünftigen Verkehrserfordernissen angepasste Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Denn sowohl die zügige Realisierung von Brückenersatzneubauten als auch eine stärkere Digitalisierung von Planfeststellungsverfahren bei dem Verkehrsträger Straße fördern ein leistungsfähiges Infrastrukturangebot. Zudem wird durch die Neuregelungen der Ausbau der Erneuerbaren Energien entsprechend des „Ziel (SDG) 7“ gefördert.

Die Regelungen des Gesetzes werden zudem zu einer Verbesserung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse der Menschen beitragen. Durch die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren und deren Digitalisierung im Bereich der öffentlichen Straßen wird die Bereitstellung einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur gestärkt.

Durch dieses Gesetz entstehen voraussichtlich keine zusätzlichen Landeshaushaltsausgaben.

Durch das Gesetz entfallen sowohl bei den Bürgerinnen und Bürgern als auch bei der Wirtschaft Zeit und Sachaufwand. Die Anhörungsbehörde kann auf Grundlage der Regelungen die Erörterung ganz oder teilweise in digitaler Form durchführen. Es ist abzusehen, dass dadurch Wegezeiten und -Sachkosten reduziert werden bzw. entfallen.

Auch für die Verwaltung reduziert sich der Erfüllungsaufwand erheblich. So reduziert sich der Sachaufwand für den Landesbetrieb Straßenbau oder auch die Kreise und Kommunen als Träger der Vorhaben, unter anderem durch die Möglichkeit der digitalen Einreichung der Pläne, da die Druckkosten für die oft umfangreichen Unterlagen entfallen. Zudem reduziert sich der Erfüllungsaufwand durch die Möglichkeit der elektronischen Zugänglichmachung des Plans und der Unterlagen zur Umweltverträglichkeit nicht nur bei der Anhörungsbehörde, sondern auch bei den Gemeinden, bei denen bisher die Auslegung vor Ort durchgeführt wurde und die unter anderem diese ortsüblich bekannt machen mussten.

Die Anhörungsbehörde kann darüber hinaus auf Grundlage der neuen Regelungen die Erörterung ganz oder teilweise in digitaler Form durchführen. Es ist abzusehen, dass dadurch etwa Saalmieten, Fahrtkosten oder Verpflegungsmehraufwände reduziert werden bzw. entfallen. Zudem bestehen in Folge der SARS-CoV-2-Pandemie auf Seiten der Behörden geeignete technische Lösungen, um die Erörterung im Bedarfsfall digital vorzunehmen, sodass durchweg ein negativer Erfüllungsaufwand zu erwarten ist.

Zu Artikel 2

Im Sinne des allgemeinen Bürokratieabbaus wird der Verwaltungsaufwand zum Zwecke der Freihaltung von Kapazitäten beim Landesbetrieb Straßenbau NRW reduziert. Die Beteiligungsrechte der regionalen Planungsträger werden gleichzeitig gestärkt und erweitert. So steht dem regionalen Planungsträger zukünftig ein Mitwirkungsrecht bei der Definition des landesweiten Radvorrangnetzes zu.

Zu Artikel 3

Der mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz als § 14 d des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eingeführte längenbezogene Schwellenwert zu den straßenbegleitenden Radwegen (Keine Umweltverträglichkeitsprüfung für Radwege bis zu einer Länge von 10 km, allgemeine Vorprüfung nur, wenn ein Natura 2000-Gebiet betroffen sein kann) soll in das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Land Nordrhein-Westfalen (UVPG NRW) für straßenbegleitende Radwege übernommen werden, wobei im Landesrecht zusätzlich zwischen unselbstständigen Radwegen und Radschnellverbindungen sowie

selbstständigen Radwegen unterschieden werden muss, da es die Kategorie der straßenbegleitenden Radwege in der Terminologie des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen nicht gibt. Radschnellverbindungen des Landes sowie selbstständige Radwege sollen aufgrund ihrer größeren Flächeninanspruchnahme weiterhin nur bis zu einer Länge von 6 km (ohne mögliche Betroffenheit eines besonders geschützten Gebiets) von der UVP-Vorprüfungspflicht befreit sein.

B Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (Inhaltsverzeichnis)

Die Einfügung neuer Paragraphen macht eine Anpassung der Inhaltsübersicht notwendig.

Zu Nummer 2 (§ 2)

Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 2):

Die Änderung dient der klareren Auflistung der einzelnen Bestandteile der öffentlichen Straße, insbesondere der Rad- und Gehwege.

Zu Buchstabe b (§ 2 Absatz 3):

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 3 (§ 3)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 4 (§ 6)

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 38 a im Internet veröffentlicht werden sollen.

Zu Nummer 5 (§ 7)

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 38 a im Internet veröffentlicht werden sollen. Ansonsten redaktionelle Anpassungen.

Zu Nummer 6 (§ 8)

Vor dem Hintergrund des Urteils des OVG Münster vom 21. Februar 2025 - Az. 11 A 605/23 - zur Umstufung einer Landes- zur Gemeindestraße, soll durch den neu eingefügten Satz 2 eine Flexibilisierung der Umstufung erreicht werden. Bei der Umstufung wird weiterhin die Verkehrsbedeutung der Straße das zentrale Kriterium sein. Dafür verliert das zeitliche Element an Bedeutung, sodass auch eine Umstufung erfolgen kann, wenn sich die ursprüngliche Einstufung nachträglich als falsch erweist. Auf diese Weise wird die Flexibilität des Straßennetzes sichergestellt.

Außerdem wird in Satz 3 berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 38 a im Internet veröffentlicht werden sollen.

Zu Nummer 7 (§ 9)

Redaktionelle Anpassung an die Formulierung des § 3 Abs. 1 FStrG.

Zu Nummer 8 (§ 14)

Die Änderung dient der Verdeutlichung, dass der Radverkehr fester Bestandteil des fließenden Verkehrs ist. Durch die Vorrangregelung ergibt sich ein Verweis auf den Vorrang des Straßenverkehrsrechts. Dabei ist insbesondere das straßenverkehrsrechtliche Gebot der Rücksichtnahme zu beachten.

