

**Gesetzentwurf**

Hannover, den 20.03.2018

Der Niedersächsische Ministerpräsident

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes**

Frau  
Präsidentin des Niedersächsischen Landtages  
Hannover

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
anliegend übersende ich den von der Landesregierung beschlossenen

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes**

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlussfassung des Landtages herbeizuführen. Gleichzeitig beantrage ich, den Gesetzentwurf gemäß § 24 Abs. 2 Satz 1 der Geschäftsordnung des Niedersächsischen Landtages sogleich an einen Ausschuss zu überweisen. Eine Gesetzesfolgenabschätzung hat stattgefunden.

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung.

Mit freundlichen Grüßen  
Stephan Weil

**Entwurf**  
Gesetz  
**zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes\*)**

Artikel 1

Das Niedersächsische Straßengesetz in der Fassung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 2. März 2017 (Nds. GVBl. S. 48), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 18 Abs. 1 wird der folgende Absatz 1 a eingefügt:

„(1 a) Die Erlaubnis kann versagt werden, wenn tatsächliche Anhaltspunkte die Annahme rechtfertigen, dass die Sondernutzung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, straßen- oder städtebauliche Belange oder andere öffentliche Belange beeinträchtigen würde. Dies gilt nicht, wenn diese Belange in einem Verfahren zur Erteilung einer sonstigen nach öffentlichem Recht erforderlichen Genehmigung, Erlaubnis oder Bewilligung zu berücksichtigen sind.“

2. § 38 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 1 wird der folgende Absatz 1 a eingefügt:

„(1 a) Wird eine öffentliche Straße innerhalb eines Abstands von 2 000 m, bei Biogasanlagen von 200 m, um einen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5 a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gebaut oder geändert und kann sich dadurch das Risiko eines schweren Unfalls im Sinne des Artikels 3 Nr. 13 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. EU Nr. L 197 S. 1) vergrößern oder können sich die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern, so ist für die Maßnahme ungeachtet der Straßengruppe stets ein Planfeststellungsverfahren erforderlich; § 74 Abs. 6 und 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) findet keine Anwendung.“

- b) In Absatz 3 Satz 1 wird die Verweisung „Absatz 1“ durch die Verweisung „den Absätzen 1 und 1 a“ ersetzt.

- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In den Nummern 3 und 6 werden jeweils die Worte „des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ durch die Angabe „VwVfG“ ersetzt.

bb) Es wird die folgende Nummer 7 angefügt:

„7. In den Fällen des Absatzes 1 a müssen

- a) sowohl die Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG als auch die Benachrichtigungen nach § 73 Abs. 5 Satz 2 VwVfG oder die Benachrichtigungen über die Gelegenheit zur Einsichtnahme nach § 73 Abs. 3 Satz 2 VwVfG neben den Hinweisen nach § 73 Abs. 5 Satz 2 VwVfG die in Artikel 15 Abs. 2 der Richtlinie 2012/18/EU genannten Informationen enthalten sein und

---

\*) Artikel 1 Nr. 2 Buchst. a bis c dieses Gesetzes dient 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 (ABl. EU Nr. L 197 S. 1).

- b) neben dem aus den Zeichnungen und Erläuterungen nach § 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG bestehenden Plan die Informationen nach Artikel 15 Abs. 3 der Richtlinie 2012/18/EU gemäß § 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG ausgelegt oder gemäß § 73 Abs. 3 Satz 2 VwVfG zur Einsichtnahme bereitgehalten werden.“
- d) Es werden die folgenden Absätze 6 und 7 angefügt:
- „(6) Steht mit der Planung des Baus oder des Ausbaus einer Bundesautobahn oder einer im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen genannten Maßnahme die Planung einer Änderung an einer anderen Straße im Zusammenhang, so kann die für die andere Straße zuständige Behörde mit der für die Planung der Bundesfernstraße zuständigen Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde vereinbaren, dass diese in Planfeststellungsverfahren die Aufgaben des Trägers des Vorhabens sowie der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für die andere Straße übernimmt. Werden Vereinbarungen nach Satz 1 geschlossen, so findet nur ein Planfeststellungsverfahren statt.
- (7) Wird eine Maßnahme nach Beginn des Planfeststellungsverfahrens aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen, so wird das Verfahren durch die bis dahin zuständige Behörde fortgeführt.“

#### Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

---

#### Begründung

##### A. Allgemeiner Teil

###### I. Anlass, Ziele und Schwerpunkte des Entwurfs

Künftig sollen bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nicht nur straßenbezogene Belange berücksichtigt werden, sondern auch andere öffentliche Belange, vor allem allgemein ordnungsrechtliche Belange. Hintergrund dieser Gesetzesänderungen ist insbesondere die Aktionsform der sogenannten Islam-Informationsstände und Koranverteilkaktionen, mittels derer salafistische Propaganda in Deutschland verbreitet wird. Die Erweiterung des Prüfungsmaßstabes soll eine verbesserte Handhabung u. a. gegen diese Aktionsformen bieten.

Das Gesetz dient außerdem 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 (ABl. EU Nr. L 197 S. 1). Die Richtlinie enthält u. a. Anforderungen an neue Entwicklungen in der Nachbarschaft von Störfallanlagen und sieht unter bestimmten Voraussetzungen eine Öffentlichkeitsbeteiligung vor und macht hierzu detailliert Vorgaben.

Ein weiteres Ziel des Gesetzes ist es, neben § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) und § 6 des Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (NVwVfG) eine dritte Möglichkeit zu schaffen, Planfeststellungsverfahren, die in einem sachlichen Zusammenhang stehen, aber die strengen Voraussetzungen des § 75 VwVfG und des § 6 NVwVfG nicht erfüllen, von einer Behörde durchführen lassen zu können. Die durch die Verwaltungsreform im Jahr 2005 herbeigeführte Trennung der zuvor einheitlich bei den Bezirksregierungen angesiedelten Zuständigkeiten für straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren hat zu Schwierigkeiten in der Praxis geführt und wurde auch nicht mehr vollständig dem Grundsatz der planerischen Konfliktbewältigung gerecht.

Die Regelung dient der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung sowie der Vermeidung von Doppelarbeit.

## II. Wesentliches Ergebnis der Gesetzesfolgenabschätzung

Der neu eingefügte § 18 Abs. 1 a stellt ein wirksames Mittel in Bezug auf Aktionen islamistischer Gruppierungen in den Innenstädten dar. Etwaiger Mehraufwand kann durch die Erhebung von Verwaltungsgebühren ausgeglichen werden. Die Änderungen des § 38 (neuer Absatz 1 a und Änderungen in Absatz 4) dienen der Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU und sind daher alternativlos. Kostenfolgen sind nicht prognostizierbar. Die Regelung in § 38 Abs. 6 hilft, unnötige Doppelarbeit und erhebliche Verfahrensverzögerungen zu vermeiden. Auch hier wurde von einer Finanzfolgenabschätzung abgesehen, da kein Aufgabenbereich neu geordnet werden soll. Vielmehr ermöglicht der Entwurf die Übertragung von Aufgaben aufgrund einer freiwilligen Vereinbarung.

## III. Auswirkungen auf die Umwelt, den ländlichen Raum und die Landesentwicklung

Keine.

## IV. Auswirkungen auf die Verwirklichung der Gleichstellung von Frauen und Männern sowie Familien und Menschen mit Behinderungen

Keine.

## V. Voraussichtliche Kosten und haushaltsmäßige Auswirkungen

Keine.

## VI. Wesentliche Ergebnisse der Verbandsbeteiligung

Im Rahmen der Verbandsanhörung wurden die kommunalen Spitzenverbände beteiligt. Die in § 62 vorgesehene Regelung für bereits anhängige Verfahren wurde auf Bitten der kommunalen Spitzenverbände gestrichen. Einige Vorschläge zu systematischen oder textlichen Änderungen, auch in der Begründung, wurden ebenfalls umgesetzt. Im Übrigen wird auf die Begründung zu den einzelnen Vorschriften verwiesen.

## B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Zu Nummer 1 (§18 Abs. 1 a):

Der Anregung der kommunalen Spitzenverbände, den neuen Absatz als Absatz 1 a einzufügen, wurde aufgegriffen. Die vorgesehen Folgeänderungen waren dadurch entbehrlich.

Die Einfügung des neuen § 18 Abs. 1 a hat sowohl klarstellende als auch erweiternde Funktion. Die bereits nach der bisherigen Gesetzeslage im Rahmen der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis zu berücksichtigenden straßenbezogenen Belange, wie etwa die Gewährleistung des störungsfreien Gemeingebrauchs und der Schutz der Straßensubstanz, sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind nun ausdrücklich im Gesetz aufgeführt. Nach wie vor handelt es sich um ein präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt. Es besteht nur ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung.

Mit der Ergänzung „oder andere öffentliche Belange“ soll darüber hinaus der Umfang der von der Behörde bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigenden Belange erweitert werden. Bisher war es den zuständigen Behörden verwehrt, über die straßenbezogenen Belange hinaus andere öffentliche Belange zu berücksichtigen. Nunmehr sollen diese öffentlichen, vor allem allgemein ordnungsrechtlichen Belange bei der Prüfung mit einbezogen werden, wenn die Behörde Anhaltspunkte dafür hat, dass diese berührt sein könnten. Es obliegt der die Sondernutzungserlaubnis erteilenden Behörde, entsprechend dem Vorliegen von Hinweisen oder Erfahrungswerten eine Auswahl der für die Entscheidung eventuell erforderlichen öffentlichen Belange zu treffen und die zuständige Fachbehörde entsprechend frühzeitig zu beteiligen.

Auf diese Weise wird dafür Sorge getragen, dass insbesondere die Sicherheits- und Ordnungsbehörden bei Vorliegen von Anhaltspunkten frühzeitig, das heißt noch vor Erteilung oder Versagung der Erlaubnis, beteiligt werden.

Dies gilt allerdings, wie Satz 2 klarstellt, nicht, wenn andere daneben erforderliche Genehmigungen erforderlich sind und die Belange Gegenstand dieses anderen Verwaltungsverfahrens sind.

Die Prüfung der ordnungsrechtlichen Belange entfaltet eine Legalisierungswirkung, die nicht nur die Stelle, die die Sondernutzungserlaubnis erteilt hat, bindet, sondern auch die Sicherheits- und Ordnungsbehörden. Davon unberührt bleiben jedoch weitergehende Maßnahmen nach der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis aufgrund neuer Sachlage oder neuer Erkenntnisse. Die vorgesehene Regelung greift nicht, wenn eine Gemeinde gemäß § 18 Abs. 1 Satz 4 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) durch Satzung von der Erlaubnis befreit hat. Sie greift auch nicht, wenn die Info-Stände als Versammlungen im Sinne des § 2 des Niedersächsischen Versammlungsgesetzes und des Artikels 8 des Grundgesetzes ausgestaltet werden.

Hintergrund dieser Gesetzesänderungen ist insbesondere die Aktionsform der sogenannten Islam-Informationsstände und Koranverteilkaktionen, mittels derer salafistische Propaganda in Deutschland verbreitet wird. Die Verteilkaktionen beschränken sich dabei in der Regel nicht auf die bloße Weitergabe des Korans, sondern Salafisten nutzen diese Aktionen, um mit jungen Menschen in Kontakt zu treten und salafistisches Gedankengut zu verbreiten. Von diesen Aktionen können angesichts dieser Ausrichtung Beeinträchtigungen für die freiheitliche demokratische Grundordnung ausgehen. Die Erweiterung des Prüfungsmaßstabs sichert eine verbesserte Handhabung u. a. gegen diese Aktionsformen.

