

Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (L)

Neufassung der
Vorlage Nr. 19/316 (L)

Vorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L)
am 2.11.2017

Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes

Sachdarstellung:

Mit dem vorgelegten Referentenentwurf sollen notwendige Änderungen des Landesstraßengesetzes vollzogen werden. Der Entwurf enthält u.a. Verfahrensregelungen, die der Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen (Störfallrichtlinie), zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates dienen.

Es ist vorgesehen, diese Vorlage zur Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes nach den Befassungen durch die Deputation und den Senat anschließend der Bremischen Bürgerschaft mit der Bitte um Beschlussfassung vorzulegen.

Der Gesetzesentwurf enthält darüber hinaus weitere Änderungen.

Im Einzelnen:

- Einfügung gesetzlicher **Ziel- Zweckbestimmungen**, die gleichzeitig als Grundlage für die **Inanspruchnahme privaten Eigentums** im Wege der Enteignung nach § 35 BremLStrG herangezogen werden können.

Hintergrund dieser Änderung ist die Braunkohleentscheidung des Bundesverfassungsgerichts (Garzweiler), vgl. 1 BvR 3139/08. Danach muss ein Gesetz hinreichend genug bestimmt regeln, zu welchem Zweck, unter welchen Voraussetzungen und für welche Vorhaben enteignet werden darf. Das Bremische Landesstraßengesetz hält die Möglichkeit der Enteignung zugunsten planfestgestellter Maßnahmen vor, erfüllt aber nicht die vom Bundesverfassungsgericht aufgestellten Anforderungen. Dies wird vorliegend nachgebessert.

- Einräumung des Rechts der **Planfeststellung** auch für Radverkehrs- und Gehweganlagen, um **Premiumrouten** stadtteil- und B-Planübergreifend planen und bauen zu können. Das Recht zur Enteignung ist anwendbar.
- **Andere sinnvolle Änderungen** oder Ergänzungen, die sich verfahrenserleichternd oder verfahrensoptimierend, beispielsweise auf die Neuregelung der Zuständigkeiten bei Genehmigung von Sondernutzungen, auswirken usw. werden berücksichtigt.

Die detaillierten Ausführungen sowie der Gesetzestext sind dem anliegenden Entwurf einer Senatsvorlage mit Anlagen zu entnehmen.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) stimmt dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes zu.

**Vorlage für die Sitzung
des Senats am xx.xx.2017
Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes**

A. Problem

Mit dem vorgelegten Referentenentwurf sollen notwendige Änderungen des Landesstraßengesetzes vollzogen werden. Das Bremische Landesstraßengesetz (BremLStrG) enthält keine rechtlich ausreichende Zweck-/ Zielbestimmung, die als Grundlage für die Inanspruchnahme privaten Eigentums im Wege der Enteignung nach § 35 BremLStrG herangezogen werden könnte. Nach einer die Anforderungen von Artikel 14 Absatz 3 Grundgesetz (GG) konkretisierenden Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts, vgl. BVerfG, *Urteil* vom 17. Dezember 2013 – 1 BvR 3139/08, muss ein Gesetz hinreichend bestimmt regeln, zu welchem Zweck, unter welchen Voraussetzungen und für welche Vorhaben enteignet werden darf. Im Sinne von Artikel 14 Absatz 3 GG ist ein Vorhaben nur erforderlich, wenn es zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten ist, indem es einen substantziellen Beitrag zur Erreichung des Gemeinwohlziels leistet. Die Enteignung selbst ist nur dann erforderlich und zu rechtfertigen, wenn das enteignete Gut unverzichtbar für die Verwirklichung des Vorhabens ist. Das Landesstraßengesetz hält die Möglichkeit der Enteignung zugunsten planfestgestellter Maßnahmen vor, erfüllt aber nicht die vom Bundesverfassungsgericht aufgestellten Anforderungen.

Weiterhin hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Länder aufgefordert, Verfahrensregelungen einzuführen, die der Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates dienen.

Ohne diese Umsetzung droht der Bundesrepublik ein Vertragsverletzungsverfahren. Das Bremische Landesstraßengesetz enthält solche Regelungen bislang nicht.

Schließlich wird die Gesetzesänderung zum Anlass genommen, kleinere, im Lichte der Verwaltungspraxis sinnvolle Änderungen oder Ergänzungen in das Landesstraßengesetz einzufügen, wie beispielsweise die Neuregelung der Zuständigkeiten bei Genehmigung von Sondernutzungen, die eine dauerhafte bauliche Veränderung der Straße erfordern, aber auch die Einräumung des Rechts der Planfeststellungsbehörde, die Planfeststellung auch für Straßen zulassen zu können, die nicht der Straßengruppe A zugehören.