Zu Nummer 9 (§ 17)

Es besteht aktuell eine Regelungslücke hinsichtlich der Kostentragungspflicht des Verursachers der Verunreinigung einer Straße, wenn (z.B. außerhalb der Betriebszeiten der Einrichtungen des Trägers der Straßenbaulast) ein anderer Aufgabenträger (z.B. die Feuerwehr) die Beseitigung der Verunreinigung im Rahmen seiner Aufgabenerfüllung auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast veranlasst hat, die hiermit geschlossen werden soll.

Zu Nummer 10 (§ 19a)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 11 (§ 25)Zu Buchstabe a (§ 25 Absatz 2a und Absatz 2b):

Absatz 2a Satz 1 nimmt Windenergieanlagen vom Zustimmungserfordernis nach den Absätzen 1 und 2 aus, wenn nur deren Rotor in die Anbaubeschränkungszone hineinragt, der Turm sich aber außerhalb der Anbaubeschränkungszone befindet. An die Stelle des Zustimmungserfordernisses nach Absatz 1 tritt nach Satz 2 die Beteiligung der Straßenbaubehörde. Die Sätze 2 und 3 stellen klar, dass Absatz 2a nicht nur für nach anderen Vorschriften genehmigungspflichtige Anlagen gilt, sondern auch in Fällen, in denen keine Genehmigungspflicht besteht oder die Anlagen einer Behörde anzuzeigen sind. Bedarf es weder einer Genehmigung noch der Anzeige der Anlage bei einer anderen Behörde, ist die Errichtung den in Satz 2 genannten Behörden anzuzeigen. Satz 5 stellt klar, dass im Rahmen der Beteiligung die in Absatz 2 Satz 1 genannten Belange (Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, Ausbauabsichten oder Straßenbaugestaltung) zu beachten sind. In diesem Zusammenhang kann die beteiligte Straßenbaubehörde der Genehmigungsbehörde Nebenbestimmungen zur Aufnahme in den Genehmigungsbescheid empfehlen, um den in Absatz 2 Satz 1 genannten Belangen Rechnung zu tragen (z. B. in Bezug auf Anforderungen an Nachweise von Vorkehrungen gegen Kipp- oder Bruchgefahr der Windenergieanlage, Anforderungen an Vorkehrungen gegen von der Windenergieanlage ausgehenden Eiswurf und -abfall oder Anforderungen an einzuhaltende Wartungsintervalle). Die Straßenbaubehörde soll ihre Stellungnahme im Beteiligungsverfahren binnen einer Frist von 2 Monaten einreichen. Nach Ablauf der Frist gilt die Beteiligung als erfolgt. Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen im Bereich der erneuerbaren Energien liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit (dynamischer Verweis auf § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz). Dies ist bei der Entscheidung zu berücksichtigen.

Absatz 2b Satz 1 nimmt Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie vom Zustimmungserfordernis in der Anbaubeschränkungszone bis zu einem Abstand von zehn Metern gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn

nach Absatz 1 aus. Gleichzeitig soll Raum zwischen dem äußeren Rand der Fahrbahn und der zu errichtenden Anlage für z.B. eine nachträgliche Anlage bzw. Erweiterung eines unselbstständigen Rad- und Gehwegs vorgehalten werden. Ein Rad- und Gehweg kann in der Querschnittsbetrachtung bis zu 10 Meter umfassen. Die zehn Meter Abstandsregelung schafft Klarheit für den Antragssteller und den Straßenbaulastträger und trägt zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren bei. Außerdem dient diese Zone der Verkehrssicherheit, indem eine Pufferzone zwischen straßenverkehrlichen Nutzungen und sonstigen infrastrukturellen Nutzungen vorbehalten bleibt. An die Stelle des Zustimmungserfordernisses nach Absatz 1 tritt nach Satz 2 die Beteiligung der Straßenbaubehörde in dem von Dritten durchzuführenden jeweiligen Genehmigungsverfahren (z. B. Baugenehmigungsverfahren einer kommunalen Bauordnungsbehörde). Diese Beteiligung beschränkt sich räumlich auf die in Satz 2 genannten Bereiche. Satz 3 normiert eine Anzeigepflicht des Vorhabenträgers vor Baubeginn bei der zuständigen Straßenbaubehörde, wenn die Anlage keiner Genehmigung bedarf. Satz 4 stellt klar, dass im Rahmen der Beteiligung die in Absatz 2 Satz 1 genannten Belange (Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, Ausbauabsichten oder Straßenbaugestaltung) bei Genehmigung, Errichtung und Betrieb einer Anlage nach Satz 1 zu beachten sind. In diesem Zusammenhang kann die beteiligte Straßenbaubehörde der Genehmigungsbehörde Nebenbestimmungen zur Aufnahme in den Genehmigungsbescheid empfehlen, um den in Absatz 2 Satz 1 genannten Belangen Rechnung zu tragen (z. B. Vermeidung von Blendwirkungen für die Verkehrsteilnehmenden auf der Bundesfernstraße, Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der autobahneigenen Anlagen). Die Straßenbaubehörde soll ihre Stellungnahme im Beteiligungsverfahren binnen einer Frist von 2 Monaten einreichen. Nach Ablauf der Frist gilt die Beteiligung als erfolgt. Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen im Bereich der erneuerbaren Energien liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit (dynamischer Verweis auf § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz). Dies ist bei der Entscheidung zu beachten.

Die bestehenden Regelungen in § 25 Absatz 2 haben für die neuen Absätze 2a und 2b weiterhin Gültigkeit.

Zu Buchstabe b (§ 25 Absatz 3):

Die Änderung des § 25 Absatz 3 berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 38 a im Internet veröffentlicht werden sollen.

Zu Buchstabe c (§ 25 Absatz 5):

Redaktionelle Änderung, die aufgrund der ersten Nennung des Baugesetzbuches das Vollzitat angibt.