In ihrer Stellungnahme zum Gesetzentwurf äußert die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände die Befürchtung, dass der Verwaltungsaufwand erheblich steigen wird, wenn künftig nicht nur straßenbezogene Belange berücksichtigt werden müssen. Es ist allerdings zu erwarten, dass die Berücksichtigung anderer öffentlicher Belange über die Koranverteilkaktionen hinaus kaum Anwendungsfälle erfahren wird. Die Behörde verfügt im Rahmen der Ermessensentscheidung über einen Gestaltungsspielraum und trifft abhängig vom Vorliegen etwaiger Hinweise die Auswahl der eventuell in Betracht zu ziehenden öffentlichen Belange. Erst dann erfolgt die Beteiligung der fachlich zuständigen Behörden. Das heißt es sind (selbstverständlich) nicht immer alle öffentlichen Belange zu berücksichtigen. Den Umfang der Prüfung bestimmt stets der Sachverhalt. Danach dürfte die Annahme eines insgesamt eher marginalen Mehraufwandes naheliegen, der zudem über die Erhebung von Verwaltungsgebühren ausgeglichen werden kann. Bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen können neben den Nutzungsgebühren auch Verwaltungsgebühren nach § 4 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes in Verbindung mit einer Satzung oder, wenn die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zuständig ist, nach Nummer 91.5.1 der Anlage zu § 1 der Allgemeinen Gebührenordnung erhoben werden.

Der Anregung der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände, zur besseren Lesbarkeit der Vorschrift zwei Sätze zu bilden, wurde gefolgt.

Zu Nummer 2 (§ 38):

Zu Buchstabe a:

Die Regelung dient der Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU. Durch Artikel 15 der Richtlinie 2012/18/EU sollen die Informations- und Beteiligungsrechte der Öffentlichkeit verbessert werden. Mit dem neuen Absatz 1 a unterfallen deshalb der Bau und die Änderung sämtlicher öffentlicher Straßen, die in der Nähe von Störfallbetrieben liegen, künftig der Planfeststellung, wenn durch die Maßnahme das Risiko eines schweren Unfalls vergrößert oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmert werden können.

Als Maßnahmen kommen neben Baumaßnahmen auch verkehrsrechtliche Anordnungen und Änderungen des Widmungsumfanges der Straße infrage, wenn damit eine intensivere verkehrliche Nutzung in einer risikoe erhöhenden Weise verbunden ist (z. B. erhöhte Verkehrsdichte, mehr Personen oder Fahrzeuge, andere Fahrzeugarten etc.). Ist eine Risikoeerhöhung erkennbar, so ist die oben genannte Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens sicherzustellen.

Erste Voraussetzung ist, dass das Vorhaben innerhalb eines Abstandes von 2 000 m, bei Biogasanlagen von 200 m, um einen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5 a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) verwirklicht werden soll. Es handelt sich um einen Abstand,

innerhalb dessen unabhängig von den Besonderheiten des Einzelfalls eine Erhöhung des Risikos eines schweren Unfalls oder eine Verschlimmerung der Folgen eines solchen Unfalls denkbar ist. Wird dieser Abstand hingegen eingehalten, so kann regelmäßig davon ausgegangen werden, dass durch den Bau oder die Änderung einer Straße das Risiko eines schweren Unfalls weder vergrößert noch die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmert werden.

Der Abstand wird pauschal mit 2 000 m, bei Biogasanlagen mit 200 m, um einen Betriebsbereich festgelegt. Es handelt sich hierbei um eine konservative Betrachtung auf der Basis einer Konvention, die ein hohes Gefahrenpotenzial abbildet und dabei für das Verfahren Vereinfachung und Klarheit bedeutet. Bei den Biogasanlagen liegen im Vergleich zu anderen Betriebsbereichen konkrete und belastbare Kenntnisse zu den zu betrachtenden gefährlichen Stoffen und den einschlägigen Szenarien für eine Abstandsbestimmung vor, mit denen allgemeingültig ein geringerer Abstand begründbar ist.

Für Biogasanlagen wird ein Abstand von 200 m entsprechend der Arbeitshilfe „Szenarienspezifische Fragestellungen zum Leitfaden KAS-18“ der Kommission für Anlagensicherheit beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (KAS-32), 2. überarbeitete Fassung, November 2015, für ausreichend erachtet.

Wird der jeweilige Abstand nicht eingehalten, so ist in einem zweiten Schritt im Rahmen einer Risikoanalyse zu bewerten, ob mit dem beabsichtigten Bau oder der Änderung eine neue Entwicklung einhergeht, die das Risiko eines schweren Unfalls erhöhen oder die Folgen eines solchen verschlimmern kann.

