

# Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen



Herrn Thomas Nüchel MdL  
Vorsitzender des Verkehrsausschusses  
Landtag Nordrhein-Westfalen  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf

Ausschließlich per E-Mail: [thomas.nueckel@landtag.nrw.de](mailto:thomas.nueckel@landtag.nrw.de)

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**  
**17/4408**

Alle Abg

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

Gesetzesentwurf der Landesregierung, Drucksache 17/14962

07.10.2021

Sehr geehrter Herr Nüchel,

vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW und anderer Gesetze.

Städtetag NRW  
Frauke Prass  
Referentin  
Telefon 0221 3771-530  
[frauke.prass@staedtetag.de](mailto:frauke.prass@staedtetag.de)  
Gereonstraße 18 - 32  
50670 Köln  
[www.staedtetag-nrw.de](http://www.staedtetag-nrw.de)  
Aktenzeichen: 66.05.14 N

Gerne nehmen wir zu dem Entwurf wie folgt Stellung:

### **Zu Art. 1: Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW**

#### **Zu Nummer 2 (§ 2):**

Rastplätze für Kraftfahrzeuge im Straßengüterverkehr, auch wenn sie nicht mit einer Fahrbahn im Zusammenhang stehen, sollen künftig Bestandteil der öffentlichen Straße sein. Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass das Land hierdurch die Umsetzung, Finanzierung oder Förderung von öffentlichen Parkplätzen für Lkw, beispielsweise an Landesstraßen oder im nachgeordneten Straßennetz ermöglichen will.

Landkreistag NRW  
Dr. Markus Faber  
Hauptreferent  
Telefon 0211 300491-310  
[m.faber@lkt-nrw.de](mailto:m.faber@lkt-nrw.de)  
Kavalleriestraße 8  
40213 Düsseldorf  
[www.lkt-nrw.de](http://www.lkt-nrw.de)  
Aktenzeichen: 66.10.02

Richtigerweise wächst der Straßen- und Wirtschaftsgüterverkehr in NRW stetig. Es darf bei allem Verständnis für den Bedarf an Lkw-Rastplätzen aber nicht aus dem Blick verloren werden, dass – um eine generelle Entlastung der Straßeninfrastruktur zu erreichen – insb. der Schienengüterverkehr gestärkt werden sollte.

Städte- und Gemeindebund NRW  
Cora Ehlert  
Referentin  
Telefon 0211 4587-233  
[cora.ehlert@kommunen.nrw](mailto:cora.ehlert@kommunen.nrw)  
Kaiserswerther Straße 199 - 201  
40474 Düsseldorf  
[www.kommunen.nrw](http://www.kommunen.nrw)  
Aktenzeichen: 34 0 8 002/005

**Die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände gibt zu bedenken, dass solche Rastplätze vorrangig im örtlichen Einzugsbereich von**

**Bundesautobahnen oder in unmittelbarer Nähe zu bedeutsamen Gewerbe- und Industriegebieten in Betracht kommen dürften. Da Lkw-Rastplätze auch mit Belastungen für die örtlichen Infrastrukturen verbunden sind, ist die genaue Lage und Ausgestaltung auch mit den nachrangigen Straßenbaulastträgern eng abzustimmen.**

**Zu Nummer 3 (§ 3):**

Wir begrüßen, dass durch den veränderten Wortlaut Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes gleichgestellt werden. Insbesondere profitieren diese nun auch von der Konzentration auf eine Tatsacheninstanz und damit von der Beschleunigung gerichtlicher Verfahren.

**Zu Nummer 6 (§ 9b):**

Wir begrüßen ausdrücklich, dass nun auch im Straßen- und Wegegesetz NRW Duldungspflichten bei der Durchführung bestimmter Straßenbaumaßnahmen bestehen. Damit wird eine Gesetzeslücke geschlossen. In der Praxis konnte allenfalls auf das Nachbarrechtsgesetz zurückgegriffen werden. Dies gestaltete sich häufig umständlich. Allerdings ist der Begriff der Unterhaltung nach unserer Ansicht zu eng gefasst. Erfasst werden müssen auch Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen von Straßen.