Zu Nummer 12 (§ 37a)

Zu Buchstabe a (§ 37a Absatz 1):

Mit der Änderung in Anlehnung an § 16a Bundesfernstraßengesetz werden Kampfmittelräumen, archäologische Untersuchungen und Bergungen ausdrücklich den übrigen in § 37a Absatz 1 Satz 1 genannten Vorarbeiten gleichgestellt. Darüber hinaus wird der Anwendungsbereich dadurch erweitert, dass grundsätzlich nun „alle“ notwendigen Vorarbeiten zu dulden sind und durch die Einfügung des Wortes „insbesondere“ wird klargestellt, dass es sich bei den aufgeführten Maßnahmen um Regelbeispiele handelt und dem Vorhabenträger so im Einzelfall mehr Flexibilität eingeräumt wird. Auch mit Blick auf diese Vorarbeiten obliegt dem Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten eine Duldungspflicht nach Satz 1.

Als gesetzliche Bestimmung des Inhalts und der Schranken des Eigentums (Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 Grundgesetz) müssen diese Ergänzungen verhältnismäßig sein. Entscheidend dafür ist die Intensität des Eingriffs, der dem oder der Betroffenen zugemutet wird. Die Maßnahmen dürfen daher im Einzelfall nicht dauerhaft auf das Grundstück einwirken. Außerdem muss sichergestellt werden, dass bei Anwendung der Vorschrift die Verhältnismäßigkeit gewahrt wird, daher regelt das Gesetz nunmehr eine zweiwöchige Frist zur Benachrichtigung der Grundstückseigentümer.

Zu Buchstabe b (§ 37a Absatz 4):

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 13 (§ 37b)

Zu Buchstabe a (§ 37b Absatz 1):

Die Änderung in Absatz 1 Satz 5 berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 38a im Internet veröffentlicht werden sollen.

Zu Buchstabe b (§ 37b Absatz 2):

Durch die Änderung von Absatz 2 Satz 1 soll nicht mehr bindend die aufwendige ortsübliche Bekanntmachung in der Gemeinde vorgeschrieben sein, wenn ein Plangebiet festgelegt wird. Sind nur wenige Betroffene vorhanden, soll auch die persönliche Benachrichtigung genügen. Die Änderung dient der Vereinfachung. Unberührt bleibt, dass die Rechtsverordnung, durch die das Planungsgebiet festgelegt wird, in dem vorgeschrieben amtlichen Verkündungsblatt veröffentlicht werden muss.

Zu Nummer 14 (§ 38)

Die Vorschriften über die Planfeststellung und Genehmigung werden neu geordnet und dabei an die Regelungen im Bundesfernstraßengesetz angepasst. Aufgrund der Vielzahl der Neuerungen, die insbesondere die Möglichkeit der Digitalisierung betreffen, ist es aus Gründen der Verständlichkeit und Übersichtlichkeit erforderlich, dass die in § 38 bisher enthaltenen Regelungen teilweise in § 38a und § 38b neu überführt werden und § 38 nur noch das Erfordernis der Planfeststellung und die vorläufige Anordnung regelt.

Zu Buchstabe a (§ 38):

§ 38 erhält daher die neue Überschrift „Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung“.

Zu Buchstabe b (38 Absatz 1):

§ 38 Absatz 1 Satz 4 (neu) wird neu gefasst und es wird eine redaktionelle Änderung vorgenommen, sodass die Ausnahmen einer Änderung nun auch in drei Nummern dargestellt werden. Der neu eingefügte Satz 4 soll durch die Auflistung von Regelbeispielen verdeutlichen, wann keine Änderung der Straße vorliegt. Die Regelbeispiele sind in den Nummern 1, 2 und 3 dargestellt. In Nummer 1 (neu) wird der Fall dargestellt, dass die Baumaßnahme dazu dient, die Resilienz der Straße gegen die Auswirkungen von Naturkatastrophen, hier insbesondere Hochwasserereignisse, zu erhöhen. Diese Anpassungen der Straße bedürfen keines Planfeststellungsverfahrens. Dadurch lässt sich ein erhebliches Beschleunigungspotenzial heben. Neu eingefügt wird außerdem die Nummer 2. Nach diesem weiteren Regelbeispiel sind auch

bestimmte Ausbaumaßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Ersatz eines Brückenbauwerks erfolgen, zukünftig keine Änderung im Sinne von § 38 Absatz 1 Satz 3. Sie bedürfen keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung. Die neue Nummer 2 ist ebenfalls eine Sonderregelung gegenüber Satz 3 und erfasst Fälle, in denen zwar eine Straße durch einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird oder eine erhebliche bauliche Umgestaltung einer Straße vorliegt, dies aber nicht den gesamten Streckenabschnitt der Straße umfasst, sondern räumlich begrenzt ist auf den Bereich eines Brückenbauwerks.

Die Genehmigungsfreiheit ist demzufolge an mehrere Voraussetzungen geknüpft. Die Änderung muss unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme sein, die eine durchgehende Länge von 500 Metern nicht überschreitet und für die vorgezogene Durchführung einer unterhaltungsbedingten Erneuerung eines Brückenbauwerkes erforderlich ist. Diese Regelung weicht von den Vorschriften des FStrG ab, da sich die Genehmigungsfreiheit im Anwendungsbereich des StrWG auf kleinere unselbständige Teile einer Ausbaumaßnahme beschränken soll.

Bei erhaltungsbedingten Brückenersatzneubauten werden Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen finanziert, wenn als Auslösewerte die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind. Der Hochwasserschutz ist beim Brückenersatzneubau nach den technischen Regelwerken zu berücksichtigen. Diese Entscheidung hat keine Auswirkungen auf die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens.

Die neue Nummer 3 stellt dar, dass im Zusammenhang mit dem Aus- oder Neubau eines unselbstständigen Rad- und Gehweges keine Änderung der Straße im Sinne von § 38 Absatz 1 Satz 3 vorliegt. Der Aus- oder Neubau von unselbstständigen Rad- und Gehwegen gilt grundsätzlich als Unterhaltungsmaßnahme aufgrund der Anpassung an den Stand der Technik, was die Möglichkeit der Enteignung nach § 42 Absatz 1 mit einschließt.

Der neu eingefügte Satz 6 definiert, wann die Änderung ein unselbständiger Teil einer solchen Ausbaumaßnahme ist. Demnach ist eine Änderung erfasst, die im Vorgriff auf einen beabsichtigten Streckenausbau erfolgt, die keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt.

Damit wird der Ausnahmecharakter der Vorschrift deutlich. Sie gilt nur für Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ersatz eines Brückenbauwerks und nicht für Maßnahmen zur Änderung eines kompletten Streckenabschnitts. Die Maßnahmen sind zum Zeitpunkt ihrer Umsetzung nicht auf die Steigerung des Verkehrs ausgerichtet, sondern auf die Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs der Infrastruktur. Die Vorwegnahme des zukünftigen Ausbaus (beispielsweise die Erweiterung eines Brückenbauwerks um zwei Fahrstreifen) erfolgt aus rein wirtschaftlichen Gründen. Dem zukünftigen Planfeststellungsverfahren für den späteren Ausbau der Strecke wird dadurch nicht vorgegriffen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit können zusätzlich auf einer Ersatzbrücke gebaute Fahrstreifen ohnehin erst dann freigegeben werden, wenn auch die sich anschließenden Streckenbereiche ausgebaut sind. Im Übrigen bleiben gesetzliche Änderungen der Landesstraßenbedarfsplanung, aufgrund derer ein Ausbaubedarf für die Strecke nicht mehr besteht, nicht ausgeschlossen.

Die Freistellung von der Planfeststellungspflicht soll den schnellen Ersatz eines abgängigen Brückenbauwerks ermöglichen. Erfasst werden damit Fälle, in denen mit einer vollständigen oder teilweisen Sperrung der Straße für bestimmte Verkehrsarten (zum Beispiel nur Lastkraftwagen mit einem bestimmten zulässigen Gesamtgewicht) zu rechnen ist. Die Regelung berücksichtigt, dass die Auswirkungen des Vorhabens räumlich begrenzt sind und die betroffenen öffentlichen und privaten Belange gewürdigt werden können, ohne dass es hierfür eines umfangreichen förmlichen Planfeststellungsverfahrens oder einer Plangenehmigung bedarf. Ist im Vorfeld der Planung erkennbar, dass dieses Ziel nicht erreicht werden kann, soll der

Träger des Vorhabens einen Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung stellen. Der neue Satz 7 schafft hierzu die Möglichkeit.

Satz 4 befreit nur von der Durchführung eines Genehmigungsverfahrens, nicht hingegen von der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben, die bei der Änderung einer Straße zu beachten sind, wie beispielsweise die Anforderungen des Artenschutzes.

Das neue Brückenbauwerk ist so auszugestalten, dass im Zuge eines Streckenausbaus notwendige Lärmschutzmaßnahmen bautechnisch umgesetzt werden können.

Der neue Satz 7 ermöglicht es, auf Antrag des Vorhabenträgers ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Trotz aller Bemühungen, eine für den Rechtsanwender klare Regelung in Bezug auf die Definition des Änderungsbegriffs zu erzielen, sind im Einzelfall bestehende Unsicherheiten nicht auszuschließen. Liegt keine Änderung im Sinne des § 38 Absatz 1 Satz 3 vor, wäre ein gleichwohl gestellter Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung eines Vorhabens mangels Antragsbefugnis unzulässig. Der Regelungsvorschlag greift diese Situation auf und führt sie insbesondere einer für Zweifelsfälle bewährten Lösung zu: Dem gewillkürten Antrag trotz eigentlich fehlender Antragsbefugnis. Es wird klar gestellt, dass der Träger des Vorhabens in allen Fällen, in denen keine Änderung einer Straße vorliegt, gleichwohl ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren beantragen kann. Auf diese Weise lässt sich eine für alle Rechtsanwender sichere Lösung herstellen. Auch hieraus kann sich eine Beschleunigung ergeben.

Der alte Verweis auf das Plansicherstellungsgesetz (PlanSiG) in Satz 7 (alt) wird gestrichen, da entsprechende Regelungen im Fachrecht, in den §§ 38a und 38b neu übernommen worden sind.

Die Vorschrift dient der Planungsbeschleunigung, indem bestimmte Vorhaben von der Planfeststellungspflichtigkeit ausgenommen werden. Das Absehen von einer Planfeststellung oder einer Plangenehmigung ist nur dann geboten, wenn es sich um eine Unterhaltungs- oder Erhaltungsmaßnahme handelt und vor allem die im Gesetzestext beschriebenen besonderen Umstände wie z.B. Hochwasserkatastrophen vorliegen. Sollte jedoch absehbar sein, dass besonders viele Betroffenen durch die Maßnahmen ausgelöst werden, wird weiterhin das Planfeststellungsverfahren als das umfassendere Beschleunigungsinstrument empfohlen.

Zu Buchstabe c (§ 38 Absätze 4-12):

Die alten Absätze 4-12, welche Regelungen zum weiteren Verfahren des Planfeststellungsverfahrens und zur Plangenehmigung enthalten, werden gestrichen, da entsprechende Regelungen im § 38b (neu) übernommen worden sind und diese dort nun in einem engeren sachlichen Zusammenhang stehen.

Zu Nummer 15 (§ 38a und § 38b neu)

§ 38a (neu) regelt das anzuwendende Verfahrensrecht bei Planfeststellungsverfahren als Sonderregelung zu § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) und den §§ 17 bis 19 sowie § 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPg).

Der bisherige Regelungsgehalt des § 38 Absatz 8 alt wird inhaltlich übernommen und im neuen § 38a Absatz 5 aufgegriffen. Durch die weiteren Regelungen in den übrigen Absätzen werden Digitalisierungsmöglichkeiten für das Planfeststellungsverfahren eingeführt. Die Digitalisierung erfasst dabei sowohl das Verhältnis von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zum Träger

des Vorhabens, als auch die Behördenbeteiligung und das Anhörungsverfahren für von der Planung Betroffene einschließlich der Verbände.