B. Lösung

Um die rechtlichen Anforderungen im Falle der enteignungsrechtlichen Inanspruchnahme privaten Eigentums sowohl vor dem Grundgesetz als auch im Lichte der Bundesverfassungsgerichtsrechtsprechung gewährleisten zu können, ist das Landesstraßengesetz um Zweck-/ Zielbestimmungen zu ergänzen.

Außerdem sieht der Entwurf vor, Verfahrensregelungen einzuführen, die der Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates dienen.

Im Übrigen wird die Gesetzesänderung zum Anlass genommen, verfahrenserleichternde Regelungen in das Gesetz einzufügen. So soll die Zuständigkeit bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen auf die Straßenbaubehörden übertragen werden, soweit mit der Sondernutzung eine dauerhafte bauliche Veränderung der Straße verbunden ist. Fachlich ist diese Aufgabe beim Träger der Straßenbaulast näher verortet als bei der heute zuständigen Ortspolizeibehörde. Schnittstellen werden bereinigt.

Weiterhin wird das Recht der Planfeststellung für den Bau und die Änderung von Radverkehrs- und Gehweganlagen (z.B Premiumrouten) ermöglicht.

C. C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Durch das zu beschließende Gesetz entstehen weder finanzielle noch personalwirtschaftliche Lasten. Auch enthält das Gesetz keine geschlechterbezogenen Auswirkungen.

E. Beteiligung und Abstimmung

Diese Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes wurde mit allen Senatsressorts sowie mit dem Magistrat der Stadt Bremerhaven abgestimmt. Der Senator für Justiz und Verfassung hat eine Rechtsförmlichkeitsprüfung durchgeführt.

Die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat in ihrer Sitzung am 2.11.2017 der Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes zugestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Das Bremische Landesstraßengesetz ist über das Transparenzportal der Freien Hansestadt Bremen allgemein zugänglich. Damit ist die Öffentlichkeit unmittelbar hergestellt.

G. Beschlussvorschlag

Der Senat beschließt entsprechend der Vorlage des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr vom 23.10.2017 den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes sowie deren Weiterleitung an die Bremische Bürgerschaft (Landtag) mit der Bitte um Beschlussfassung.

Mitteilung des Senats an die Bremische Bürgerschaft (Landtag)

vom...

Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes

Der Senat überreicht der Bremischen Bürgerschaft (Landtag) den Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes (Titel: Enteignung, Umsetzung Störfallrichtlinie, Straßenreinigung u.a.) mit der Bitte um Beschlussfassung.

Das Bremische Landesstraßengesetz (BremLStrG) enthält keine rechtlich ausreichende Zweck-/ Zielbestimmung, die als Grundlage für die Inanspruchnahme privaten Eigentums im Wege der Enteignung nach § 35 herangezogen werden könnte. Auf Grundlage der hier einschlägigen Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts, vgl. BVerfG, *Urteil* vom 17. Dezember 2013 – 1 BvR 3139/08, wird das Gesetz entsprechend „repariert“. Aufgrund von Artikel 2 der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 werden Verfahrensschritte zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen in das Gesetz eingefügt.

Zugleich wird das Genehmigungsverfahren für dauerhaft mit der Straße verbundene Sondernutzungen vereinfacht. Ebenso wird die Möglichkeit geschaffen, das Baurecht für Radverkehrs- und Gehweganlagen im Wege der Planfeststellung zu erzeugen. Somit kann das Baurecht sowohl für Radpremiumrouten als auch für Gehweganlagen stadtteilübergreifend in einem einzigen Verwaltungsverfahren hergestellt werden ohne die ggf. im „Wege“ stehenden B-Pläne ändern zu müssen.

Darüber hinaus wird die Gesetzesänderung zum Anlass genommen, den Abschnitt 9 redaktionell zu überarbeiten.

Die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat in ihrer Sitzung am 2. November 2017 der Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes zugestimmt.

Mit dem Gesetz sind keine finanziellen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte verbunden.

Ebenfalls zeitigt das Gesetz keine negativen personalwirtschaftlichen oder geschlechterspezifischen Auswirkungen.

Anlage:

Gesetz zur Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes

Vom #####

Der Senat verkündet das nachstehende von der Bürgerschaft (Landtag) beschlossene Gesetz:

Artikel 1

Das Bremische Landesstraßengesetz vom 20. Dezember 1976 (Brem.GBl. S. 341 – 2182-a-1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.08.2017 (Brem.GBl. S. 372 - 2182-a-1, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Innerhalb der Gemeinden bilden die Straßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zur Erschließung der bestehenden und zur Entwicklung neuer Siedlungsräume. Planung, Bau, Erhaltung und Unterhaltung von Straßen erfolgen unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.“

2. Nach § 18 Absatz 4 Satz 4 wird folgender Satz eingefügt:

„Begründet die Sondernutzung eine dauerhafte bauliche Veränderung der Straße, entscheidet die Straßenbaubehörde über die Erteilung der Erlaubnis.“

3. § 33 wird wie folgt geändert:

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

„Dies gilt auch für Radverkehrs- und Gehwegenanlagen, soweit die Planfeststellungsbehörde einem entsprechenden Antrag des Vorhabenträgers zugestimmt hat.“

b) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Für den Neubau oder die Änderung einer öffentlichen Straße innerhalb des Einwirkungsbereiches von Betrieben im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 vom 24.7.2012, S. 1) ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, soweit eine Prüfung der geplanten Maßnahme ergeben hat, dass

1. diese im Gefährdungsbereich eines solchen Betriebes belegen wäre,
2. sie Ursache von schweren Unfällen sein kann,
3. durch sie das Risiko eines schweren Unfalls vergrößert werden kann oder
4. durch sie die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmert werden können.

Die Planung einer solchen Straße erfolgt unter Wahrung angemessener Sicherheitsabstände zu den unter die Richtlinie 2012/18/EU fallenden Betrieben oder unter Sicherstellung sonstiger baulich-technischer oder organisatorischer Vorkehrungen. Der Plan ist der betroffenen Öffentlichkeit nach Maßgabe des jeweiligen Fachrechts zugänglich zu machen. Neben Zeichnungen und Erläuterungen enthält er die erforderlichen Angaben nach Artikel 15 Absatz 3 der Richtlinie 2012/18/EU.“

4. § 35 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Träger der Straßenbaulast für Straßen, die nach § 33 der Planfeststellung unterliegen, haben zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht. Die Enteignung ist nur zulässig, wenn sie zur Ausführung eines festgestellten oder genehmigten Plans erforderlich ist, dessen Umsetzung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des gemeindlichen Verkehrsnetzes, der Verbesserung der überörtlichen Verkehrsbeziehungen oder im Interesse des Umweltschutzes vernünftigerweise geboten ist.“

5. § 39 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 und 3 wird aufgehoben.

b) Die Absätze 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

„(2) Die Straßenreinigungspflicht ist vom Träger der Straßenbaulast wahrzunehmen, soweit sie nicht nach §§ 40 bis 42 anderen Personen zugewiesen oder in öffentlich-rechtlich verbindlicher Weise übertragen worden ist. Soweit den Gemeinden die Straßenreinigung nach Satz 1 obliegt, können sie die daraus entstehenden Kosten durch Ortsgesetze den Anliegern nach § 4 auferlegen.

(3) Art und Umfang der Reinigung richten sich nach den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. Zur Reinigung gehören das Beseitigen von Abfällen, das Beseitigen von Laub und Früchten, das Entfernen übermäßigen Bewuchses auf dem Gehweg, das Räumen von Schnee sowie das Abstumpfen von Eis- und Schneeglätte auf Gehwegen, Fußgängerüberwegen, Verkehrsflächen für den Radverkehr, Straßeneinmündungen und gefährlichen Fahrbahnstrecken, soweit ein nicht unbedeutender Kraftfahrzeug-, Fußgänger- oder Fahrradverkehr stattfindet.“

6. § 40 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Inhaber von Betrieben, aus denen nach der Straße hin Waren zum Verbrauch an Ort und Stelle abgegeben werden, haben den dem Betrieb vorgelagerten Gehweg auf voller Breite und in ganzer Tiefe einschließlich der Treppen im Umkreis von 20 m von Papier und sonstigen aus dem Warenverkauf anfallenden Abfällen sauber zu halten.“

7. § 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) In geschlossener Ortslage obliegt den Anliegern nach § 4 die Reinigung der dem Fußgängerverkehr dienenden Straßen und Straßenteile. Die Verpflichtung erstreckt sich auf die Straßenstrecke entlang des angrenzenden Grundstücks einschließlich vorhandener Treppenanlagen und nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen.“

b) Die Absätze 4 bis 7 werden wie folgt gefasst:

„(4) Die Verpflichtungen nach Absatz 1 erstrecken sich an Werktagen auf die Zeit von 7.00 Uhr bis 20.30 Uhr und an Sonn- und Feiertagen auf die Zeit von 9.00 Uhr bis 20.00 Uhr.

(5) Gegenstand der Reinigungspflicht sind:

1. die von der Fahrbahn abgesetzten Gehwege jeweils bis zu einer Breite von 5 m, jedoch mit Ausnahme der für das Aufstellen von Kraftfahrzeugen bestimmten Teile,
2. bei Straßen ohne von der Fahrbahn abgesetzten Gehweg ein Randstreifen beiderseits der Straße in einer Breite von 1,5 m,
3. die für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr nicht zugelassenen Straßen, insbesondere Wohnwege, Fußgängerstraßen und –plätze, mit Ausnahme der darin vorhandenen Gleiszonen und Fahrbahnen für öffentliche Verkehrsmittel jeweils bis zur Straßenmitte, höchstens jedoch bis zu einer Breite von jeweils 5 m

entlang des angrenzenden Grundstücks. Bei Grundstücken, die im Eckbereich zweier öffentlicher Straßen anliegen, ist der Gehweg jeweils bis an den Fahrbahnrand der einmündenden Straße zu reinigen. Bei Grundstücken, vor denen sich ein Fußgängerüberweg, eine signalisierte Fußgängerfurt oder eine öffentliche Haltestelle befindet, ist auf einer Breite von 1,5 m bis an den Fahrbahnrand oder bis an die öffentliche Haltestelle zu reinigen. Die Verpflichtung zum Schneeräumen und Abstumpfen von Eis- und Schneeglätte ist auf den in Nummern 1 und 3 bezeichneten Gehwegen und Straßen auf eine Breite von 1,5 m und in Fußgängerzonen auf 3 m begrenzt.

(6) Der Kehricht ist aufzunehmen und ordnungsgemäß als Abfall zu entsorgen. Der wegzuräumende Schnee ist im Falle des Absatzes 5 Satz 1 Nummer 1 auf dem Gehweg oder auf dem Randstreifen zur Fahrbahn hin anzuhäufen. Auf dem Fahrbahnrand darf der Schnee in diesem Falle nur gelagert werden, soweit nicht für den Fußgängerverkehr ein mindestens 1,5 m breiter Streifen des Gehweges verbleibt. In den in Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 genannten Straßen ist der wegzuräumende Schnee auf dem Fahrbahnrand, sofern ein Randstreifen vorhanden ist, auf diesem zu lagern. Auf Verkehrsflächen für den Radverkehr darf Schnee nicht gelagert werden. An Haltestellen, Straßeneinmündungen und Fußgängerüberwegen sind genügend breite Durchgänge zu schaffen. Vorbehaltlich einer Regelung nach § 39 Abs. 4 dürfen Salze und salzhaltige Streumittel nur in geringen Mengen und nur bei Glätte sowie zum Auftauen festgetretener Eis- und Schneerückstände gestreut werden; bei Straßen, in denen Bäume stehen oder die auf anliegende begrünte oder baumbestandene Grundstücke entwässern, dürfen Salze oder salzhaltige Streumittel nicht verwendet werden. Schacht- und Hydrantendeckel sowie Überflurhydranten sind freizuhalten; das Gleiche gilt für Kanalrosten und Straßenbahnschienen im Falle der Lagerung auf dem Fahrbahnrand. Die nach dem Abtauen von Eis und Schnee verbleibenden Rückstände sind zu beseitigen.

(7) In Zweifelsfällen bestimmt die Ortspolizeibehörde den Reinigungspflichtigen und entscheidet über den Umfang der Reinigungspflicht.“

8. § 42 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Sind mehrere Personen für ein Grundstück zur Reinigung verpflichtet, so trifft die volle Verpflichtung jede von ihnen. Die Reinigungspflichtigen müssen eine geeignete Person mit der Ausführung der Reinigung (§ 41) beauftragen, wenn sie

1. eine Personenmehrheit ohne eigene Rechtspersönlichkeit sind,
2. nicht auf dem Grundstück oder in seiner Nähe wohnen oder
3. wegen Krankheit oder aus sonstigen Gründen nicht in der Lage sind, die Pflicht zur Reinigung zu erfüllen.“

b) Absatz 2 Satz 1 bis 4 wird wie folgt gefasst:

„Hat für den Reinigungspflichtigen ein anderer der Ortspolizeibehörde gegenüber mit deren Zustimmung durch Erklärung zu Protokoll oder schriftlich die Ausführung der Reinigung übernommen, so tritt dieser an die Stelle des gesetzlich Verpflichteten (Vertreter). Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb von zwei Wochen nach Eingang der Erklärung durch die zuständige Ortspolizeibehörde versagt wird. Sie kann widerrufen werden, wenn die übernommene Verpflichtung nicht erfüllt wird. Erlischt das mit dem Vertreter bestehende Rechtsverhältnis, so entfällt auch dessen öffentlich-rechtliche Verpflichtung.“

c) Absatz 3 wird aufgehoben.

9. § 46 Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. bei Entscheidungen nach § 18, ausgenommen die Entscheidungen nach § 18 Absatz 3 und 4 Satz 5, der Senator für Inneres.“

10. In § 47 Absatz 1 wird die Angabe „mit Ausnahme seiner §§ 18, 38a und 40 bis 42“ gestrichen.

11. § 48 Absatz 1 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. entgegen § 40 Absatz 2 der Verpflichtung zur Sauberhaltung von Gehwegen und Treppen sowie zur Anbringung oder Entleerung von Abfallbehältern zuwiderhandelt,“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung des Gesetzes zur Änderung des Bremischen Landesstraßengesetzes

Allgemeiner Teil:

Die sogenannte Braunkohlentagebauentscheidung des Bundesverfassungsgerichts „Garzweiler“ (vgl. BVerfG, Urteil vom 17. Dezember 2013 – 1 BvR 3139/08), die die Anforderungen von Artikel 14 Absatz 3 GG konkretisiert, führt zu Änderungen in §§ 2 und 35 BremLStrG. Aus diesem Anlass erfährt das Landesstraßengesetz Zweck-/Zielbestimmungen in § 2 und stellt weiter klar, unter welchen Voraussetzungen und für welche Zwecke eine Inanspruchnahme privaten Eigentums möglich ist, vgl. § 35.

Aufgrund von Artikel 2 der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 werden Verfahrensschritte zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen neu eingefügt.

Gleichzeitig werden sinnvolle Änderungen oder Ergänzungen in das Gesetz eingefügt, wie beispielsweise die Neuregelung der Zuständigkeiten für die Genehmigung von Sondernutzungen bei dauerhaft baulicher Veränderung der Straße sowie die Einräumung des Rechts der Planfeststellungsbehörde, die Planfeststellung auch für die Planfeststellung von Radverkehrs- und Gehwegenlagen (z.B. Premiumrouten) zuzulassen.

Soweit einzelne Inhalte des Gesetzes, entweder im Wege des Entfallens oder im Wege des Hinzufügens von Tatbeständen geändert werden, wird dies in der nachfolgenden Begründung dargelegt.

Besonderer Teil:

Zu Artikel 1:

Ziffer 1 (§ 2 Absatz 1):

Mit dem neu eingefügten Satz 2 wird klargestellt, dass Planung, Bau und Unterhaltung von Straßen keinen Selbstzweck darstellen sondern der Erschließung der bestehenden und der Entwicklung neuer Siedlungsräume in den Stadtgemeinden, mithin den wohlverstandenen Mobilitätsinteressen der Allgemeinheit zu dienen haben. Satz 3 schreibt der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs besondere Bedeutung zu und vermittelt über die in Satz 2 dargelegten Tatbestände hinaus, Zweck- Zielbestimmungen als Grundlage der Rechtfertigung im Falle einer straßenrechtlich veranlassten Inanspruchnahme privaten Eigentums nach § 35 (siehe auch: Begründung zu § 35).

Ziffer 2 (§ 18 Absatz 4):

Mit der Änderung wird den Straßenbaubehörden die Aufgabe zugewiesen, Sondernutzungserlaubnisse in eigener Hoheit zu erteilen, soweit die Sondernutzung zu einer dauerhaften baulichen Veränderung der Straße führt. Indem die prüfende Behörde zugleich auch zur genehmigenden Behörde wird, können Doppelarbeiten und Schnittstellenprobleme vermieden werden. Die mit der Änderung des Gesetzes beabsichtigte Aufgabenzuweisung entspricht einer bereits seit vielen Jahren faktisch ausgeübten Verwaltungspraxis und wird nunmehr normativ geregelt.

Ziffer 3a (§ 33 Absatz 1):

Absatz 1 Satz 2 ermöglicht die Baurechtschaffung im Zuge der Planfeststellung auch für Radverkehrs- und Gehweganlagen. Im Vordergrund steht hier die Planfeststellung für Verkehrsanlagen, die als sogenannte Premiumrouten in der Regel sowohl stadtteil- wie auch B-Planübergreifenden Verkehrswert haben und deren Planung mittels des Institutes der Planfeststellung baurechtlich in einem einzigen Verfahren abgesichert werden können, ohne alle betroffenen B-Pläne im Einzelnen ändern zu müssen. Anlass dieser Normergänzung bieten zudem Überlegungen, umweltgerechte Radverkehrsverbindungen auch außerhalb beplanter Gebiete, also dort, wo kein Baurecht zur Anlage von Verkehrsanlagen besteht, herstellen zu können. Die Entscheidung über die Durchführung eines beantragten Verfahrens obliegt der Planfeststellungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen.