**Wir fordern eine Klarstellung, dass alle mit der Baulast zusammenhängenden Aufgaben im Sinne von § 9 Abs. 1 Satz 2 StrWG NRW von der Duldungspflicht umfasst sind.**

Darüber hinaus besteht in der Praxis häufig das Problem, dass Teile einer Straßenfläche aus historischen Gründen nicht im Eigentum des Straßenbaulastträgers stehen und von diesem auch nicht erworben werden können, obwohl Straßenbaulastträgereigenschaft und Eigentum grundsätzlich zusammenfallen sollen. § 11 Abs. 4 StrWG NRW ermöglicht eine Inanspruchnahme nur soweit es der Gemeingebrauch erfordert. **Wir regen daher an, Duldungspflichten auch über die Erforderlichkeit hinaus zu regeln.** Dies vermeidet Auseinandersetzungen im Einzelfall, zumal der Begriff der Erforderlichkeit auslegungsbedürftig ist.

**Zu Nummer 8 (§ 22):**

Wir finden es positiv, dass das verbotswidrige Abstellen von Fahrzeugen künftig als Sondernutzung zu werten ist. Das betrifft insbesondere Fahrzeuge, die nicht mehr betriebsbereit und nicht lediglich zum Abschleppen nach einem Unfall oder sonstigen Verlust ihrer Betriebsbereitschaft oder Verkehrssicherheit abgestellt sind. Dies ist anzunehmen, wenn Fahrzeuge länger als einen Tag abgestellt sind oder kein amtliches Kennzeichen mehr führen.

Darüber hinaus hatten wir schon in unserer Stellungnahme zum Entwurf eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW angeregt, Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing im öffentlichen Raum als Sondernutzung zu qualifizieren. Dies ist dringend notwendig, um die Ordnung im öffentlichen Raum gewährleisten zu können. Hierfür bedarf es einer landesrechtlichen Regelung, um Rechtsstreitigkeiten vorzubeugen.

**Wir regen eine Konkretisierung der Regelung an, die es den Kommunen ermöglicht, diese Form der Mobilität im öffentlichen Raum zur Sondernutzung erklären zu können.**

### **Zu Nummer 10 (§ 32):**

Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass begrünte Teile der Straßenbegleitflächen an Landesstraßen künftig so bewirtschaftet werden sollen, dass insb. dem Insektenschutz stärker Rechnung getragen wird.

Die ausgesprochene Empfehlung an Städte und Gemeinden, dies für Straßenbegleitflächen in ihrer Straßenbaulast ebenso zu handhaben, unterstützen wir grundsätzlich. Die Stärkung und Weiterentwicklung der Biodiversität im städtischen Grün sind schon heute in vielen Städten und Gemeinden wichtige Ziele. Um diese zu erreichen, sollten nicht nur öffentliche Grünflächen nach ökologischen Kriterien gestaltet und anschließend fachgerecht gepflegt werden. Zudem sollten öffentliche und private Flächen möglichst naturnah gestaltet werden.

Zur Umsetzung der vielfältigen Maßnahmen bedarf es allerdings einer tragfähigen Finanzierung. Die Kommunen sind deshalb auf Förderprogramme durch den Bund und das Land NRW angewiesen, zumal es sich bei dem Erhalt der biologischen Vielfalt um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe handelt. Der Erhalt der Biodiversität ist somit eine zentrale Zukunftsaufgabe der Kommunen. Außerdem fehlen in den Kommunen häufig die Ressourcen, um sich an der Beantragung und Umsetzung zu beteiligen. Deshalb wären neben einer Fördermöglichkeit für Maßnahmen auch eine Fördermöglichkeit für Personal sinnvoll.

### **Zu Nummer 11 (§ 37):**

Es ist zu begrüßen, dass die Linienabstimmung und -bestimmung auf Bauprojekte von erheblicher raumordnerischer Bedeutung beschränkt wird. Dies lässt auf eine wesentliche Planungsbeschleunigung hoffen.

### **Zu Nummer 12 (§ 38):**

Positiv zu werten ist, dass der Landesgesetzgeber Regelungen der Planungsbeschleunigungsgesetze des Bundes aus den Jahren 2018 und 2020 sowie aus dem Investitionsbeschleunigungsgesetz auch in das Landesgesetz übernimmt.