In der Praxis wird bei Vorhaben, für die eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, das Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG NRW mit der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach den §§ 17 bis 19 sowie § 21 UVPG verbunden. Das UVPG verweist dabei in den § 17 Absatz 2 und § 18 Absatz 1 Satz 3 UVPG vorwiegend auf Regelungen in § 73 VwVfG NRW und enthält damit selbst keine Regelungen zur Digitalisierung der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung. Um hier einen Gleichlauf der Verfahrensschritte zum parallel laufenden Anhörungsverfahren nach dem VwVfG NRW zu schaffen, gilt § 38a auch für die Behörden und Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem UVPG.

(§ 38a Absatz 1 neu):

Absatz 1 stellt klar, dass für das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren die allgemeinen Vorschriften des § 73 VwVfG NRW, der §§ 17 bis 19 sowie § 21 UVPG nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 7 gelten.

(§ 38a Absatz 2 neu):

Die Änderung von § 38a Absatz 2 dient der weiteren, konsequenten Digitalisierung der Anhörungsverfahren und führt statt der bisherigen „Kann“-Vorschrift eine „Soll“-Vorschrift ein. Der Austausch zwischen der Anhörungsbehörde und dem Träger des Vorhabens bzw. den beteiligten Behörden wird dadurch grundsätzlich digital gestaltet und die jeweiligen Verfahrensabläufe beschleunigt.

Im Verhältnis zu Privatpersonen und Vereinigungen, die aufgrund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) gegen die Entscheidung nach § 74 des VwVfG NRW einzulegen, bleibt es hingegen dabei, dass die Anhörungsbehörde die Auslegung des Plans durch Veröffentlichung auf ihrer Internetseite bewirken soll, es aber auch weiterhin möglich ist, Einwendungen und Stellungnahmen schriftlich zu übermitteln. Bei der Veröffentlichung der Planunterlagen soll die Behörde darauf achten, dass diese auf ihrer Internetseite einfach und schnell auffindbar sind. Visualisierungen sollen in gängigen technischen Formaten zur Verfügung gestellt werden. Soweit eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit beantragt wird, soll die Behörde diese zeitnah zur Verfügung stellen. Die Regelungen zur Bekanntmachung gelten unabhängig davon, ob ein solcher Antrag gestellt wurde.

Zu Nummer 1

Die Regelung betrifft das Verhältnis von Anhörungsbehörde und dem Träger des Vorhabens. Die Anhörungsbehörde soll vom Träger des Vorhabens verlangen, den Plan ergänzend oder ausschließlich in einem verkehrsüblichen elektronischen Format einzureichen. Der digitale Plan kann dann im Rahmen der weiteren Beteiligung von Behörden, Privaten und Verbänden digital zugänglich gemacht werden.

Zu Nummer 2

Nummer 2 regelt das Verfahren der Behördenbeteiligung. Die bisherige Praxis, wonach die in ihrem Zuständigkeitsbereich betroffenen Behörden den Plan digital erhalten und ihre Stellungnahme digital abgeben, wird übernommen. Der Plan soll ausschließlich elektronisch übermittelt oder über die Internetseite der Anhörungsbehörde oder ein Internetportal zugänglich

gemacht werden. Damit ist auch der Fall erfasst, dass die Unterlagen auf einem zentralen Datenportal hinterlegt und von Berechtigten abgerufen werden können.

Zu Nummer 3

Nach Absatz 2 Nummer 3 soll die Anhörungsbehörde von den Behörden im Rahmen der Behördenbeteiligung verlangen, ihre Stellungnahmen elektronisch zu übermitteln. Dies kann auch über ein entsprechendes Internetportal erfolgen.

(§ 38a Absatz 3 neu):

Die Regelung sieht eine elektronische Zugänglichmachung der Planunterlagen vor und gestaltet damit die Beteiligung der Privatbetroffenen und der Verbände digital aus. Nach Satz 1 soll die Planauslegung in den Gemeinden durch die elektronische Zugänglichmachung durch die Anhörungsbehörden ersetzt werden. Ihnen obliegt die Entscheidung darüber. Die elektronische Zugänglichmachung erfolgt durch die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde und unter Wahrung schützenswerter Betriebsgeheimnisse und des Datenschutzes.

Die Regelungen sollen den Verwaltungsaufwand reduzieren und lehnen sich an § 22 Absatz 3 des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes Übertragungsnetz an. Erfahrungswerte haben gezeigt, dass die Möglichkeit, die physisch ausgelegten Unterlagen einzusehen, auch in Zeiten ohne Pandemie, nur sehr geringfügig genutzt wird. Die Änderung soll somit der Verfahrensbeschleunigung durch die Umstellung auf eine zeitgemäße Auslegungsform dienen, ohne einen Teil der Öffentlichkeit auszuschließen. Es werden daher auch die Belange von Personen in den Blick genommen, die keinen bzw. keinen ausreichenden Zugang zum Internet haben. Um auch diesen Personen eine Kenntnisnahme der auszulegenden Unterlagen zu ermöglichen, muss diesen auf Verlangen eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit durch die Anhörungsbehörde zur Verfügung gestellt werden.

Die Sätze 4 und 5 modifizieren die Regelungen zur Bekanntmachung der Auslegung für den Regelfall der digitalen Auslegung. Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung durch die Gemeinden nach § 73 Absatz 5 Satz 1 VwVfG NRW soll – wie die Auslegung des Plans – durch deren elektronische Zugänglichmachung ersetzt werden. Abweichend von § 73 Absatz 5 Satz 1 VwVfG NRW erfolgt die Bekanntmachung durch die Anhörungsbehörde und nicht durch die Gemeinde. Die Bekanntmachung erfolgt, wenn die Option der digitalen Auslegung gewählt wird, zusätzlich in den örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Es reicht jedoch ein kurzer Hinweis auf die vollständige Bekanntmachung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde aus. Hierdurch werden erhebliche Kosten eingespart und trotzdem erhalten auch Bürgerinnen und Bürger ohne Internetanschluss Informationen zum Verfahren und können sich analog an die Anhörungsbehörde wenden. Satz 5 modifiziert den Inhalt der Bekanntmachung nach § 73 Absatz 5 Satz 2 VwVfG NRW, soweit die elektronische Zugänglichmachung greift. Ansonsten verbleibt es bei dessen Inhalt.

(§ 38a Absatz 4 neu):

Der neue Absatz 4 regelt ergänzend zu § 73 Absatz 4 und Absatz 8 VwVfG NRW und zu § 21 Absatz 1 UVPG, dass Privatbetroffene und Verbände ihre Einwendungen und Stellungnahmen zu den Planunterlagen in elektronischer Form abgeben sollen, wobei auch eine schriftliche Übermittlung möglich bleibt. Die Abgabe erfolgt nunmehr gegenüber der Anhörungsbehörde. Deren Abgabe zur Niederschrift bei der Gemeinde oder der Anhörungsbehörde (§ 73 Absatz

4 Satz 1 VwVfG NRW) ist nicht mehr vorgesehen. Es hat sich gezeigt, dass diese in der Praxis keine größere Bedeutung mehr hat.

Bei der elektronischen Kommunikation findet § 3a Absatz 2 VwVfG NRW keine Anwendung. Die jeweilige Ausgestaltung der elektronischen Abgabe von Stellungnahmen, Einwendungen, Äußerungen oder sonstigen Erklärungen bestimmt nach Absatz 7 die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

(§ 38a Absatz 5 neu):

Der neue Absatz 5 übernimmt inhaltlich die bisherigen Regelungen in § 38 Abs. 8 alt. Darüber hinaus soll klargestellt werden, dass im Falle der Änderung eines bereits ausgelegten oder im Internet veröffentlichten, aber noch nicht festgestellten Plans (sog. Planänderung) im Regelfall von einer Erörterung abgesehen wird. Auf diese Weise wird ein Gleichlauf mit der bundesrechtlichen Regelung erreicht. Dies entspricht auch der gängigen Verwaltungspraxis.

(§ 38a Absatz 6 neu):

Für den Fall, dass eine Erörterung stattfindet, eröffnet der neue Absatz 6 die Möglichkeit, diese ganz oder teilweise in digitaler Form durchzuführen. Die Anhörungsbehörde kann die technische Ausgestaltung wählen. Dabei hat sie die berechtigten Interessen der Beteiligten, insbesondere die digitale Infrastruktur in den betroffenen Gemeinden, zu berücksichtigen und eine angemessene Zugangsmöglichkeit sicherzustellen. Im Fall von digitalen Erörterungen gemäß Absatz 6 sollen betriebssystemunabhängige und für die Bürgerinnen und Bürger kostenfreie Formate verwendet werden. Die Regelung lehnt sich an das während der COVID-19-Pandemie geschaffenen Planungssicherstellungsgesetz an. Diese Vorschrift soll der Anhörungsbehörde eine zusätzliche Flexibilisierung ermöglichen, ohne dass es zu einer Abschwächung des analogen Erörterungstermins führt. Der analoge Erörterungstermin erweist sich durch die Möglichkeit des direkten Austauschs weiterhin als das grundsätzlich geeignetste Instrument, um Konfliktfälle leichter befrieden zu können. Die Anhörungsbehörde vor Ort kann am besten entscheiden, welches Instrument in dem jeweiligen Einzelfall geeignet ist.

(§ 38a Absatz 7 neu):

Angesichts der vielen technischen Möglichkeiten, den Plan oder die Planunterlagen und darauf bezogene Erklärungen, insbesondere Stellungnahmen von Behörden und Einwendungen sowie Äußerungen Privater und von Umweltverbänden elektronisch zu übersenden oder zugänglich zu machen, obliegt es im Bedarfsfall der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, einen geeigneten Weg des Informationsaustauschs festzulegen und anzuwenden. Nach Absatz 7 bestimmen daher die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörden die technische Ausgestaltung des Zugangs.

(§ 38a Absatz 8 neu):

Der neue Absatz 8 stellt fest, dass die Durchführung informeller Beteiligungsformate möglich ist, diese jedoch von dem Planfeststellungsverfahren unabhängig sind und sein Ergebnis nicht vorwegnehmen dürfen.

(§ 38b neu)(§ 38b Absatz 1 neu):

Durch die Neuregelungen in § 38b Absatz 1 werden die Digitalisierungsmöglichkeiten im Wesentlichen auch auf Verfahrensschritte nach § 74 VwVfG NRW und bei Vorhaben, die der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterfallen, auch auf § 27 UVPG erstreckt. Die bisherigen Regelungen in § 38 werden übernommen. § 38b Absatz 1 regelt das anzuwendende Verfahrensrecht bei Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren als Sonderregelung zu § 74 VwVfG NRW und § 27 UVPG.

(§ 38b Absatz 2 neu):

Die Vorschrift entspricht inhaltlich dem § 17b Absatz 1 FStrG.

Die Einfügung dieser Regelung ermöglicht es, für Vorhaben, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, statt eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung zu erlassen. In einfach gelagerten Fällen, in denen Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden und das Benehmen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange hergestellt ist, soll die Möglichkeit bestehen, schneller Baurecht zu schaffen. Durch den Verweis auf § 38a wird zudem die Möglichkeit aufgezeigt, Verfahrensschritte digital vorzunehmen.

(§ 38b Absatz 3 neu):

Die Regelung bezieht sich auf die Zustellung, die Auslegung und die Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. der Plangenehmigung einschließlich der dazugehörigen Unterlagen. Es gelten dabei die gleichen Grundsätze wie bei der Auslegung des Plans. Auch hier kann auf die physische Auslegung von Papierunterlagen in den Gemeinden verzichtet und diese stattdessen elektronisch zugänglich gemacht werden. Die in § 38a Absatz 3 enthaltenen Regelungen zur Auslegung und Bekanntmachung der Auslegung werden daher weitestgehend übernommen. Einziger Unterschied ist, dass nunmehr mangels Zuständigkeit nicht die Anhörungsbehörde entscheidet, sondern die Planfeststellungsbehörde und der Inhalt des Bekanntmachungstextes sich an § 74 Absatz 4 Satz 2 und Absatz 5 Satz 2 VwVfG NRW orientiert.

Für den Fall der elektronischen Zugänglichmachung enthält Satz 5 ergänzende Regelungen zur Zustellung. Diese orientieren sich an den bestehenden Regelungen in § 74 Absatz 4 und 5 VwVfG NRW. Im Fall der elektronischen Zugänglichmachung gilt mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist die Entscheidung dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. In der Bekanntmachung ist hierauf hinzuweisen. Neu ist insofern, dass die Zustellungsfiktion auch gegenüber dem Träger des Vorhabens eintritt, wenn auch ihm gegenüber auf die analoge Zustellung verzichtet wird. Wird ihm oder einzelnen Beteiligten der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung dagegen zugestellt, verbleibt es auch im Fall der elektronischen Zugänglichmachung gegenüber den übrigen Betroffenen bei dem Grundsatz, dass der Zeitpunkt der Individualzustellung maßgebend ist. Dabei erweitert Satz 5, wonach die Unterlagen nach Satz 1 auch nach Ablauf der Veröffentlichungsfrist bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist im Internet veröffentlicht werden sollen, die Möglichkeit der Kenntnisnahme und dient einer besseren Information der Bürgerinnen und Bürger. Der Zeitpunkt für die Zustellung nach Satz 4 ändert sich dadurch nicht. Bei der Veröffentlichung der Unterlagen nach Satz 1 im Internet soll die Behörde darauf achten, dass diese auf ihrer Internetseite einfach und schnell auffindbar sind.

(§ 38b Absatz 4 neu):

Der neue Absatz 4 übernimmt im Wesentlichen die bisherige Regelung in § 38 Absatz 4 (alt) und stellt ergänzt klar, dass die Planfeststellungsbehörde den Plan feststellt und die Plangenehmigung erteilt.

(§ 38b Absatz 5 neu):

Absatz 5 wird entsprechend der Regelung in § 17b Abs. 8 Fernstraßengesetz (FStrG) geändert.

(§ 38b Absatz 6-12 neu):

Die Absätze 6-12 entsprechen inhaltlich den bisherigen Absätzen von § 38 Absatz 6-7 und 9-12 (alt).

Zu Nummer 16

Folgeänderung der Nummer 15.

Zu Nummer 17 (§ 40)

Die Änderung berücksichtigt, dass im Planfeststellungsverfahren die Planunterlagen nach § 38a im Internet veröffentlicht werden sollen.

Zu Nummer 18 (§ 41)

Die Vorschrift ermöglicht eine vorzeitige Besitzeinweisung zu einem früheren Zeitpunkt, was zu einer zügigeren Umsetzung des Vorhabens beitragen kann.

Zu Buchstabe a (§ 41 Absatz 1a):

Durch den neuen Absatz 1a kann eine vorzeitige Besitzeinweisung bereits vor Erlass und Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung erlassen werden. Frühester maßgeblicher Zeitpunkt für die Antragstellung und damit Einleitung des Verfahrens ist der Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 VwVfG NRW, bei dem bereits davon ausgegangen werden kann, dass die Planfeststellungsbehörde ausreichende Kenntnisse über das Vorhaben verfügt, um eine Prognoseentscheidung zu treffen. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss bzw. die Plangenehmigung anhand des derzeitigen Verfahrensstandes zu antizipieren. Die für die Besitzeinweisung zuständige Enteignungsbehörde des Landes kann diese dann ihrer Entscheidung zugrunde legen. Vom Zeitpunkt des Erlasses des Besitzeinweisungsbeschlusses zu unterscheiden ist der Zeitpunkt, ab dem dessen Inhalt verbindlich wird. Satz 3 stellt klar, dass der Besitzeinweisungsbeschluss mit der aufschiebenden Bedingung zu erlassen ist, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Dies bedeutet, dass erst ab diesem Zeitpunkt der Besitzeinweisungsbeschluss materielle Rechtswirkungen- bzw. Rechtsfolgen auslöst. Satz 4 regelt den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss den Besitzeinweisungsbeschluss nicht oder nicht vollständig bestätigt. Anstatt ein neues Besitzeinweisungsverfahren zu starten, wird das bestehende Besitzeinweisungsverfahren wiederaufgegriffen und der Besitzeinweisungsbeschluss auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmigung ergänzt.

Die weiteren Voraussetzungen des § 41 Absatz 1 StrWG müssen gleichwohl vorliegen. Das bedeutet, dass der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten sein muss und der Eigentümer oder Besitzer sich weigert, den Besitz eines für die Straßenbaumaßnahme benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen.

Zu Buchstabe b (§ 41 Absatz 2):

Redaktionelle Änderung aufgrund der Nummer 18.

Zu Nummer 19 (§ 56 Absatz 3)

Die Änderung dient der Klarstellung der bereits in der Kommentierung vertretenen Auffassung, dass eine Aufgabenübertragung auch in Bezug auf Teile der in Satz 1 genannten Leistungen durch den Gesetzeswortlaut abgedeckt ist und eine entsprechende Übertragung mit befreiender Wirkung erfolgt.

Zu Nummer 20 (§ 57 neu)

Mit der vorgesehenen Regelung soll eine einheitliche Nutzung einer landesweiten Baustellenkoordinationsplattform, wie zum Beispiel „TIC Kommunal“, sichergestellt werden, um eine effizientere Abstimmung von Baumaßnahmen zwischen den einzelnen Baulastträgern und eine Verbesserung des Verkehrsflusses zu erreichen. Durch frühzeitigen Informationsaustausch können Einschränkungen reduziert und im Ergebnis Kommunen und Unternehmen entlastet werden.

Der persönliche Anwendungsbereich der Vorschrift erstreckt sich auf die Träger der Straßenbaulast im Sinne der §§ 43, 44, 47 StrWG NRW. Von der Regelung sind im Sinne des StrWG NRW alle Träger der Straßenbaulast nach §§ 43, 44, 47 StrWG NRW erfasst, das bedeutet das Land, die Kreise sowie die Städte und Gemeinden. Der Begriff der „landesweiten Baustellenkoordinationsplattform“ ist nicht auf die Nutzung der webbasierten, kostenfreien Anwendungen seitens des Landes "TIC" beschränkt. Das vom Land für die Kommunen und den Landesbetrieb Straßenbau bereitgestellte Fachverfahren "TIC" stellt eine funktionierende, kostenfreie und in der Praxis erprobte webbasierte Anwendung dar, um Baustellen im Verkehrsnetz zu koordinieren. Das Land übernimmt die Pflege und Wartung des Fachverfahrens. Es fallen als Aufwand für die Straßenbaulastträger lediglich die Eintragungen im System an. „TIC Kommunal“ bietet z.B. für die Kommunen als kommunale Straßenbaulastträger die optimalen Voraussetzungen, um das Ziel einer landeseinheitlichen Baustellenkoordinationsplattform zu erreichen, da es sicherstellt, dass Meldungen zu laufenden Baustellen in den einschlägigen Datenformaten an den nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten, die Mobilithek des Bundes, geliefert und dort veröffentlicht werden. Die Veröffentlichung über die Mobilithek ist die Grundlage für die Nutzung dieser Daten für Informations- und Routingdiensteanbieter. Letztlich steht es den Kommunen und dem Land als Träger der Straßenbaulast aber frei, andere Fachverfahren zu nutzen, sofern sichergestellt wird, dass die Informationen zu geplanten und laufenden Baustellen über geeignete Schnittstellen an die Landesagentur für Mobilitätsdaten, NRW.Mobidrom, oder die Mobilithek des Bundes direkt geliefert werden und so eine landesweite Baustellenkoordination ermöglicht wird. Gleichzeitig wird somit auf die zukünftigen bundesrechtlichen Anforderungen nach dem Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz (IVSG) hingewirkt. Insoweit verbleibt den Trägern der Straßenbaulast weiterhin Spielraum, wie die neue Aufgabe erfüllt wird.

Die Datenerfassung ist auf bauliche Maßnahmen mit wesentlicher verkehrlicher Bedeutung zum Zeitpunkt straßenverkehrsrechtlichen Anordnung im Anwendungsbereich beschränkt. Bei der Auslegung dieses Tatbestandsmerkmals wird den Trägern der Straßenbaulast ein

Beurteilungsspielraum eingeräumt. Geringe Abweichungen im Rahmen der Ausführungsplanung bleiben unbeachtlich und lösen keinen Aktualisierungsbedarf aus. Relevant sind Baustellen mit folgenden Merkmalen: Baustellen auf Hauptverkehrsstraßen und klassifizierten Straßen mit einer Dauer ab 72 Stunden und mit Kapazitätseinschränkung und/oder reduzierter Durchfahrtsbreite oder Sperrungen. Satz 2 stellt auf den Zeitpunkt der Eintragungsverpflichtung in Form der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung ab. Die Stichtagsregelung stellt sicher, dass die Verpflichtung erst zum 1.1.2027 in Kraft tritt und den Straßenbaulastträgern somit genügend Zeit verbleibt, um ihre Prozesse nach den neuen Anforderungen auszurichten.

Zu Artikel 2

Die Neufassung der Vorschrift dient der Anpassung der Rechtslage an die Verwaltungspraxis, da z.B. Ausbauprogramme für Radvorrangrouten nicht existieren. Die Vorschrift dient dem Bürokratieabbau, indem vor allem Kapazitäten beim Landesbetrieb Straßenbau NRW u.a. für die Brückensanierung ausreichend freigehalten werden. Zugleich wird eine Anpassung der Rechtslage an die Verwaltungspraxis vorgenommen. Darüber hinaus werden die Beteiligungsrechte der regionalen Planungsträger gestärkt und um die Definition des landesweiten Radvorrangnetzes erweitert. Den kommunalen Belangen wird weiterhin bei der Priorisierung der verschiedenen Maßnahmen Rechnung getragen. Die Frist von einem Monat ist auskömmlich, zumal die Angelegenheiten der regionalen Planungsträger in den Bezirksregierungen prioritär behandelt werden.

Zu Artikel 3

Für straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen ist mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz des Bundes im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ein längenbezogener Schwellenwert von 10 km festgelegt worden, bei dessen Unterschreitung einzelne Vorhaben keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen. Soweit ein Natura 2000-Gebiet betroffen sein kann, ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Dieser Schwellenwert soll für unselbstständige Radwege das Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG NRW) übernommen werden. Der schon mit dem Infrastrukturpaket II (Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze vom 21.12.2021 vom 17. Dezember 2021 (**GV. NRW. S. 1470**)) für den Bau von Radwegen einschließlich Radschnellverbindungen des Landes eingeführte Schwellenwert von 6 km Länge in die Anlage 1 des UVPG NRW wird daher in der Weise angepasst, dass diese Länge nur noch für die UVP-Vorprüfungspflicht von Radschnellverbindungen des Landes sowie von selbstständigen Radwegen maßgeblich sein soll. Für den Anbau von unselbstständigen Radwegen an Straßen soll jetzt hingegen der längenbezogene Schwellenwert von 10 km gelten. Diese Unterscheidung ist dem Umstand geschuldet, dass durch Radschnellverbindungen des Landes sowie durch selbstständige Radwege aufgrund ihrer empfohlenen Breite mehr Fläche versiegelt wird, als durch unselbstständige Radwege.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.