Das Risiko oder die Folgen eines schweren Unfalls erhöhen sich u. a. dann nicht, sofern durch ein Gutachten einer oder eines nach § 29 b BImSchG bekannt gegebenen Sachverständigen nachgewiesen wird, dass durch das Vorhaben der angemessene Sicherheitsabstand zum Betriebsbereich eingehalten wird. Wegen der besonderen Kenntnisse der für die immissionsschutzrechtliche Überwachung der Anlage zuständigen Behörde soll diese im Hinblick auf Kenntnisse zu angemessenen Sicherheitsabständen aufgrund eigener Ermittlungen oder aufgrund bereits vorliegender Gutachten aus immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren und bei der Beurteilung von Gutachten zu angemessenen Sicherheitsabständen herangezogen werden.

In ihrer Stellungnahme regte die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände an, die Vorgaben der Richtlinie 2012/18/EU „schlanker“ umzusetzen, indem z. B. eine Differenzierung nach der Bedeutung der Straße vorgenommen wird. Hierbei wird jedoch verkannt, dass dieses Gesetz der Umsetzung der formellen Vorschriften in Artikel 15 der Richtlinie 2012/18/EU dient. Die Beschränkung auf Hauptverkehrswege nimmt die Richtlinie lediglich in Artikel 13 vor, in dem es materiell-rechtlich um die Einhaltung von Sicherheitsabständen geht. Dies ist allerdings eine erst innerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen von § 50 BImSchG zu prüfende Problematik und berührt nicht die Vorschrift über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Artikel 15, die einen weiten Anwendungsbereich hat.

Die Bedenken, dass sich durch diese Regelung die Zahl der durchzuführenden Planfeststellungsverfahren auch für Radwege und kleine Gemeindestraßen, die zu der Störfallanlage führen, wesentlich erhöht, wird nicht geteilt. In diesen Fällen wird man im Rahmen der Vorprüfung, ob sich durch die Maßnahme das Risiko eines schweren Unfalls vergrößert oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmert werden können, regelmäßig zu dem Ergebnis gelangen, dass dieses nicht der Fall ist.

Zu Buchstabe b:

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu der Änderung in Absatz 1. Die nach der Richtlinie 2012/18/EU erforderliche besondere Form der Öffentlichkeitsbeteiligung bei Vorhaben in der Nähe von Störfallbetrieben kann auch in einem Bebauungsplanverfahren sichergestellt werden. Daher kann ein Bebauungsplan auch die nach Absatz 1 a erforderliche Planfeststellung ersetzen.

Zu Buchstabe c:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die Regelung beinhaltet die Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2012/18/EU zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Fall der Planfeststellungspflicht für Vorhaben nach Absatz 1 a, die im Anwendungsbereich der Richtlinie liegen. Das in den §§ 72 bis 78 VwVfG geregelte Planfeststellungsverfahren entspricht mit den hier vorgenommenen Modifikationen dem in Artikel 15 der Richtlinie 2012/18/EU geregelten Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit. Dort macht die Richtlinie detaillierte Vorgaben zur Information der Öffentlichkeit (Artikel 15 Abs. 2), zur Auslegung der Planunterlagen (Artikel 15 Abs. 3), zur Abgabe von Stellungnahmen (Artikel 15 Abs. 4) und zur Bekanntmachung von Entscheidungen (Artikel 15 Abs. 5). Nach Artikel 15 Abs. 7 der Richtlinie 2012/18/EU legen die Mitgliedstaaten die genauen Vorkehrungen für die Unterrichtung der Öffentlichkeit und die Anhörung der betroffenen Öffentlichkeit fest.

Zu Buchstabe d:

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dient es dem Gebot der Problembewältigung, wenn die Planungskompetenz eines Vorhabenträgers auf notwendige Folgemaßnahmen in § 75 VwVfG an anderen Anlagen erstreckt wird. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen entstehen. Das Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es nach dieser Rechtsprechung jedoch nicht, andere Planungen mit zu erledigen, wenn sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern. Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme wegen seiner kompetenzerweiternden Wirkung räumlichen und sachlichen Beschränkungen. Folgemaßnahmen dürfen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Dies setzt dem Bestreben der Planfeststellungsbehörde Grenzen, in jeder Hinsicht optimale Lösungen zur planerischen Konfliktbewältigung zu entwickeln. Nicht alles, was in Bezug auf die anderen Anlagen in der Folge des Vorhabens wünschenswert und zweckmäßig erscheint, darf der Vorhabenträger in eigener Zuständigkeit planen und ausführen. Das gilt auch dann, wenn der für die andere Anlage zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist; denn die gesetzliche Kompetenzordnung ist allen Hoheitsträgern vorgegeben (Urteile vom 12. Februar 1988 - BVerwG 4 C 54.84 - Buchholz 316 § 75 VwVfG Nr. 3, S. 2 f., vom 26. Mai 1994 - BVerwG 7 A 21.93 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 30, S. 6, und vom 9. Februar 2005 - BVerwG 9 A 62.03 - Buchholz 316 § 78 VwVfG Nr. 10, S. 6; Beschluss vom 24. März 1999 - BVerwG 11 B 38.98 - Juris Rn. 5).

Aufgrund dieser Rechtsprechung sah sich die Verwaltung in letzter Zeit verstärkt dazu gezwungen, bei zusammenhängenden Projekten, wie z. B. einer im Bedarfsplan des Bundes ausgewiesenen Planung einer Bundesfernstraße, mit der eine Änderung an einer Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße einherging, zwei oder mehrere Planfeststellungsverfahren sowohl durch das Land als auch parallel durch die jeweilige Kommune, durchzuführen. Sowohl die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände als auch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sehen hierin eine unnötige Doppelarbeit, die in Zukunft vermieden werden sollte. Zur Lösung dieses Problems wird daher in § 38 Abs. 6 für die Landkreise und kreisfreien Städte die Möglichkeit geschaffen, bei Änderungen an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, die mit der Bedarfsplanmaßnahme in einem sinnvollen planerischen Zusammenhang stehen, sowohl die Zuständigkeit als Antragsteller als auch die Zuständigkeit als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde alternativ oder kumulativ durch jeweils freiwillige Vereinbarung auf die für die Bedarfsplanmaßnahme zuständige Behörde zu übertragen. In diesen Fällen findet nur ein Planfeststellungsverfahren statt. Auf Anregung der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände wurde die Regelung so gestaltet, dass eine Vereinbarungslösung selbständig als dritte Möglichkeit neben den bestehenden Plankonzentrationsmöglichkeiten der Verwaltungsverfahrensgesetze (des Bundes und des Landes) geschaffen wird.

Die Übertragung der Zuständigkeit auf Antragstellerseite im eigenen Wirkungskreis ist notwendig, da im Fachplanungsrecht Straße die Zuständigkeit dem Baulastträger obliegt (§ 9 Abs. 1 Satz 1 NStrG). Ohne eine solche Übertragung würde ein Planfeststellungsbeschluss, der von einer anderen Behörde beantragt wurde, an einem erheblichen nicht heilbaren Fehler leiden und durch das berufene Gericht aufgehoben werden.

Der neue Absatz 7 schließt eine Regelungslücke. § 3 Abs. 3 VwVfG in Verbindung mit § 1 NVwVfG enthält nur eine Regelung für den Fall, dass sich die örtliche Zuständigkeit während des Verwal-

tungsverfahrens ändert. Eine entsprechende Regelung für die sachliche Zuständigkeit ist gerade bei Verfahren von längerer Dauer, wie dem Planfeststellungsverfahren, sinnvoll, um Doppelarbeit zu vermeiden und insbesondere die Landkreise und kreisfreien Städte zu entlasten.

Die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände hatte in ihrer Stellungnahme darum gebeten, einen Kontrahierungszwang für die Landesstellen gesetzlich zu verankern. Hierfür wird keine praktische Notwendigkeit gesehen, zumal sich entsprechende Vorgaben auch auf dem Erlasswege durch die oberste Straßenbaubehörde umsetzen lassen.

Im Vorentwurf war zunächst vorgesehen, die Regelungen in § 38 Abs. 1, 6 und 7 in einen eigenen § 39 zu überführen. Hiervon wurde aus systematischen Gründen Abstand genommen, sodass Folgeänderungen entbehrlich wurden.

Zu Artikel 2:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.