Ziffer 3b (§ 33 Absatz 1a):

Mit dem neu eingefügten Absatz 1a wird Art. 13 Abs. 1 lit. c iVm 2 lit. a der Seveso III-Richtlinie im Hinblick auf das Bremische Landesstraßenrecht Rechnung getragen.

Die Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 (sogenannte Seveso-III-Richtlinie) enthält Regelungen zum Zwecke der Verhütung schwerer Unfälle, die im Zusammenhang zwischen dem Bau und dem Betrieb einer Infrastrukturmaßnahme (Straße) einerseits und bestimmten Industrietätigkeiten andererseits verursacht werden können sowie zur Vermeidung und zur Begrenzung der Unfallfolgen für die menschliche Gesundheit und die Umwelt in diesem Zusammenhang.

Die Regelungen der Seveso III Richtlinie stellen nicht nur an die Errichtung und den Betrieb von Störfallbetrieben, sondern auch an neue Entwicklungen in der Nachbarschaft von Störfallbetrieben, durch die das Risiko eines schweren Unfalls vergrößert oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmert werden können, bestimmte Anforderungen wie unter anderem die Information und die Beteiligung der Öffentlichkeit, die Bekanntmachung von Entscheidungen und den Zugang zu den Gerichten auch für Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit.

Unter die in der EU Richtlinie genannte Fallgruppe der "...neuen Entwicklungen in der Nachbarschaft..." fallen auch Infrastrukturvorhaben wie zum Beispiel der Bau oder die Änderung von öffentlichen Straßen, vgl. Art. 13 Abs. 1 lit. c iVm Abs. 2 lit. a der Seveso III-Richtlinie. Mit dem neuen § 33 Abs. 1a des Bremischen Landesstraßengesetzes wird die Vorprüfung des Einzelfalls nach der Seveso-III-Richtlinie für alle Straßenneuplanungen- und Änderungen verbindlich eingeführt. Nach Art. 13 Abs. 2 Buchst. a) der Richtlinie sollen die Mitgliedstaaten unter anderem dafür Sorge tragen, dass zwischen den unter die Richtlinie fallenden Betrieben (Betriebsbereiche im Sinne des § 3 Abs. 5a des BImSchG) einerseits und „Hauptverkehrswegen“ andererseits ein angemessener Sicherheitsabstand gewahrt bleibt oder dass sonstige geeignete Vorkehrungen getroffen werden. Der notwendige Schutz dieser Nutzungen ist sowohl im Rahmen von raumbedeutsamen Planungen (§ 50 BImSchG) als auch bei der Zulassung konkreter Projekte (Straße) sicherzustellen. Nach hiesiger Auffassung lässt die Richtlinie eine Beschränkung des Anwendungsbereichs auf bloße „Hauptverkehrswege, sprich auf "wichtige Verkehrswege" aber nicht zu. Vielmehr ist im Rahmen der Vorprüfung auf die Umstände des Einzelfalls abzustellen, um richtlinienkonforme Ergebnisse, innerhalb der eng verknüpften urbanen Infrastrukturen zu erhalten.

Bei den hier in Rede stehenden Straßenplanungen ist daher frühzeitig zu überprüfen, ob ein Seveso-Betriebsbereich berührt sein kann. Im Falle des Bejahens einer Prüfung löst § 33 Absatz 1a sodann die Notwendigkeit der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens aus, wobei ein solches Verfahren gemäß § 33 Absatz 2 auch im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens ersetzt werden kann, was den Regelfall der innerstädtischen Bauleitplanung darstellt.

Ziffer 4 (§ 35 Absatz 1):

In seiner Grundsatzentscheidung vom 17. Dezember 2013, 1 BvR 3139/08 hat das Bundesverfassungsgericht durch Urteil festgestellt, dass sich eine Enteignung nur durch ein Gemeinwohlziel rechtfertigen lässt, das der parlamentarische Gesetzgeber zuvor bestimmt hat. Das Gemeinwohlziel (Zweck der Maßnahme) muss grundsätzlich geeignet sein, die für die Erreichung dieses Ziels typischerweise in Betracht kommende Enteignung zu rechtfertigen.

Das geltende Landesstraßengesetz sieht die Möglichkeit der Enteignung in § 35 zugunsten planfestgestellter Maßnahmen vor, enthält aber keine rechtlich ausreichende Zweckbestimmung, die als Grundlage für die Inanspruchnahme privaten Eigentums herangezogen werden könnte. Im Sinne von Artikel 14 Absatz 3 Grundgesetz ist ein

Vorhaben aber nur erforderlich und zu rechtfertigen, soweit es einen substantziellen Beitrag zur Erreichung eines durch den parlamentarischen Gesetzgeber bestimmten Gemeinwohlziels leistet. Die Enteignung selbst ist folglich nur dann erforderlich und zu rechtfertigen, wenn das enteignete Gut unverzichtbar für die Verwirklichung des Vorhabens ist.

Mit dem neuen Satz 3 bestimmt der parlamentarische Gesetzgeber, dass das Vorliegen des Allgemeinwohlinteresse für die Fälle, in denen die Enteignung auf Grundlage eines festgestellten oder genehmigten Plans erfolgt, der zur Verbesserung des gemeindlichen Verkehrsnetzes, der überörtlichen Verkehrsbeziehungen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder aus Gründen des Umweltschutzes erforderlich ist.

Inwieweit ein Vorhaben geeignet ist, eines oder mehrere der genannten Gemeinwohlziele zu fördern oder zu begründen, bleibt, gemessen an den hier parlamentarisch bestimmten Gemeinwohlzielen, der Prüfung im Rahmen der Gesamtabwägung vorbehalten.

Ziffer 5a (§ 39 Absatz 1):

Die Regelung in Absatz 1, wonach die Straßen zu reinigen sind, beschreibt das unveränderte Gebot des Abschnitts 9.

Ziffer 5b (§ 39 Absatz 2 und 3):

Absatz 2 regelt die Zuständigkeits- und Wahrnehmungspflichten der Träger der Straßenbaulast sowie das bisher in Absatz 3 (alt) geregelte Recht der Gemeinden, den Anliegern die Kosten der Straßenreinigung durch Satzungen zu übertragen.

In Absatz 3 werden Art und Umfang sowie die Gegenstände der Straßenreinigungspflichten geregelt. Der Tatbestandskatalog wird um die Merkmale Abfall und Verkehrsflächen für den Radverkehr erweitert. Darüber hinaus erfährt Absatz 3 den Zusatz „...das Entfernen übermäßigen Bewuchses auf dem Gehweg“. Mit dieser Ergänzung soll die Pflicht zur Reinigung des Gehwegs auf organischen Bewuchs erweitert werden, wobei die Beseitigungspflicht aus Gründen des *Übermaßverbotes* auf einen übermäßigen Bewuchs beschränkt bleibt.

Ziffer 6 (§ 40 Abs. 2):

In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „unmittelbar“ durch das Wort „nach“ ersetzt, weil sich die Regelung ansonsten nur auf Verkaufsstände, z.B. Kioske beschränken würde, die ihre Waren aus Verkaufsfenstern direkt zur Straße hin anbieten. Diese Verkaufsart ist allerdings auf Grund der zunehmenden Ausbreitung von Fastfood-Ketten nicht mehr zeitgemäß, weil der mit den dort erworbenen Waren verbundene Abfall aus dem Ladenlokal auf die Straße heraus getragen wird und nicht selten an Ort und Stelle vom Konsumenten „entsorgt“ wird. Satz 1 wird um eine genauere Beschreibung der reinigungspflichtigen Fläche ergänzt. Mit der neuen Fassung entfällt der Begriff des „Randstreifens“. Dieser wird durch die Worte, der „dem Betrieb vorgelagerten Gehweg auf voller Breite und in ganzer Tiefe“ ersetzt und präzisiert.

Ziffer 7a (§ 41 Absatz 1):

Absatz 1 wird in Satz 2 um den Satzteil „jeweils für die Straßenstrecke entlang des angrenzenden Grundstücks“ ergänzt, um die reinigungspflichtige Fläche rechtssicherer zu fassen.

Ziffer 7b (§ 41 Absatz 4 bis 7):

In Absatz 4 wird der Regelungsstatbestand sprachlich verständlicher gefasst, in dem die Zeiträume in denen die Reinigungspflicht besteht künftig nicht mehr negativ sondern positiv beschrieben werden. Inhaltlich erfolgt hierdurch keine Änderung.

In Absatz 5 Satz 1 wird die Formulierung „vor dem angrenzenden Grundstück“ durch die Formulierung „entlang des angrenzenden Grundstücks“ ersetzt, um die konkrete Lage der reinigungspflichtigen Fläche rechtssicherer zu machen. Zusätzlich werden die Reinigungspflichten in den Überschneidungsflächen (Eckbereiche) einmündender Straßen geregelt. Bei Grundstücken, vor denen sich ein Fußgängerüberweg, eine signalisierte Fußgängerfurt oder eine öffentliche Haltestelle befinden, ist auf einer Breite von 1,5 m bis an den Fahrbahnrand oder bis an die öffentliche Haltestelle zu reinigen. In Satz 4 werden die Wörter „Streuen gegen“ durch die Wörter „Abstumpfen von“ ersetzt. Mit der in Satz 4 vorgenommenen Änderung des für die Schneeräumspflicht auf Gehwegen und Straßen geltenden Tiefenmaßes von heute 3 m auf künftig 1,5 m beschränkt das neue Gesetz die Räumspflicht auf ein für Gehwege bundesweit übliches und in jeder Hinsicht ausreichendes Maß gegenüber der aktuellen Fassung. In Fußgängerzonen bleibt es bei dem heutigen Tiefenmaß von 3 m.

In Absatz 6 Satz 5 wird der Begriff „Fahrradwege“ durch „Verkehrsflächen für den Radverkehr“ ersetzt und insoweit auf alle, dem Radverkehr dienenden Straßenteile erweitert.

Dabei präzisiert Satz 7 (neu) den Regelungsgegenstand, weil es sich bei der Beseitigung im Sinne dieses Gesetzes nur um Rückstände handeln kann, die nicht selbst Eis- oder Schneerückstände (also geschmolzenes Wasser) sondern bloße Streumittelrückstände sind. Satz 4 (alt) wird gestrichen, da die bisherige Regelung nicht praktikabel ist.

Absatz 7 wird dahingehend geändert, dass die Entscheidung nicht mehr originär durch schriftlichen Bescheid erfolgen muss. Die mündliche Anordnung des Vollzugsbeamten ist verfahrensrechtlich ausreichend und sachgerechter, denn in der Regel wird an Ort und Stelle zu entscheiden und anzuordnen sein. Aufgrund der Regelungen des allgemeinen Verfahrensrechts (vgl. § 37 Absatz 2 Satz 2 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz) ist eine mündlich ergehende Anordnung überdies schriftlich zu bestätigen.

Ziffer 8a (§ 42 Absatz 1):

In Absatz 1 wurden die Regelungen über die Vertretung von Minderjährigen Reinigungspflichtigen und juristischen Personen gestrichen, so dass nunmehr einheitlich die allgemeinen Vertretungsregelungen nach bürgerlichem Recht gelten.

Der bisherige Absatz 3 wird als Grundsatzvorschrift zu Absatz 1. Im neuen Absatz 1, Satz 1, Ziffer 3 werden die Worte „wegen ihres Alters“ gestrichen, weil diese Formulierung diskriminierend und überflüssig ist. Allein die Merkmale „Krankheit“ oder „aus sonstigen Gründen nicht in der Lage“ sind ausreichend, um ggf. auch altersbedingtes Unvermögen tatbestandsmäßig erfassen zu können.

Ziffer 8b (§ 42 Absatz 2):

In Absatz 2 Satz 3 wird die Formulierung „...wenn die Durchführung der übernommenen Verpflichtung unmöglich wird“ durch die Formulierung „...wenn die Durchführung der übernommenen Verpflichtung nicht erfüllt wird“ ersetzt, weil das Merkmal der Erfüllung im ordnungsrechtlichen Sinne handhabbarer ist als das zivilrechtliche Institut der Unmöglichkeit.

Ziffer 8c (§ 42 Absatz 3):

Durch die Verschiebung des Absatzes 3 wird der alte Absatz 4 ohne inhaltliche Änderung der neue Absatz 3.

Ziffer 9 (§ 46 Absatz 1):

Durch die Änderung der Nummer 2 wird die Zuständigkeit für Sondernutzungen nach § 18 Abs. 4 Satz 5 (neu) auf den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr übertragen. Diese Regelung ist eine notwendige Folgeänderung aus Ziffer 2.

Ziffer 10 (§ 47 Absatz 1):

Der gestrichene Satzteil ist überflüssig, da sich die Behördenzuständigkeit bereits explizit aus den §§ 18, 38a sowie 40 bis 42 ergibt und zudem in § 47 Abs. 2 klargestellt ist, welche Behörden für die Überwachung der Erfüllung der sich aus diesen Vorschriften ergebenden Verpflichtungen einschließlich notwendiger Vollzugsmaßnahmen zuständig sind.

Ziffer 11 (§ 48 Absatz 1):

Die Ordnungswidrigkeitstatbestände unter Nummer 4 wurden an die neu gefassten Regelungen angepasst.

Zu Artikel 2:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.