

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

Präsidenten des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Klaus Schlie
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/7303

08. März 2022

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

als Anlage übersende ich den von der Landesregierung beschlossenen Entwurf des oben angegebenen Gesetzes mit Vorblatt und Begründung mit der Bitte, die Beschlussfassung des Landtages herbeizuführen. Ich wäre dankbar, wenn in der nächsten Tagung des Landtages die erste und in der darauffolgenden Tagung die zweite Lesung des Gesetzentwurfs durchgeführt werden könnten, da dieser sonst in der nächsten Legislaturperiode neu eingebracht werden müsste.

Aufgrund dieser Dringlichkeit möchte ich schon an dieser Stelle einige Erläuterungen zum Gesetzentwurf und zur durchgeführten Verbändeanhörung machen:

Der Gesetzentwurf enthält eine erstmalige Regelung zum Carsharing, Anpassungen im Planungsrecht, Klarstellungen zur Entschädigung und zu den zuständigen Behörden sowie redaktionelle Änderungen.

Das stationsbasierte Carsharing wird eingeführt. Die Regelung orientiert sich am Bundes-Carsharinggesetz, welches nur die Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen betrifft. Sie eröffnet die Möglichkeit für Gemeinden, an Gemeindestraßen sowie an Ortsdurchfahrten von Kreis- und Landesstraßen stationsbasiertes Carsharing zuzulassen. Zunächst sind geeignete Flächen zu bestimmen, bevor ein Auswahlverfahren für einen oder mehrere Carsharing-Anbieter durchgeführt wird. Die Materie fällt unter den Anwendungsbereich der EU-Dienstleistungsrichtlinie und muss die dortigen Vorgaben einhalten. Es werden daher detaillierte Vorschriften zum Auswahlverfahren gemacht.

Die 2018 und 2020 verkündeten Planungsbeschleunigungsgesetze des Bundes haben unter anderem Erleichterungen und Effizienzsteigerungen für den Bereich der Bundesfernstraßen zum Inhalt. Das Landesrecht soll soweit möglich an Bundesrecht angeglichen werden. Dies soll auch im Anwendungsbereich des Straßen- und Wegegesetzes des Landes (StrWG SH) Verfahren vereinfachen und beschleunigen. Es ist zudem einfacher für die Landesbehörden, welche im Bereich der Bundesstraßen das Bundesfernstraßengesetz und im Bereich der übrigen Straßen das StrWG SH anzuwenden haben. Zudem ist nur bei gleichem Wortlaut gewährleistet, dass das Straßen- bzw. Planungsrecht durch die Gerichte einheitlich ausgelegt wird.

Vor der ersten Befassung des Kabinetts wurden die kommunalen Landesverbände in einem vorgezogenen Verfahren beteiligt. Sie äußerten keine Bedenken gegen den Gesetzesentwurf.

Nach der ersten Kabinettsbefassung am 14.12.2021 wurden die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie erneut die kommunalen Landesverbände beteiligt.

Es ging einzig eine Stellungnahme des Landesnaturschutzverbands Schleswig-Holstein e.V. (LNV) ein. Darin wird der Gesetzesentwurf aus den folgenden Gründen kritisiert:

Das im Gesetzesentwurf ermöglichte Carsharing führe nicht zu einer Umweltentlastung. Denn die Zurverfügungstellung von öffentlichen Flächen mittels Sondernutzung bewirke eine Zentralisierung. Parkplätze am Stadtrand würden ausgewählt, was die Nutzung der Carsharingfahrzeuge erschwere.

Durch Rücksprache mit dem LNV konnte hier ein Missverständnis aufgeklärt werden. Der LNV ging davon aus, dass das Free-Floating-Carsharing nicht mehr möglich sein sollte. Das Free-Floating-Carsharing, wobei das Fahrzeug innerhalb eines bestimmten Gebiets auf jedem freien Parkplatz abgestellt werden darf, ist nach jetziger Rechtslage bereits möglich und wird auch zukünftig nicht unterbunden. Es fällt unter den Gemeingebrauch an der Straße. Zudem ist es beim stationsbasierten Carsharing keineswegs sicher, dass Gemeinden nur Parkplätze am Stadtrand bereitstellen würden. Ermöglicht werden Flächen an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, diese können sowohl über das Stadtgebiet verteilte Parkbuchten als auch mehrere zentrale Parkplätze z.B. an öffentlichen Gebäuden sein.

Weiterhin macht der LNV geltend, dass die vorgesehenen Regelungen zur Planungsbeschleunigung ihr Ziel nicht erreichten. Die lange Verfahrensdauer beruhe vielmehr zu meist auf der Verletzung von naturschutzfachlichen Regelungen und auf falschen politischen Entscheidungen. Bundeseinheitliche Regelungen seien nicht erstrebenswert, wenn dadurch Beteiligungsrechte eingeschränkt würden. Vorläufige Maßnahmen sollten nicht zugelassen werden. Mit einem Vorhaben dürfe nicht begonnen werden, wenn noch Planergänzung oder ergänzendes Verfahren liefen.

Bezüglich der Beteiligungsrechte wird dabei nicht beachtet, dass der Erörterungstermin nicht zwingend entfallen soll, sondern nur, wenn er voraussichtlich fruchtlos verlaufen wird. Ein Verzicht auf den Erörterungstermin war nach bisherigem Recht schon möglich, es mussten jedoch alle Beteiligten zuvor befragt werden, was nun entfallen soll. Das

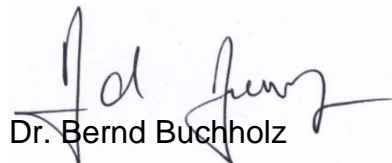
vom LNV genannte Beispiel eines individuellen Anhörungstermins mit einem betroffenen Landwirt ist kein vorrangig in den Blick genommener Anwendungsfall.

Die Kritik an der Zulassung vorläufiger Maßnahmen wird nicht geteilt. Diese werden nur unter strengen Voraussetzungen ermöglicht. Sie betreffen Teilmaßnahmen oder vorbereitende Maßnahmen. Die vorläufige Anordnung bewirkt keine Vorentscheidung und keinen Rechtsverlust. Sollte im Planfeststellungsbeschluss der Inhalt der vorläufigen Anordnung nicht übernommen werden, so muss der Vorhabenträger den früheren Zustand wiederherstellen.

Auch wird es weiterhin für sinnvoll gehalten, mit der Durchführung von rechtmäßigen Teilen des Vorhabens beginnen zu dürfen, die gerichtlich bestätigt worden sind. Das sollte nicht verhindert werden, weil bezüglich eines anderen Teils des Planfeststellungsbeschlusses noch nachgearbeitet werden muss. Die Nacharbeiten in Form der Planergänzung oder des ergänzenden Verfahrens betreffen eben nur einen abgrenzbaren Teil und nicht das gesamte Vorhaben.

Schließlich merkt der LNV an, dass die Eigentumsgarantie verletzt würde durch die Pflicht, Unterhaltungsmaßnahmen zu dulden. Die Vorschrift sei zudem nicht klar genug. Durch Rücksprache mit dem LNV konnte dieser Punkt erläutert werden. Durch die neuen an das Bundesfernstraßengesetz angelehnten Definitionen wird klargestellt, dass unter den Begriff Erhaltungsmaßnahme unter bestimmten Voraussetzungen auch der Ersatz einer abgängigen Brücke bedeuten kann. Der Anwendungsbereich der Unterhaltung wird größer und gerade daher ist es angebracht, für damit einhergehende Einschränkungen Regelungen zu treffen. In das Eigentumsrecht der Betroffenen wird eingegriffen, dies geschieht jedoch in verhältnismäßiger Weise und gegebenenfalls gegen Entschädigung. Daher wird das Eigentumsrecht nicht verletzt. Die Unterhaltung der Straße erfolgt auch im Interesse der Anlieger und Sondernutzungsinhaber. Nur erforderliche vorübergehende Nutzungen des Grundstücks sind zu dulden. Zudem werden neue Entschädigungsansprüche eingeführt, die nicht ein staatliches Fehlverhalten voraussetzen und insofern großzügiger sind als der Schadensersatz nach Bundesfernstraßengesetz. Die Befürchtung des LNV, hierdurch würde die Existenzvernichtung von Sondernutzungsinhabern ermöglicht, ist nicht realistisch begründbar.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Bernd Buchholz

Anlage: Gesetzentwurf