### **Zu Art.2: Änderung des Landesabfallgesetzes NRW**

In § 5 Abs. 9 LAbfG NRW soll klargestellt werden, dass für das Einsammeln und Entsorgen von Abfällen, die im Bereich von Straßen außerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile anfallen, bezogen auf Bundesautobahnen die bundeseigene Autobahn GmbH verpflichtet und damit zuständig ist. Die vorgesehene Gesetzesänderung ist vor dem Hintergrund des Zuständigkeitswechsels bei den Bundesautobahnen seit dem 01.01.2021 vom Landesbetrieb Straßen NRW auf die Autobahn GmbH des Bundes nachvollziehbar. Es wird sich zeigen müssen, ob die Regelung –genauso wie in der Vergangenheit durch die Autobahn GmbH des Bundes an den Bundesautobahnen vollzogen wird.

### **Zu Art. 3: Änderung des Landeswassergesetzes NRW**

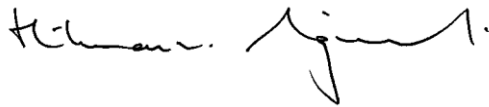
In § 47 Abs. 3 Satz 2 LWG NRW soll klargestellt werden, dass der Landesbetrieb Straßenbau dem zuständigen Ministerium nur noch bezogen auf Bundes- und Landesstraßen eine Übersicht über den Stand der Einleitungen sowie über die zeitliche Abfolge und die geschätzten Kosten der nach § 60 WHG und nach § 56 LWG NRW erforderlichen Maßnahmen vorzulegen hat (sog. Niederschlagswasserbeseitigungs-konzept für das Straßenoberflächenwasser). Offen ist die Vorlagepflicht für Bundesautobahnen. Es wird in § 47 Abs. 3 Satz 2 LG NRW nicht ausdrücklich geregelt, dass die Autobahn GmbH, welche seit dem 01.01.2021 in Nordrhein-Westfalen für die Bundesautobahnen zuständig ist, ebenfalls verpflichtet ist, dem zuständigen Ministerium ein Niederschlagswasserbeseitigungskonzept vorzulegen. Eine solche Vorlagepflicht ist erforderlich, weil sonst die Umsetzung der Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG (EU-WRRL) nicht erreicht werden können. Soweit das Straßenoberflächenwasser von Bundesautobahnen in ein Gewässer

eingeleitet oder ortsnahe in das Grundwasser versickert werden soll, müssen auch die Ziele der EU-WRRL beachtet werden (siehe hierzu: EuGH, Urteil vom 28.05.2020 – Az.: C – 545/18 – zum Grundwasser; BVerwG, Urteil vom 30.11.2020 – Az.: 9 A 5.20 – zu einem Planfeststellungsbeschluss „Autobahnzubringer Bielefeld-Ummeln“ – Stichwort: Straßenoberflächenentwässerung sowie zu oberirdischen Gewässern: EuGH, Urteil vom 01.07.2015 – Az.: C 461/13 – Weservertiefung; EuGH, Urteil vom 04.05.2016 – Az.: C 346/14 - Wasserkraftwerk Schwarze Sulm - ; BVerwG, Urteil vom 11.08.2016 – 7 A 1.15 – Weservertiefung - ; BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 – Az.: 7 A 2.15 – Elbvertiefung).

**Wir fordern, dass auch für Bundesautobahnen eine entsprechende Vorlagepflicht in § 47 Abs. 3 Satz 2 LWG NRW geregelt wird, denn diese Regelung dient dazu, eine mengenmäßige und/oder stoffliche Belastung von oberirdischen Gewässern oder dem Grundwasser zu vermeiden.** In Anknüpfung hieran muss auch für Bundesautobahnen die Pflicht bestehen, eine Übersicht über den Stand der Einleitungen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung einer Gewässerbelastung gegenüber dem zuständigen Ministerium vorzulegen. Anderenfalls wird der ganzheitliche Ansatz zur Verbesserung der Gewässergüte, der alle Gewässerbenutzer einbeziehen muss, verfehlt. Dieses gilt insbesondere für vorhandene Einleitungen von Bundesautobahnen, bei denen das Straßenoberflächenwasser ungedrosselt und/oder ohne Vorreinigung in ein Gewässer eingeleitet wird oder in das Grundwasser versickert wird.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag



Hilmar von Lojewski  
Beigeordneter  
des Städtetages Nordrhein-Westfalen



Dr. Marco Kuhn  
Erster Beigeordneter  
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



Horst-Heinrich Gerbrand  
Geschäftsführer  
des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen