



HESSISCHER LANDTAG

22. 09. 2026

Eilausfertigung

Gesetzentwurf

Landesregierung

Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften

Die Landesregierung legt mit Schreiben vom 21. September 2026 den nachstehenden, durch Kabinettsbeschluss vom 17. September 2026 gebilligten und festgestellten Gesetzentwurf dem Landtag zur Beschlussfassung vor.

Der Gesetzentwurf wird vor dem Landtag von dem Hessischen Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum vertreten.

Fre 22/03

22/09/26 Ba

Drucksache 21/ 5221

**Vorblatt
betreffend
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften**

FL (WVA)

A. Problem

Das Hessische Straßengesetz (HStrG) von 1962 ist zuletzt 2002 umfassend geändert und im Juni 2003 neu bekannt gemacht worden. Seither hat es zwar wiederholt einzelne Änderungen erfahren, etwa aufgrund der Neuordnung der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung zum 01.01.2012, aber seine Regelungen wurden nicht mehr insgesamt auf Konsistenz und Klarheit überprüft und überarbeitet. Dies ist zum einen für die Umsetzung von Vereinbarungen zur Planungs- und Verfahrensbeschleunigung der Anpassung des HStrG erforderlich. Zum anderen ergibt sich Anpassungsbedarf im Hinblick auf die von Hessen Mobil und anderen Behörden, Verbänden und Privatpersonen angeregten Korrekturen, Klarstellungen und Ergänzungen des HStrG. Am 29.07.2026 ist zudem das Infrastruktur-Zukunftsgesetz in Kraft getreten. Dieses wirkt sich mit zusätzlichen Elementen der Beschleunigung auch auf die Länder aus, sodass auch auf dieser Grundlage Änderungen im HStrG vorgenommen wurden.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf dient im Wesentlichen der Ergänzung des HStrG um planungs- und verfahrensbeschleunigende Regelungen u. a. in Anlehnung an die erfolgten Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes. Die Änderungen im Übrigen dienen weitgehend der Klarstellung.

C. Befristung

Keine.

D. Alternativen

Keine.

E. Finanzielle Auswirkungen

1. Auswirkungen auf die Finanz-, Vermögens- und Erfolgsrechnung

	Liquidität		Ergebnis	
	Ausgaben	Einnahmen	Aufwand	Ertrag
Einmalig im Haushaltsjahr	0	0	0	0
Einmalig in künftigen Haushaltsjahren	0	0	0	0
Laufend ab Haushaltsjahr	0	0	0	0

Voraussichtlich keine.

Durch die Änderung des HStrG wird lediglich dem HMWVW eine zusätzliche Aufgabe übertragen, nämlich die – bislang in die Zuständigkeit der Regierungspräsidien fallende – Aufgabe der Planfeststellung für Gemeindestraßen (vgl. § 35 Abs. 2). Da der Bau von Gemeindestraßen grundsätzlich keiner Planfeststellung bedarf (vgl. § 33 Abs. 1 Satz 2), wurde in der Vergangenheit für

Gemeindestraßen nur sehr selten die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Es ist nicht damit zu rechnen, dass sich die Zahl der Verfahren in Zukunft erhöhen wird; zudem wird die Möglichkeit der Antragstellung auf wesentliche Änderungen von Gemeindestraßen beschränkt.

2. Auswirkungen auf die mittelfristige Finanz- und Entwicklungsplanung
Keine.

3. Auswirkungen für hessische Gemeinden und Gemeindeverbände
Keine.

F. Unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die Chancengleichheit von Frauen und Männern
Keine.

G. Besondere Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen

Das Gesetz/die Verordnung wurde am Maßstab der UN-Behindertenrechtskonvention überprüft.

☒ Es bestand kein Änderungsbedarf.

☐ Die erforderlichen Anpassungen wurden vorgenommen.

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften

Vom

Artikel 1 ¹

Änderung des Hessischen Straßengesetzes

Das Hessische Straßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. Dezember 2025 (GVBl. 2025 Nr. 110, 2025 Nr. 117), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) In der Angabe zu § 1 werden die Wörter „und Zielbestimmung“ gestrichen.
- b) Nach der Angabe zu § 1 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 1a Grundsätze“
- c) Die Angabe zu § 6a wird gestrichen.
- d) Die Angabe zu § 8 wird wie folgt gefasst:
„§ 8 (aufgehoben)“
- e) Die Angabe zu § 10 wird wie folgt gefasst:
„§ 10 Gemeindliche Reinigungs-, Räum- und Streupflicht“
- f) Der Angabe zu § 19 werden die Wörter „und Zugänge“ angefügt.
- g) Die Angabe zu § 22 wird wie folgt gefasst:
„§ 22 Straßenanliegerinnen und Straßenanlieger“
- h) Die Angabe zu § 24 wird wie folgt gefasst:
„§ 24 Werbeanlagen an Brücken“
- i) Der Angabe zu § 32 werden die Wörter „und Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse“ angefügt.
- j) Die Angabe zu § 32b wird wie folgt gefasst:
„§ 32b Duldungspflichten“

¹ Ändert FFN 60-6

- k) Die Angabe zu § 33 wird durch folgende Angaben ersetzt:
 - „§ 33 Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung
 - § 33a Umweltverträglichkeitsprüfung
 - § 33b Anhörungsverfahren
 - § 33c Planfeststellungsbeschluss und Plangenehmigung“
 - l) Die Angabe zum zweiten Teil wird wie folgt gefasst:
 - „Zweiter Teil
 - Sonderbestimmungen für Ortsdurchfahrten und Gemeindestraßen“
 - m) Die Angabe zu § 39 wird wie folgt gefasst:
 - „§ 39 Unterhaltung von auf einen bestimmten Benutzerkreis beschränkten Gemeindestraßen“
 - n) Die Angabe zu § 40 wird wie folgt gefasst:
 - „§ 40 (aufgehoben)“
 - o) Die Angabe zu § 41 wird wie folgt gefasst:
 - „§ 41 Träger der Straßenbaulast für Landes- und Kreisstraßen“
 - p) Die Angabe zu § 42 wird wie folgt gefasst:
 - „§ 42 Verwaltung der Kreisstraßen durch das Land“
 - q) Die Angabe zu § 44 wird wie folgt gefasst:
 - „§ 44 (aufgehoben)“
 - r) Die Angabe zu § 48 wird wie folgt gefasst:
 - „§ 48 Ausbauvorschriften“
 - s) Die Angabe zu § 53 wird wie folgt gefasst:
 - „§ 53 (aufgehoben)“
 - t) Die Angabe zu § 54 wird wie folgt gefasst:
 - „§ 54 (aufgehoben)“
2. § 1 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift werden die Wörter „und Zielbestimmung“ gestrichen.
 - b) Die Absatzbezeichnung „(1)“ wird gestrichen.
 - c) Abs. 2 wird aufgehoben.
3. Nach § 1 wird als § 1a eingefügt:

„§ 1a

Grundsätze

(1) Öffentliche Straßen sollen eine an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ausgerichtete Nutzung ermöglichen und ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleisten.

(2) Für den Landesstraßenbau gilt der Grundsatz Erhaltung vor Neubau.“

4. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Abs. 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „gewidmet sind“ ein Komma und die Angabe „sowie Straßen nach § 52 Abs. 2“ eingefügt.

b) Abs. 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. der Straßenkörper; das sind insbesondere der Straßengrund, der Straßenunterbau, der Straßenoberbau, die Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme, Gräben, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern, Lärmschutzanlagen, Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen, Parkstreifen und -buchten sowie Parkplätze, soweit sie mit der Fahrbahn verbunden sind und nicht den Charakter einer eigenständigen Verkehrsanlage haben, Haltestellenbuchten für den Linienverkehr sowie die der Entflechtung vom Kraftfahrzeugverkehr dienenden Rad- und Gehwege, auch wenn sie ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbstständige Rad- und Gehwege);“.

bb) In Nr. 3 wird das Wort „Anlieger“ durch die Wörter „Anliegerinnen und Anlieger“ und das Semikolon am Ende durch einen Punkt ersetzt.

cc) Nr. 4 wird aufgehoben.

c) Als Abs. 3 wird angefügt:

„(3) Nebenanlagen öffentlicher Straßen sind solche Anlagen, die überwiegend den Aufgaben der Straßen- und Verkehrsverwaltung dienen, wie Straßenmeistereien, Gerätehöfe, Lager, Lagerplätze, Ablagerungs- und Entnahmestellen, Hilfsbetriebe und -einrichtungen.“

5. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Nr. 3 wird am Ende das Semikolon durch ein Komma ersetzt und es werden die Wörter „sowie dem Rad- oder Fußverkehr dienende oder zu dienen bestimmte Wege, die nicht Bestandteil einer öffentlichen Straße sind.“ angefügt.

bbb) Nr. 4 wird aufgehoben.

bb) Satz 2 wird aufgehoben.

b) Abs. 2 wird aufgehoben.

c) Der bisherige Abs. 3 wird Abs. 2 und wie folgt gefasst:

„Die Straßenbaubehörden führen Straßenverzeichnisse. Die für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerin oder der hierfür zuständige Minister kann durch Rechtsverordnung nähere Regelungen über Inhalt und Führung der Straßenverzeichnisse treffen.“

6. § 4 wird wie folgt gefasst:

Widmung

(1) Widmung ist die Allgemeinverfügung, durch die eine Straße die Eigenschaft als öffentliche Straße erhält. Die Straßengruppe, zu der die Straße nach § 3 Abs. 1 gehört, ist in der Verfügung festzulegen. Die Widmung kann auf bestimmte Benutzungsarten beschränkt werden. Die Widmung von Gemeindestraßen kann auch auf einen bestimmten Kreis von Benutzerinnen und Benutzern, bestimmte Benutzungszwecke oder bestimmte Benutzungszeiten beschränkt werden.

(2) Widmungserweiterung ist die Allgemeinverfügung, durch die eine Beschränkung der Widmung ganz oder teilweise aufgehoben wird. Die Vorschriften über die Widmung gelten für die Widmungserweiterung entsprechend.

(3) Die Widmung verfügt die Straßenbaubehörde. Ist die Straßenbaulast in der Ortsdurchfahrt geteilt, so widmet die für die Fahrbahn zuständige Straßenbaubehörde. Ist die widmende Straßenbaubehörde nicht Behörde des Trägers der Straßenbaulast, so ist dessen Zustimmung zur Widmung erforderlich.

(4) Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist oder die Eigentümerin oder der Eigentümer und sonst zur Nutzung dinglich Berechtigte der Widmung zugestimmt haben oder der Träger der Straßenbaulast im Enteignungsverfahren vorläufig in den Besitz des der Straße dienenden Grundstücks eingewiesen worden ist.

(5) Die Widmung der Landes- und Kreisstraßen ist im Staatsanzeiger für das Land Hessen, die der Gemeindestraßen in ortsüblicher Weise öffentlich bekanntzumachen. Im Falle des § 2 Abs. 1 Satz 2 erfolgt die Bekanntmachung der Verkehrsübergabe durch den Träger der Straßenbaulast.

(6) Wird eine Straße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, soweit dadurch Flächen in Anspruch genommen werden, die unmittelbar an die gewidmete Straßenfläche angrenzen. Die neuen Straßenteile dürfen dem Verkehr nur übergeben werden, wenn die Voraussetzungen des Abs. 4 vorliegen. Einer öffentlichen Bekanntmachung nach Abs. 5 bedarf es nicht.

(7) Die Widmung einer Straße kann auch in dem Planfeststellungsbeschluss, durch den der Bau der Straße zugelassen wird, mit der Maßgabe verfügt werden, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird. In diesem Fall ist die zu widmende Straße in den im Planfeststellungsverfahren über die Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlichten Plänen als solche kenntlich und die Entscheidung mit dem Planfeststellungsbeschluss bekanntzumachen. Die Verkehrsübergabe darf erst erfolgen, wenn die Voraussetzungen des Abs. 4 vorliegen.

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

7. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Hat sich die Verkehrsbedeutung einer öffentlichen Straße geändert oder ist eine öffentliche Straße nicht in die ihrer Verkehrsbedeutung entsprechende Straßengruppe eingestuft, so ist sie in die entsprechende Straßengruppe umzustufen.“

b) In Abs. 2 wird das Wort „obersten“ durch „oberen“ ersetzt.

c) Als Abs. 5 wird angefügt:

„(5) Die Umstufung einer öffentlichen Straße kann auch im Planfeststellungsbeschluss verfügt werden, wenn sich ihre Verkehrsbedeutung durch das planfestgestellte Vorhaben ändert und die umzustufende Straße in den im Planfeststellungsverfahren über die Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlichten Plänen kenntlich gemacht worden ist. In der mit dem Planfeststellungsbeschluss bekanntzumachenden Verfügung ist der Zeitpunkt näher zu bestimmen, in dem die Umstufung wirksam wird.“

8. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6

Einziehung

(1) Eine öffentliche Straße kann eingezogen werden, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht oder das Wohl der Allgemeinheit es erfordert. Die Widmung einer Straße kann nach § 4 Abs. 1 Satz 3 und 4 nachträglich beschränkt werden (Teileinziehung), wenn hierfür überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit vorliegen. Für die Teileinziehung gelten Abs. 2 bis 4 entsprechend.

(2) Die Einziehung verfügt die Straßenbaubehörde. Ist die Straßenbaulast in der Ortsdurchfahrt geteilt, so zieht die für die Fahrbahn zuständige Straßenbaubehörde nach Anhörung der Gemeinde ein. Ist die einziehende Straßenbaubehörde nicht Behörde des Trägers der Straßenbaulast, so ist dessen Zustimmung zur Einziehung erforderlich.

(3) Die beabsichtigte Einziehung ist drei Monate vorher in den Gemeinden, die die Straße berührt, ortsüblich anzukündigen.

(4) Die Einziehung der Landes- und Kreisstraßen ist im Staatsanzeiger für das Land Hessen, die der Gemeindestraßen in ortsüblicher Weise öffentlich bekanntzumachen. In der Einziehungsverfügung ist der Tag zu bestimmen, an dem die Eigenschaft als öffentliche Straße endet.

(5) Die Einziehung einer öffentlichen Straße kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss verfügt werden, wenn für sie infolge des planfestgestellten Vorhabens das Verkehrsbedürfnis entfällt und die Einziehung in den im Planfeststellungsverfahren über die Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlichten Plänen kenntlich gemacht worden ist. In der Verfügung ist der Zeitpunkt näher zu bestimmen, in dem die Einziehung wirksam wird. Einer vorherigen Ankündigung bedarf es nicht. Die Einziehungsverfügung ist mit dem Planfeststellungsbeschluss bekanntzumachen.

(6) Wird ein Abschnitt oder Bestandteil einer öffentlichen Straße unwesentlich geändert und wird dadurch eine bislang von der Widmung der Straße erfasste Fläche für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigt, so gilt diese Fläche mit Abschluss der Baumaßnahmen als eingezogen. Einer vorherigen Ankündigung und öffentlichen Bekanntmachung bedarf es nicht.“

9. § 6a wird aufgehoben.

10. § 7 wird wie folgt geändert:

a) In Abs. 2 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Wenn die Straßenbaubehörde nicht Behörde des Trägers der Straßenbaulast ist, ist auch das Benehmen mit dem Träger der Straßenbaulast herzustellen.“

b) Abs. 3 wird aufgehoben.

c) Der bisherige Abs. 4 wird Abs. 3 und in Satz 1 wird das Wort „oberste“ durch „obere“ ersetzt.

11. § 8 wird aufgehoben.

12. § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9

Straßenbaulast

(1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der öffentlichen Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Zustand zu bauen, zu ändern, zu unterhalten und für deren verkehrssicheren Zustand Sorge zu tragen. Dabei haben sie die sonstigen öffentlichen Belange sowie das Ziel, eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Auf den nicht verkehrssicheren Zustand einer Straße haben sie vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durch Gefahrzeichen hinzuweisen.

(2) Die Träger der Straßenbaulast sollen nach besten Kräften die öffentlichen Straßen vom Schnee räumen und bei Schnee- und Eisglätte streuen.

(3) Die sich aus der Straßenbaulast ergebenden Aufgaben werden von den Bediensteten der damit befassten Körperschaften in Ausübung eines öffentlichen Amtes wahrgenommen. Dies gilt auch für Bundesstraßen.“

13. § 10 wird wie folgt gefasst:

„§ 10

Gemeindliche Reinigungs-, Räum- und Streupflicht

(1) Zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung haben die Gemeinden alle öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage zu reinigen. Das gilt auch für Bundesstraßen.

(2) Die Reinigungspflicht umfasst auch die Verpflichtung, die Gehwege und Überwege für Fußgängerinnen und Fußgänger vom Schnee zu räumen und bei Schnee- und Eisglätte zu streuen. Dabei haben sie auf Gehwegen einen Streifen von 1,5 m Breite zu räumen und zu streuen; dies gilt nicht bei Gehwegen, die eine geringere Breite aufweisen. Soweit Gehwege nicht vorhanden sind, erstreckt sich die Räum- und Streupflicht auf einen Streifen von 1,5 m Breite entlang der Grenze zu den anliegenden Grundstücken.

(3) Die Gemeinden haben im Übrigen die öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit vom Schnee zu räumen und bei Schnee- und Eisglätte zu streuen, soweit das zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich ist.

(4) Die Gemeinden können die Reinigung einschließlich des Winterdienstes durch Satzung auf Gemeindestraßen außerhalb der geschlossenen Ortslage ausdehnen, an die bebaute Grundstücke angrenzen.

(5) Die Gemeinden sind berechtigt, durch Satzung die Pflichten nach Abs. 1, 2 und 4 im Rahmen des Zumutbaren ganz oder teilweise den Eigentümerinnen und Eigentümern oder Besitzerinnen und Besitzern der durch öffentliche Straßen erschlossenen Grundstücke aufzuerlegen oder sie zu den entsprechenden Kosten heranzuziehen. Verpflichtungen, die sich auf die für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmte Fahrbahn erstrecken, dürfen nur für solche Straßen auferlegt werden, bei denen wegen der Art und des Umfangs ihrer Nutzung keine Gefährdung der körperlichen Unversehrtheit der Verpflichteten zu besorgen ist. In der Satzung können die Gemeinden das Streuen von Gehwegen näher regeln und die Verwendung

schädlicher Stoffe verbieten. Die Heranziehung zu den Kosten regelt sich nach den Vorschriften des kommunalen Abgabenrechts.“

14. In § 11 Abs. 3 Nr. 1 wird die Angabe „§ 2 Abs. 2 Nr. 4“ durch „§ 2 Abs. 3“ ersetzt.

15. In § 12 Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „vom Leiter der Behörde oder einem Vertreter“ durch „von der Behördenleitung oder ihrer Vertretung“ ersetzt.

16. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ist der Träger der Straßenbaulast nicht Eigentümer der Grundstücke, die für die Straße in Anspruch genommen sind, so steht ihm die Ausübung der Rechte und Pflichten der Eigentümerin oder des Eigentümers in dem Umfang zu, in dem die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs dies erfordert.“

b) In Abs. 2 Satz 1 werden die Wörter „des Eigentümers“ durch „der Eigentümerin oder des Eigentümers“ ersetzt und die Wörter „und die zu ihr gehörigen Anlagen“ gestrichen.

c) Abs. 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „dem Eigentümer“ durch „der Eigentümerin oder dem Eigentümer“ und die Wörter „der Eigentümer“ durch „die Eigentümerin oder der Eigentümer“ ersetzt.

bb) In Satz 2 wird das Wort „übrigen“ durch „Übrigen“ ersetzt.

17. In § 15 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „des Verursachers“ durch „der Verursacherin oder des Verursachers“ ersetzt.

18. § 16 wird wie folgt geändert:

a) In Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „behinderte Menschen“ durch „Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen“ ersetzt.

b) In Abs. 3 Satz 1 werden die Wörter „Der Erlaubnisnehmer“ durch „Die Erlaubnisnehmerin oder der Erlaubnisnehmer“ ersetzt.

c) Abs. 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Erlaubnisnehmerin oder der Erlaubnisnehmer hat Anlagen so zu errichten und zu unterhalten, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.“

d) Abs. 6 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Der Erlaubnisnehmer“ durch „Die Erlaubnisnehmerin oder der Erlaubnisnehmer“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Im Falle des Abs. 2 Satz 3 findet § 49 Abs. 6 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 2010, zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. Dezember 2025 (GVBl. 2025 Nr. 110), entsprechende Anwendung.“

cc) Satz 3 wird aufgehoben.

e) In Abs. 7 Satz 3 werden die Wörter „dem Antragsteller“ durch „der Antragstellerin oder dem Antragsteller“ ersetzt.

19. § 16a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „Kunden und Kundinnen“ durch „Kundinnen und Kunden“ ersetzt.
- b) In Satz 2 werden die Wörter „Fahrern und Fahrerinnen“ durch „Fahrerinnen und Fahrern“ ersetzt.

20. § 17a wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Angabe „§ 16 oder § 16a“ durch „§ 16, § 16a oder § 19“ sowie die Wörter „ein Erlaubnisnehmer“ durch die Wörter „eine Erlaubnisnehmerin oder ein Erlaubnisnehmer“ und das Wort „seinen“ durch „ihren oder seinen“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Kosten“ die Wörter „der oder“ eingefügt.

b) Abs. 3 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Ist die Eigentümerin oder der Eigentümer oder die Halterin oder der Halter der von der Straße entfernten Gegenstände innerhalb angemessener Frist nicht zu ermitteln oder kommt sie oder er ihren oder seinen Zahlungspflichten innerhalb von zwei Monaten nach Zahlungsaufforderung nicht nach oder holt sie oder er die Gegenstände innerhalb einer schriftlich gesetzten angemessenen Frist nicht ab, so kann die Straßenbaubehörde die Gegenstände verwerten und entsorgen; in der Aufforderung zur Zahlung oder Abholung ist darauf hinzuweisen.“

21. In § 18 Abs. 1 Satz 3 werden nach dem Wort „Interesse“ die Wörter „der oder“ eingefügt.

22. § 19 wird wie folgt gefasst:

„§ 19

Zufahrten und Zugänge

(1) Zufahrten und Zugänge (Zuwegungen) sind Verbindungen von Grundstücken und von nichtöffentlichen Wegen mit öffentlichen Straßen. Die Errichtung und Änderung von Zuwegungen an Landes- und Kreisstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt gelten als Sondernutzung und bedürfen einer Sondernutzungserlaubnis. Zuwegungen werden geändert, wenn ihr Anschluss an die öffentliche Straße baulich umgestaltet wird oder wenn sie einem wesentlich größeren oder andersartigen Verkehr dienen sollen. § 16 Abs. 2 bis 6 gilt entsprechend; § 18 findet keine Anwendung.

(2) Einer Sondernutzungserlaubnis bedarf es nicht, wenn

1. Zuwegungen zu baulichen Anlagen geschaffen oder geändert werden, die dem Verfahren nach § 23 Abs. 2 unterliegen oder die in Bebauungsplänen festgelegt sind;
2. Zuwegungen auf der Grundlage eines in einem Flurbereinigungsverfahren, Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren festgestellten oder genehmigten Plans neu geschaffen oder geändert werden.

Für nicht erlaubnispflichtige Zuwegungen gilt § 16 Abs. 4 entsprechend.“

23. § 22 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird das Wort „Straßenanlieger“ durch „Straßenanliegerinnen und Straßenanlieger“ ersetzt.
- b) Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- aa) Satz 2 wird aufgehoben.
 - bb) Im neuen Satz 2 wird das Wort „Anliegern“ durch die Wörter „Anliegerinnen und Anliegern“ ersetzt.
 - cc) Im neuen Satz 3 werden die Wörter „der Anlieger“ durch „die Anliegerin oder der Anlieger“ ersetzt.
 - c) Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird das Wort „Inhaber“ durch die Wörter „Inhaberin oder Inhaber“ ersetzt.
 - bb) In Satz 3 wird die Angabe „4“ durch „3“ ersetzt.
 - d) Abs. 5 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Hat“ die Wörter „die oder“ eingefügt.
 - bb) Folgende Sätze werden angefügt:

„Kommt über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zustande, so entscheidet auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast oder auf Antrag der oder des Entschädigungsberechtigten die Enteignungsbehörde. Für das Verfahren gelten die enteignungsrechtlichen Vorschriften über die Feststellung der Entschädigung entsprechend.“
 - e) Abs. 6 wird wie folgt gefasst:

„Den Eigentümerinnen und Eigentümern oder Besitzerinnen und Besitzern von Grundstücken, die an einer Straße liegen, (Straßenanliegerinnen und Straßenanlieger) steht kein Anspruch darauf zu, dass die Straße nicht geändert oder eingezogen wird.“
24. § 23 wird wie folgt gefasst:

„§ 23

Bauliche Anlagen an Straßen

(1) Außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt dürfen bauliche Anlagen längs der Landes- und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten, für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet werden. Dies gilt für Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs entsprechend. Satz 1 gilt nicht für technische Einrichtungen, die für das Erbringen von öffentlich zugänglichen Telekommunikationsdiensten erforderlich sind, sowie für Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie.

(2) Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde, wenn

1. bauliche Anlagen längs der Landes- oder Kreisstraße außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten, für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,
2. bauliche Anlagen auf Grundstücken errichtet werden sollen, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten an Landes- oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen, oder wenn bauliche Anlagen auf Grundstücken, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten an Landes- oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen sind, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.

(3) Die Zustimmung nach Abs. 2 darf versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist. Die Zustimmung gilt zwei Monate nach Eingang der Zustimmungsanforderung bei der zuständigen Straßenbaubehörde als erteilt. Innerhalb dieser Frist kann die Straßenbaubehörde gegenüber der zuständigen Genehmigungsbehörde erforderliche Unterlagen nachfordern.

(4) Bedürfen die baulichen Anlagen im Sinne des Abs. 2 keiner Baugenehmigung oder keiner Genehmigung nach anderen Vorschriften, so tritt an die Stelle der Zustimmung die Genehmigung der Straßenbaubehörde. Die Genehmigung darf versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn die Straßenbaubehörde sie nicht innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags versagt hat. Abs. 3 Satz 3 gilt entsprechend.

(5) Die Belange nach Abs. 3 Satz 1 sind auch bei der Erteilung von Baugenehmigungen innerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen zu beachten.

(6) Bei geplanten Straßen gelten die Beschränkungen der Abs. 1 und 2 von Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen. Die Baugenehmigungsbehörden sollen von einer ihnen gesetzlich zustehenden Möglichkeit, die Baugenehmigung schon in einem früheren Zeitpunkt zu versagen, Gebrauch machen.

(7) Die Abs. 1 bis 6 gelten nicht, wenn das Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplanes im Sinne des Baugesetzbuches entspricht, der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie die an diesen gelegenen überbaubaren Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung der Straßenbaubehörde zustande gekommen ist. Ist die Straßenbaubehörde nicht Behörde des Trägers der Straßenbaulast, so bedarf es für die Mitwirkung der Herstellung des Einvernehmens mit dem Träger der Straßenbaulast.

(8) Die Straßenbaubehörde kann auf Antrag im Einzelfall Befreiungen von dem Anbauverbot nach Abs. 1 erteilen, wenn dies die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, einen geplanten Ausbau der Straße und die Straßenbaugestaltung nicht beeinträchtigt. Ist die Straßenbaubehörde nicht Behörde des Trägers der Straßenbaulast, so ist die Befreiung im Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast zu erteilen. Befreiungen können mit Bedingungen und Auflagen versehen werden. Die Befreiung gilt zwei Monate nach Eingang des Antrags bei der zuständigen Straßenbaubehörde als erteilt. Innerhalb dieser Frist kann die Straßenbaubehörde erforderliche Unterlagen nachfordern.

(9) Wird infolge der Anwendung der Abs. 1, 2, 4 und 6 die bauliche Nutzung des Grundstücks, auf deren Zulassung bisher ein Rechtsanspruch bestand, ganz oder teilweise aufgehoben, so kann die Eigentümerin oder der Eigentümer insoweit eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen, als die Vorbereitungen zur baulichen Nutzung des Grundstücks in dem bisherigen Umfang für sie oder ihn an Wert verlieren oder eine wesentliche Wertminderung des Grundstücks eintritt. Zur Entschädigung ist der Träger der Straßenbaulast verpflichtet. Kommt über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zustande, so entscheidet auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast oder auf Antrag der oder des Entschädigungsberechtigten die Enteignungsbehörde. Für das Verfahren gelten die enteignungsrechtlichen Vorschriften über die Feststellung der Entschädigung entsprechend. Im Falle des Abs. 6 entsteht der Anspruch nach Satz 1 und 2 erst, wenn der Plan unanfechtbar geworden ist, spätestens jedoch nach Ablauf von vier Jahren, nachdem die Beschränkungen der Abs. 1 und 2 in Kraft getreten sind.

(10) Die Gemeinden können durch Satzung vorschreiben, dass für bestimmte Gemeindestraßen außerhalb der geschlossenen Ortslage die Abs. 1 bis 4, 6 und 9 insgesamt entsprechend anwendbar sind, wobei die in den Abs. 1 und 2 genannten Abstände geringer festgesetzt werden können.“

25. Nach § 23 wird als § 24 eingefügt:

„§ 24

Werbeanlagen an Brücken

(1) An Brücken über Landes- und Kreisstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten dürfen keine Werbeanlagen angebracht werden.

(2) Die Gemeinden können durch Satzung vorschreiben, dass für bestimmte Gemeindestraßen außerhalb der geschlossenen Ortslage Abs. 1 entsprechend anwendbar ist.“

26. § 26 wird wie folgt gefasst:

„§ 26

Schutzwald

(1) Auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast kann die obere Forstbehörde Wald längs einer öffentlichen Straße zum Schutzwald nach § 13 des Hessischen Waldgesetzes vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Mai 2026 (GVBl. 2026 Nr. 32), erklären, soweit dies zum Schutz der Straße gegen nachteilige Einwirkungen der Natur oder im Interesse der Sicherheit des Verkehrs notwendig ist.

(2) Der Schutzwald ist von der Eigentümerin oder dem Eigentümer oder der oder dem Nutzungsberechtigten zu erhalten und den Schutzzwecken entsprechend zu bewirtschaften. Die Einhaltung dieser Verpflichtung wird durch die nach dem Hessischen Waldgesetz zuständige Behörde sichergestellt.

(3) Soweit der Eigentümerin oder dem Eigentümer oder der oder dem Nutzungsberechtigten durch die Verpflichtung nach Abs. 2 Satz 1 Nachteile entstehen, kann sie oder er vom Träger der Straßenbaulast Entschädigung beanspruchen. Das Entschädigungsverfahren richtet sich nach § 13 Abs. 5 Satz 3 bis 5 des Hessischen Waldgesetzes.“

27. § 27 wird wie folgt gefasst:

„§ 27

Schutzmaßnahmen

(1) Die Eigentümerinnen und Eigentümer und Besitzerinnen und Besitzer von Grundstücken an öffentlichen Straßen haben notwendige Einrichtungen und Maßnahmen zum Schutze der öffentlichen Straßen vor nachteiligen Einwirkungen der Natur, wie Schneeverwehungen, Steinschlag, Vermurungen und Überschwemmungen, zu dulden. Die Straßenbaubehörde hat den Verpflichteten die Durchführung von Maßnahmen nach Satz 1 mindestens zwei Wochen vorher schriftlich anzukündigen, es sei denn, dass Gefahr im Verzuge ist. Mit Zustimmung der Straßenbaubehörde können die Verpflichteten die Maßnahmen selbst durchführen.

(2) Auf Grundstücken an öffentlichen Straßen dürfen Anpflanzungen aller Art, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen sowie Zäune und sonstige Einfriedungen nicht angelegt oder unterhalten werden, wenn sie die Sicherheit

oder Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen können. Werden sie entgegen Satz 1 angelegt oder unterhalten, so kann die Straßenbaubehörde die Eigentümerinnen und Eigentümer und Besitzerinnen und Besitzer zu ihrer Beseitigung innerhalb einer angemessenen Frist verpflichten. Soweit von Zäunen und sonstigen Einfriedungen aufgrund ihrer Instandhaltungsbedürftigkeit eine Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ausgeht, kann die Straßenbaubehörde die Eigentümerinnen und Eigentümer und Besitzerinnen und Besitzer zu ihrer Erneuerung oder Sicherung innerhalb einer angemessenen Frist verpflichten.

(3) Soweit Anpflanzungen, Einrichtungen und Anlagen nach Abs. 2 Satz 1 beim Bau oder der Änderung der öffentlichen Straße bereits vorhanden sind und nun die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen, haben die Eigentümerinnen und Eigentümer und Besitzerinnen und Besitzer ihre Beseitigung zu dulden. Abs. 1 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.

(4) Der Träger der Straßenbaulast hat die Eigentümerinnen und Eigentümer und Besitzerinnen und Besitzer für die durch Maßnahmen nach Abs. 1 und 3 verursachten Aufwendungen und Schäden angemessen zu entschädigen. Kommt über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zustande, so entscheidet auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast oder auf Antrag der oder des Entschädigungsberechtigten die Enteignungsbehörde. Für das Verfahren gelten die enteignungsrechtlichen Vorschriften über die Feststellung der Entschädigung entsprechend.

(5) Die Eigentümerinnen und Eigentümer und Besitzerinnen und Besitzer von Grundstücken innerhalb der geschlossenen Ortslage sind verpflichtet, den von ihrem Grundstück auf öffentliche Straßen ragenden Bewuchs zu beseitigen. Kommen die Eigentümerinnen und Eigentümer oder Besitzerinnen und Besitzer dieser Verpflichtung nicht nach, so kann die Straßenbaubehörde nach Aufforderung und Fristsetzung auf Kosten der Eigentümerinnen und Eigentümer oder Besitzerinnen und Besitzer die Beseitigung des überhängenden oder herausragenden Bewuchses veranlassen.“

28. § 28 wird wie folgt geändert:

- a) In Abs. 1 wird die Absatzbezeichnung „(1)“ gestrichen und Satz 3 aufgehoben.
- b) Abs. 2 wird aufgehoben.

29. § 29 wird wie folgt geändert:

- a) In Abs. 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Höhe“ die Wörter „(höhengleiche Kreuzungen)“ und nach dem Wort „Unterführungen“ die Wörter „(höhenungleiche Kreuzungen)“ eingefügt.
- b) Abs. 2 wird aufgehoben.
- c) Der bisherige Abs. 3 wird Abs. 2.

30. § 29a wird wie folgt geändert:

- a) Abs. 1 Satz 3 wird aufgehoben.
- b) Abs. 2 wird das Wort „höhenfreien“ gestrichen.
- c) Abs. 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Nr. 1 werden nach dem Wort „verlangt“ die Wörter „oder hätte verlangen müssen“ eingefügt.
 - bbb) In Nr. 2 werden nach dem Wort „verlangen“ die Wörter „oder hätten verlangen müssen“ eingefügt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Bei Kreuzungen einer Landesstraße und einer Kreis- oder Gemeindestraße sind die Vorteile, die dem Träger der Straßenbaulast der Landesstraße durch die Änderung nach Satz 1 entstehen, auszugleichen.“

d) Dem Abs. 4 wird folgender Satz angefügt:

„Satz 2 gilt entsprechend, wenn ein an der Kreuzung beteiligter Straßenast ausschließlich einem Rad- und Fußverkehr dient oder zu dienen bestimmt ist.“

e) In Abs. 5 wird nach dem Wort „die“ das Wort „unselbstständigen“ eingefügt.

f) Als Abs. 6 wird angefügt:

„(6) Wird über den Bau oder die Änderung der Kreuzung durch Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigung entschieden, soll diese Entscheidung zugleich die Aufteilung der Kosten regeln, soweit die beteiligten Baulasträger keine Vereinbarung hierüber getroffen haben.“

31. § 29b wird wie folgt geändert:

a) In Abs. 3 wird das Wort „wesentlichen“ gestrichen.

b) Abs. 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Vor dem 1. November 1962 getroffene abweichende Regelungen gelten bis zu dem Zeitpunkt fort, in dem eine Änderung an der Kreuzung durchgeführt wird.“

32. § 30 wird wie folgt geändert:

a) In Abs. 2 Satz 1 wird die Angabe „(§ 67 Abs. 2 des Wasserhaushaltsgesetzes vom 31. Juli 2009 [BGBl. I S. 2585], zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 5)“ gestrichen.

b) In Abs. 3 werden die Wörter „der Unternehmer“ durch „die Unternehmerin oder der Unternehmer“ ersetzt.

c) Abs. 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „der Unternehmer“ durch „die Unternehmerin und der Unternehmer“ und die Wörter „zueinander stehen“ durch „zueinanderstehen“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird aufgehoben.

d) Abs. 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Wird über den Bau oder die Änderung der Kreuzung durch Planfeststellungsbeschluss oder Plangenehmigung entschieden, soll diese Entscheidung zugleich die Aufteilung der Kosten regeln, soweit die beteiligten Baulasträger keine Vereinbarung hierüber getroffen haben.“

e) Als Abs. 6 wird angefügt:

„(6) §§ 41 und 43 des Bundeswasserstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189), bleiben unberührt.“

33. § 30a wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Planfeststellungsbeschluss“ die Wörter „oder Plangenehmigung“ eingefügt.

- bb) In Satz 3 werden die Wörter „dem Unterhaltungspflichtigen“ durch „der oder dem Unterhaltungspflichtigen“ ersetzt.
- b) In Abs. 3 werden die Wörter „bei In-Kraft-Treten dieses Gesetzes“ durch die Angabe „am 20. Dezember 2002“ ersetzt.
- c) Als Abs. 4 wird angefügt:

„(4) §§ 42 und 43 des Bundeswasserstraßengesetzes bleiben unberührt.“

34. § 30b wird wie folgt geändert:

- a) In dem Satzteil vor Nr. 1 werden nach den Wörtern „durch die“ die Wörter „näher bestimmt werden:“ eingefügt.
- b) In Nr. 1 werden die Wörter „näher bestimmt wird“ gestrichen.
- c) In Nr. 2 und 3 werden die Wörter „näher bestimmt wird“ und das Komma jeweils gestrichen.
- d) In Nr. 4 werden die Wörter „näher bestimmt werden“ gestrichen.

35. § 31 Abs. 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „der Eigentümer“ durch „die Eigentümerin oder der Eigentümer“ ersetzt.
- b) In Satz 3 werden nach dem Wort „Antrag“ die Wörter „der Eigentümerin oder“ eingefügt.

36. § 32 wird wie folgt geändert:

- a) Der Überschrift werden die Wörter „und Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse“ angefügt.
- b) Als Abs. 3 wird angefügt:

„(3) Der Anbau eines Radwegs an eine Landes- oder Kreisstraße und der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen liegen im überragenden öffentlichen Interesse.“

37. § 32b wird wie folgt gefasst:

„§ 32b

Duldungspflichten

(1) Eigentümerinnen und Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte haben zu dulden, dass die Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte ihre Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen, soweit dies erforderlich ist, um

1. Vermessungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen, Kampfmittelsondierungen und -räumungen sowie die vorübergehende Anbringung von Markierungszeichen und sonstige Vorarbeiten zur Vorbereitung der Planung und der Baudurchführung oder
2. Unterhaltungsmaßnahmen, Vermessungsarbeiten nach Abschluss von Straßenbaumaßnahmen und Straßenbaumaßnahmen, die nach § 33 nicht der Planfeststellung unterfallen,

durchzuführen. Wohnungen dürfen nur mit Zustimmung der Wohnungsinhaberin oder des Wohnungsinhabers betreten werden. Arbeits-, Betriebs- und Geschäftsräume dürfen während der jeweiligen Arbeits-, Geschäfts- und Aufenthaltszeiten betreten werden.

(2) Die Pflicht zur Duldung nach Abs. 1 setzt ihre sachliche, räumliche und zeitliche Konkretisierung durch eine von der Straßenbaubehörde zu erlassende Duldungsanordnung voraus. Diese ist der Eigentümerin oder dem Eigentümer und den sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vor Beginn der Maßnahmen durch die Straßenbaubehörde bekannt zu geben. Sind Eigentümerinnen oder Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte nicht bekannt oder lassen sie sich in angemessener Frist nicht ermitteln, ist die Duldungsanordnung ortsüblich in den Gemeinden bekanntzumachen, in deren Bereich die Maßnahmen durchzuführen sind. Eine ortsübliche Bekanntmachung kann auch erfolgen, wenn mehr als zehn Duldungsanordnungen bekannt zu geben sind und sich die Pflicht zur Duldung auf das Betreten von Grundstücken beschränkt.

(3) Entstehen durch eine Maßnahme nach Abs. 1 einer Eigentümerin oder einem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten unmittelbare Vermögensnachteile oder wird durch sie die Nutzung seines Grundstücks erheblich eingeschränkt oder erschwert, so hat der Träger der Straßenbaulast eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Kommt eine Einigung über die Geldentschädigung nicht zustande, so setzt die Enteignungsbehörde auf Antrag der Straßenbaubehörde oder auf Antrag der oder des Berechtigten die Entschädigung fest. Vor der Entscheidung sind die Beteiligten zu hören.

38. § 33 wird durch die folgenden §§ 33 bis 33c ersetzt:

„§ 33

Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung

(1) Für den Bau neuer oder die wesentliche Änderung von bestehenden Landesstraßen ist eine Planfeststellung nur durchzuführen, wenn keine Plangenehmigung nach § 74 Abs. 6 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes erteilt werden oder die Planfeststellung nicht nach § 74 Abs. 7 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes entfallen kann. Für den Bau oder die wesentliche Änderung von Kreis- oder Gemeindestraßen kann auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

(2) Eine wesentliche Änderung im Sinne von Abs. 1 liegt vor, wenn die Straße

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

Eine Änderung ist insbesondere dann nicht wesentlich, wenn

1. ein Abschnitt oder Bestandteil der Straße erhaltungsbedingt der Erneuerung bedarf und diese mit konstruktiven Anpassungen an aktuelle technische Standards und Sicherheitsvorschriften verbunden ist oder
2. die Änderung in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs erfolgt und im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um die Landes- oder Kreisstraße vor Naturereignissen zu schützen oder
3. sie ein unselbstständiger Teil einer Ausbaumaßnahme ist, deren vorgezogene Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung eines Brückenbauwerks erforderlich ist.

Als unselbstständiger Teil einer Ausbaumaßnahme nach Satz 2 Nr. 3 gilt eine Änderung der Landes- oder Kreisstraße, die im Vorgriff auf den Ausbau einer Strecke durchgeführt werden soll, und keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt.

(3) Bei Vorhaben, die nach § 33a einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen, ist unbeschadet des Abs. 1 die Planfeststellung durchzuführen.

(4) Bebauungspläne ersetzen die Planfeststellung nach Abs. 1. Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit durchzuführen.

(5) Hat die Anhörungsbehörde den Plan der Planfeststellungsbehörde zugeleitet oder wurde das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Trägers des Vorhabens nach Anhörung der betroffenen Gemeinden durch Erlass einer vorläufigen Anordnung vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zur Durchführung des Vorhabens zulassen,

1. wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht, und
2. wenn die nach § 74 Abs. 2 Satz 2 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes 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 betroffenen Gemeinden und den Beteiligten zuzustellen oder über die Internetseite der Planfeststellungsbehörde öffentlich bekanntzumachen. Im Fall der Bekanntmachung im Internet gilt die vorläufige Anordnung zwei Wochen nach der elektronischen Veröffentlichung als bekannt gegeben. Hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen. Die vorläufige Anordnung verliert mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung oder mit Rücknahme des Antrags auf Planfeststellung oder Plangenehmigung ihre Wirksamkeit. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung nicht zugelassen werden oder der Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung zurückgenommen wird, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, dass ein mit dem früheren Zustand im Wesentlichen gleichartiger Zustand wiederherzustellen ist. Soweit die Wiederherstellung eines solchen Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird, ist der Betroffene durch den Träger der Straßenbaulast zu entschädigen. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung.

§ 33a

Umweltverträglichkeitsprüfung

(1) Vorhaben, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, unterliegen einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Solche Vorhaben sind

1. der Bau von Schnellstraßen im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 (BGBl. II 1983, S. 246),
2. der Bau neuer vier- oder mehrstreifiger Straßen oder die Verlegung oder der Ausbau von bestehenden Straßen zu vier- oder mehrstreifigen Straßen, wenn diese neue Straße oder dieser verlegte oder ausgebauten Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von mindestens 10 Kilometern aufweist,
3. der Bau oder die Änderung von Straßen, wenn das geplante Vorhaben
 - a) zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura-2000-Gebiets führen,
 - b) den Schutzzweck eines Wasserschutzgebiets, eines Naturschutzgebiets, eines Nationalparks, eines nationalen Naturmonuments, eines Biosphärenreservats, eines Landschaftsschutzgebiets, eines Naturdenkmals, eines geschützten Landschaftsbestandteils oder eines gesetzlich geschützten Biotops gefährden oder

- c) zu einer nicht nur vorübergehenden erheblichen Beeinträchtigung oder zu einer Zerstörung eines Kulturdenkmals im Sinne des § 2 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes vom 28. November 2016 (GVBl. S. 211), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juni 2026 (GVBl. 2026 Nr. 39), führen

kann.

Sofern ein Vorhaben mit einem anderen Straßenbauvorhaben in einem engen räumlich-funktionalen und zeitlichen Zusammenhang steht, sind die Auswirkungen dieses Vorhabens bei der Prüfung der Voraussetzungen des Satz 2 Nr. 3 mit zu berücksichtigen.

(2) Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist auch durchzuführen, wenn eine Landesstraße innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes eines Betriebsbereichs im Sinne des § 3 Abs. 5a und 5c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274, 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348), gebaut oder geändert wird und dadurch ein Ereignis, das unmittelbar oder später innerhalb oder außerhalb des Betriebsbereichs zu einer ersten Gefahr nach § 2 Nr. 8 der Störfall-Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. März 2017 (BGBl. I S. 483), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Juli 2024 (BGBl. I Nr. 225) führt, eintreten kann, sich die Eintrittswahrscheinlichkeit eines solchen Ereignisses erhöhen oder es größere schädliche Auswirkungen haben kann.

(3) Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Sie umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter

1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

sowie auf die Wechselwirkung zwischen diesen Schutzgütern.

(4) Auf die Umweltverträglichkeitsprüfung finden §§ 16, 19, 20 Abs. 2, §§ 24, 25, 26 Abs. 1 und § 27 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224), Anwendung mit folgenden Maßgaben:

1. Der UVP-Bericht nach § 16 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist mit dem Plan bei der Anhörungsbehörde einzureichen und ist Gegenstand der Anhörung.
2. Die Anhörungsbehörde veranlasst, dass die Bekanntmachung der Auslegung des Plans und der Plan, dessen Auslegung durch die Veröffentlichung im Internet bewirkt wird, auch im zentralen Internetportal der Länder (UVP-Portal) zugänglich gemacht werden.
3. Die Planfeststellungsbehörde veranlasst, dass der Planfeststellungsbeschluss mit der Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan sowie die Bekanntmachung seiner Auslegung oder seiner Zustellung durch Veröffentlichung im Internet im UVP-Portal der Länder zugänglich gemacht werden.
4. Wird ein Vorhaben vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses aufgegeben und das Verfahren nach § 34a durch Beschluss eingestellt, veranlasst die Planfeststellungsbehörde, dass der Beschluss mit der ortsüblichen Bekanntmachung im UVP-Portal der Länder zugänglich gemacht wird.

5. Zuständige Behörde nach §§ 19 und 24 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist bis zur Zuleitung des Plans an die Planfeststellungsbehörde die Anhörungsbehörde und danach die Planfeststellungsbehörde; zuständige Behörde nach § 25 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Planfeststellungsbehörde.

§ 33b

Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren gilt § 73 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Der Plan ist in einem verkehrsüblichen elektronischen Format einzureichen, zu dem die Anhörungsbehörde Vorgaben machen kann.

(3) Die Anhörungsbehörde macht den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, den Plan elektronisch zugänglich und fordert diese auf, ihre Stellungnahmen elektronisch zu übermitteln. Die von der Anhörungsbehörde zu setzende Frist zur Stellungnahme darf einen Monat nicht überschreiten. Stellungnahmen, die nach Ablauf dieser Frist eingehen, sind nur zu berücksichtigen, wenn der Planfeststellungsbehörde die vorgebrachten Belange bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen oder für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung sind.

(4) Die Auslegung des Plans wird durch seine Veröffentlichung über die Internetseite der Anhörungsbehörde bewirkt. Abweichend von § 73 Abs. 5 Satz 1 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes macht die Anhörungsbehörde diese Veröffentlichung zuvor über ihre Internetseite bekannt und zudem haben die Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, diese Veröffentlichung ortsüblich bekanntzumachen. Auf Verlangen einer oder eines Betroffenen, das während der Veröffentlichung des Plans im Internet an die Anhörungsbehörde zu richten ist, wird ihr oder ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zu dem im Internet veröffentlichten Plan zur Verfügung gestellt. Hierauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen; weiter ist der Zeitraum der Veröffentlichung im Internet und die Internetseite anzugeben.

(5) Einwendungen und Stellungnahmen der Vereinigungen sind elektronisch, schriftlich oder in Textform bei der Anhörungsbehörde einzureichen; die Anhörungsbehörde kann Vorgaben zum elektronischen Format unter Berücksichtigung von § 3a des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes machen. Für die Einhaltung der Einwendungs- und Stellungnahmefrist ist die Veröffentlichung des Plans im Internet maßgeblich. Hierauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen.

(6) § 73 Abs. 6 und 7 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes findet keine Anwendung.

§ 33c

Planfeststellungsbeschluss und Plangenehmigung

(1) Wird der Plan bei der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung eingereicht, gilt § 33b Abs. 2 und Abs. 3 entsprechend.

(2) § 74 Abs. 2 Satz 1 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes findet keine Anwendung. Die im Anhörungsverfahren rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen sind Gegenstand der Abwägung der Planfeststellungsbehörde.

(3) Für ein Vorhaben, das nach § 33a einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf, kann abweichend von § 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes

an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. In diesem Fall ist der UVP-Bericht mit dem Plan bei der Planfeststellungsbehörde einzureichen. Die Planfeststellungsbehörde beteiligt die betroffenen Behörden und die Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen; § 33a Abs. 4 Nr. 2 und § 33b Abs. 4 bis 6 gilt entsprechend.

(4) Die Planfeststellungsbehörde hat den Planfeststellungsbeschluss auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Einreichung des Antrags bei der Anhörungsbehörde geltenden Rechtslage zu erlassen, soweit sie dadurch nicht gegen höherrangiges Recht verstößt.

(5) Beim Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung tritt an die Stelle einer landesgesetzlich angeordneten Pflicht zur Herstellung des Einvernehmens eine Pflicht zur Benehmensherstellung.

(6) Die Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses und der Plangenehmigung ist abweichend von § 74 Abs. 4, 5 und 6 Satz 2 dritter Halbsatz des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes dadurch zu bewirken, dass die Entscheidung mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten oder genehmigten Plan für zwei Wochen über die Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht und diese Veröffentlichung vorher über die Internetseite der Planfeststellungsbehörde bekannt gegeben wird. In der Bekanntmachung ist der Zeitraum der Veröffentlichung im Internet sowie die Internetseite anzugeben und darauf hinzuweisen, dass

1. der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung mit dem Ende der zweiwöchigen Veröffentlichungsfrist als zugestellt gilt,
2. die Unterlagen nach Satz 1 bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist zur Information über die Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht werden, und
3. auf Verlangen, das rechtzeitig vor Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zu den im Internet veröffentlichten Unterlagen zur Verfügung gestellt oder Einsicht auf andere Weise gewährt wird.

(7) Abweichend von § 75 Abs. 4 Satz 1 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes tritt der festgestellte oder genehmigte Plan außer Kraft, wenn mit seiner Durchführung nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird.“

39. § 34 wird wie folgt geändert:

a) In Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „der Pläne“ durch „des Plans“ ersetzt.

b) Abs. 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „die Eigentümer“ durch „die Eigentümerinnen und Eigentümer“ ersetzt.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Kommt über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zustande, entscheidet auf Antrag einer oder eines Beteiligten die Enteignungsbehörde.“

cc) Im neuen Satz 4 werden die Wörter „die Eigentümer“ durch „die Eigentümerinnen und Eigentümer“ ersetzt.

40. In § 34a wird die Angabe „§ 23 Abs. 5“ durch § 23 Abs. 6“ ersetzt.

41. § 35 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Soll sich der Plan auf mehrere Regierungsbezirke erstrecken, so ist das Regierungspräsidium zuständig, auf dessen Regierungsbezirk sich der größere Teil der Planung erstrecken soll.

bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„In Zweifelsfällen bestimmt die oberste Straßenbaubehörde das zuständige Regierungspräsidium.“

cc) In dem neuen Satz 4 wird die Angabe „und 2“ durch „bis 3“ ersetzt.

b) Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Planfeststellungsbehörde für Bundesfern-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ist die oberste Straßenbaubehörde.“

42. § 36 wird wie folgt gefasst:

„§ 36

Enteignung

(1) Die Enteignung ist zu Gunsten des Trägers der Straßenbaulast zulässig, soweit sie zur Erfüllung der Aufgaben aus der Straßenbaulast notwendig ist. Bei der Ausführung eines nach § 33 festgestellten oder genehmigten Planes bedarf es keiner weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung. Der festgestellte oder genehmigte Plan ist dem Enteignungsverfahren zu Grunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

(2) Erfolgt die Einigung über die Übertragung oder Belastung von Grundeigentum außerhalb eines Enteignungsverfahrens oder ist der Straßenbaulastträger aufgrund eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens zur Entschädigung in Geld verpflichtet und kommt über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen der oder dem Betroffenen und dem Träger der Straßenbaulast zustande, entscheidet auf Antrag einer oder eines Beteiligten die Enteignungsbehörde.

(3) Im Übrigen gelten die allgemeinen Vorschriften über die Enteignung.“

43. § 36a wird wie folgt geändert:

a) In Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „der Eigentümer“ durch „die Eigentümerin oder der Eigentümer“ und die Wörter „der Besitzer“ durch „die Besitzerin oder der Besitzer“ ersetzt.

b) In Abs. 3 Satz 1 werden die Wörter „einen Sachverständigen“ durch „eine Sachverständige oder einen Sachverständigen“ ersetzt.

c) Abs. 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „dem Antragsteller“ durch „der Antragstellerin oder dem Antragsteller“ ersetzt.

bb) In Satz 3 werden die Wörter „den unmittelbaren Besitzer“ durch „die unmittelbare Besitzerin oder den unmittelbaren Besitzer“ ersetzt.

cc) In Satz 4 werden die Wörter „dem Besitzer“ durch „der Besitzerin oder dem Besitzer“ ersetzt.

d) In Abs. 6 Satz 1 werden die Wörter „der vorherige Besitzer“ durch „die vorherige Besitzerin oder der vorherige Besitzer“ ersetzt.

e) Als Abs. 8 und 9 werden angefügt:

„(8) Die Enteignungsbehörde kann den Träger der Straßenbaulast auf Antrag in den Besitz eines für nicht planfeststellungspflichtige Straßenbaumaßnahmen benötigten Grundstücks auch vor Einleitung des Enteignungsverfahrens einweisen, wenn die sofortige Ausführung der Maßnahmen und die Besitzeinweisung für die Durchführung der beabsichtigten Maßnahmen aus Gründen des öffentlichen Wohls dringend geboten sind. Abs. 2 bis 5 und Abs. 7 finden entsprechende Anwendung.

(9) Im Übrigen gelten die allgemeinen Vorschriften über die Besitzeinweisung.“

44. Die Überschrift zum zweiten Teil wird wie folgt gefasst:

„Zweiter Teil

Sonderbestimmungen für Ortsdurchfahrten und Gemeindestraßen“

45. § 38 wird wie folgt geändert:

- a) In Abs. 1 werden die Wörter „oder eine sonstige öffentliche Straße“ und die Angabe „und 4“ gestrichen und die Wörter „dem Benutzer“ durch „der Benutzerin oder dem Benutzer“ ersetzt.
- b) In Abs. 2 werden die Wörter „oder sonstige öffentliche Straßen“ gestrichen.

46. § 39 wird wie folgt gefasst:

„§ 39

Unterhaltung von auf einen bestimmten Benutzerkreis beschränkten Gemeindestraßen

Die Gemeinden können durch Satzung die Benutzerinnen und Benutzer einer auf einen bestimmten Benutzerkreis beschränkten Gemeindestraße zu den Unterhaltungskosten oder im Rahmen des Herkömmlichen zur Unterhaltung heranziehen. Die Heranziehung zu den Unterhaltungskosten regelt sich nach den Vorschriften des kommunalen Abgabenrechts.“

47. § 40 wird aufgehoben.

48. § 41 wird wie folgt gefasst:

„§ 41

Träger der Straßenbaulast für Landes- und Kreisstraßen

(1) Das Land ist Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen.

(2) Die Landkreise und die kreisfreien Städte sind Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen.

(3) Die Gemeinden mit mehr als 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landes- und Kreisstraßen. Ein Wechsel der Straßenbaulast tritt nach Ablauf des Haushaltsjahres ein, nach dem die Änderung der für die Baulast maßgeblichen Einwohnerzahl drei Jahre lang andauert hat. Obliegt die Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten im Zuge der Landesstraßen dem Lande oder im Zuge der Kreisstraßen den Landkreisen, so sind die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für Gehwege und Parkplätze. Im Falle von Gehwegen, die ohne bauliche Trennung zusammen mit Radwegen geführt werden, ist zwischen dem Straßenbaulastträger der Fahrbahn und der Gemeinde über den Bau und die Unterhaltung eine Vereinbarung zu schließen.“

49. § 42 wird wie folgt gefasst:

„§ 42

Verwaltung der Kreisstraßen durch das Land

Die Landkreise können dem Land durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung, die mit der oberen Straßenbaubehörde zu schließen ist, die Verwaltung der Kreisstraßen gegen Ersatz der entstehenden Kosten übertragen. Die Rechte der Landkreise als Träger der Straßenbaulast bleiben unberührt.“

50. In § 43 werden nach dem Wort „Gemeindestraßen“ ein Komma und die Angabe „soweit sich nicht aus § 52 Abs. 1 Satz 3 etwas anderes ergibt“ eingefügt.

51. § 44 wird aufgehoben.

52. § 45 wird wie folgt geändert:

- a) In Abs. 1 wird die Angabe „§§ 41 bis 44“ durch „§§ 41 und 43“ ersetzt.
- b) In Abs. 3 wird das Wort „Straßenteile“ durch „Straßenbestandteile“ ersetzt, werden nach dem Wort „Durchlässe“ die Wörter „und Straßenabschnitte“ eingefügt und wird die Angabe „§§ 41, 43 und 44“ durch „§§ 41 und 43“ ersetzt.

53. § 46 wird wie folgt geändert:

- a) Abs. 3 bis 4 werden durch die folgenden Abs. 3 bis 5 ersetzt:

„(3) Straßenbaubehörde für Kreisstraßen im Gebiet eines Landkreises ist der Kreisausschuss. Straßenbaubehörde für Kreisstraßen im Gebiet einer kreisfreien Stadt ist der Magistrat. Werden Kreisstraßen nach § 42 vom Land verwaltet, nimmt abweichend von Satz 1 Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement für den Landkreis die Aufgaben der Straßenbaubehörde wahr.

(4) Straßenbaubehörde für Gemeindestraßen ist der Gemeindevorstand. Der Gemeindevorstand ist auch Straßenbaubehörde, soweit Gemeinden Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind.

(5) Ist ein anderer als das Land, ein Landkreis oder eine Gemeinde Träger der Straßenbaulast, werden die Befugnisse der Straßenbaubehörde durch die nach Abs. 1 bis 4 zuständige Straßenbaubehörde ausgeübt.“

- b) Der bisherige Abs. 5 wird Abs. 6 und die Wörter „sowie den Straßenverkehr“ werden gestrichen.

54. § 47 Satz 3 wird aufgehoben.

55. § 48 wird wie folgt gefasst:

„§ 48

Ausbauvorschriften

Die für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerin oder der hierfür zuständige Minister kann durch Rechtsverordnung Mindestanforderungen für die technische Ausgestaltung der öffentlichen Straßen bestimmen.“

56. § 49 wird wie folgt geändert:

- a) Abs. 2 Satz 3 und 4 werden aufgehoben.

b) Als Abs. 3 wird angefügt:

„(3) Kommt ein anderer Träger der Straßenbaulast als das Land, ein Landkreis oder eine Gemeinde einer gesetzlichen Verpflichtung nicht ordnungsgemäß nach, kann die Straßenaufsichtsbehörde anordnen, dass er die notwendigen Maßnahmen innerhalb einer angemessenen Frist durchführt. Kommt der Träger der Straßenbaulast der Anordnung nicht nach, kann die Straßenaufsichtsbehörde die notwendigen Maßnahmen an seiner Stelle und auf seine Kosten durchführen oder durchführen lassen.“

57. § 50 wird wie folgt gefasst:

„§ 50

Straßenaufsichtsbehörden

(1) Das Regierungspräsidium ist Straßenaufsichtsbehörde für Bundes- und Landesstraßen, soweit nicht der Bund oder das Land Träger der Straßenbaulast ist, sowie für Kreisstraßen und für Gemeindestraßen in Gemeinden mit mehr als 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Der Kreisausschuss ist Straßenaufsichtsbehörde für Gemeindestraßen in Gemeinden mit nicht mehr als 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

(2) Obere Straßenaufsichtsbehörde ist im Falle des Abs. 1 Satz 1 das für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerium, im Falle des Abs. 1 Satz 2 das Regierungspräsidium.

(3) Oberste Straßenaufsichtsbehörde ist das für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerium.

(4) Ist ein anderer als eine Gebietskörperschaft Träger der Straßenbaulast, wird die Straßenaufsicht von dem für den Straßen- und Brückenbau zuständigen Ministerium ausgeübt.

(5) Die für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerin oder der hierfür zuständige Minister kann die der obersten Straßenaufsichtsbehörde nach diesem Gesetz obliegenden Zuständigkeiten durch Rechtsverordnung auf andere Behörden übertragen.“

58. § 51 wird wie folgt gefasst:

„§ 51

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. eine von ihr oder ihm verursachte Verunreinigung einer öffentlichen Straße entgegen der Vorschrift des § 15 Abs. 1 nicht unverzüglich beseitigt oder eine Straße oder einzelne Bestandteile entgegen der Vorschrift des § 15 Abs. 2 beschädigt oder zerstört;
2. eine öffentliche Straße ohne die erforderliche Erlaubnis zu Sondernutzungen gebraucht oder nach § 16 Abs. 2 Satz 2 erteilten Bedingungen oder Auflagen zuwiderhandelt;
3. entgegen § 17a eine öffentliche Straße unerlaubt benutzt oder als Erlaubnisnehmerin oder Erlaubnisnehmer ihren oder seinen Verpflichtungen nicht nachkommt oder Autowracks oder Gegenstände verbotswidrig abstellt;
4. entgegen § 23 Anlagen errichtet oder erheblich ändert oder erteilten vollziehbaren Bedingungen und Auflagen zuwiderhandelt;
5. als Eigentümerin oder Eigentümer oder Nutzungsberechtigte oder Nutzungsberechtigter entgegen § 26 Abs. 2 Schutzwald nicht erhält oder nicht entsprechend bewirtschaftet;

6. Verpflichtungen nach § 27 Abs. 1 bis 3 und 5 zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.“

59. § 52 wird wie folgt gefasst:

„§ 52

Übergangsbestimmungen

(1) Die bisherigen Landstraßen I. Ordnung sind Landesstraßen im Sinne dieses Gesetzes. Die bisherigen Landstraßen II. Ordnung sind Kreisstraßen im Sinne dieses Gesetzes. Die sonstigen öffentlichen Straßen nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 in Verbindung mit Abs. 2 der bis zum [einsetzen: Tag vor dem Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] geltenden Fassung dieses Gesetzes sind Gemeindestraßen; ein Wechsel des Trägers der Straßenbaulast ist hiermit nicht verbunden.

(2) Öffentliche Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind auch diejenigen Straßen, die nach dem vor dem 1. November 1962 geltenden Recht die Eigenschaft einer öffentlichen Straße besitzen. Ihre Zuordnung zu einer Straßengruppe richtet sich nach § 3 Abs. 1.

(3) Für die vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] eingeleiteten und noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren gilt § 33 mit Ausnahme seines Abs. 6 in der bis zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung; §§ 33a, 33b und 33c Abs. 1 bis 4 finden keine Anwendung.“

60. §§ 53 und 54 werden aufgehoben.

Artikel 2²

Änderung der Ersten Verordnung zur Ausführung des Hessischen Straßengesetzes

In § 2 Abs. 1 der Ersten Verordnung zur Ausführung des Hessischen Straßengesetzes vom 2. November 1962 (GVBl. I S. 519) wird die Angabe „§ 30 Abs. 2“ durch „§ 29b Abs. 1 Satz 2“ ersetzt.

Artikel 3³

Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz

Die Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz vom 16. Dezember 2011 (GVBl. I S. 826), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30. September 2021 (GVBl. S. 618), wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird aufgehoben.

2. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

² Ändert FFN 60-7

³ Ändert FFN 60-42

„1. der Gemeindevorstand nach Weisung bei Ordnungswidrigkeiten nach § 51 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 und 6 für die Gemeindestraßen und für die Ortsdurchfahrten der Landesstraßen und der Kreisstraßen, in kreisfreien Städten auch für Kreisstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten.“

b) In Nr. 2 Buchst. a wird die Angabe „§ 51 Abs. 1 Nr. 2 bis 3a“ durch „§ 51 Abs. 1 Nr. 1 bis 3“ ersetzt.

Artikel 4

Zuständigkeitsvorbehalt

Soweit durch dieses Gesetz Rechtsverordnungen geändert werden, bleibt die Befugnis der zuständigen Stellen, diese Rechtsverordnungen künftig zu ändern oder aufzuheben, unberührt.

Artikel 5

Ermächtigung zur Neubekanntmachung

Der Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum wird ermächtigt, das Hessische Straßengesetz in der sich aus diesem Gesetz ergebenden Fassung in neuer Paragraphenfolge und mit neuem Datum bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 6

Ausgestaltung von Grundrechten

Durch Art. 1 Nr. 18, 23, 24, 26, 27, 35, 37, 39, 42 und 43 (§§ 16, 22, 23, 26, 27, 31, 32b, 34, 36 und 36a des Hessischen Straßengesetzes) wird die Eigentumsgarantie (Art. 45 Abs. 1 der Verfassung des Landes Hessen) ausgestaltet.

Artikel 7

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung:

A. Allgemeines

Das Hessische Straßengesetz (HStrG) wurde im Jahr 2003 neu bekannt gemacht und zuletzt durch das Gesetz vom 16. Dezember 2025 (GVBl. Nr. 110) geändert. Die in Artikel 1 vorgesehenen Änderungen des HStrG dienen insbesondere der Ergänzung um planungs- und verfahrensbeschleunigende Regelungen in Anlehnung an die in den letzten Jahren erfolgten Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Daneben werden Regelungslücken geschlossen sowie Defizite und Unklarheiten in bestehenden Regelungen beseitigt. Die inhaltlichen Schwerpunkte der Änderung des HStrG sind:

- Wegfall der bislang gesetzlich nicht definierten Gruppe der sonstigen öffentlichen Straßen und Klarstellung, dass selbstständige Rad- und/oder Gehwege zur Gruppe der Gemeindestraßen gehören
- Anbauverbot und Anbaubeschränkungen (§ 23 HStrG)
Das Anbauverbot wird auf die Errichtung baulicher Anlagen in der Anbauverbotszone beschränkt und umfasst nicht mehr die Errichtung von baulichen Anlagen, die über Zufahrten neu angeschlossen werden sollen. Im Hinblick auf das Ziel, Photovoltaikanlagen verstärkt entlang öffentlicher Verkehrswege zu errichten, werden diese – ebenso wie die Mobilfunkanlagen – vom Anbauverbot ausgenommen. In Abs. 3, 4 und 6 sind einheitliche Zustimmungs-, Genehmigungs- bzw. Befreiungsfiktionen vorgesehen.
- Erweiterung der Duldungspflichten der Eigentümerinnen und Eigentümer von an öffentlichen Straßen angrenzenden Grundstücken (§§ 27 und 32b HStrG)
- Einführung eines überragenden öffentlichen Interesses (§ 32 HStrG)
Im Interesse der Verfahrensbeschleunigung wird in § 32 Abs. 3 HStrG festgelegt, dass der Anbau eines Radwegs an eine Landes- oder Kreisstraße und der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen im überragenden öffentlichen Interesse liegen.
- Beschränkung der Planfeststellungspflicht
Die in § 33 HStrG geregelte Planfeststellungspflicht wird auf den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Straßen beschränkt und das Erfordernis, eine Entscheidung über das Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung zu treffen, wird aufgehoben. Es wird klargestellt, dass Änderungen insbesondere dann nicht wesentlich sind, wenn erhaltungsbedingte Erneuerungen eines Straßenbestandteils oder Straßenabschnitts mit konstruktiven Anpassungen an aktuelle technische Standards und Sicherheitsvorschriften verbunden sind oder es sich bei den Vorhaben um Wiederaufbauten nach Naturkatastrophen oder um unselbstständige Teile von Ausbaumaßnahmen handelt. Im Übrigen wurde die Planfeststellungspflicht auf den Bau und die wesentliche Änderung von Landesstraßen beschränkt. Für die Planfeststellung von Kreis- oder Gemeindestraßen kann der Straßenbaulastträger einen Antrag auf Planfeststellung stellen. Als weiteres Instrument der Verfahrensbeschleunigung erhält die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit, auf Antrag des Vorhabenträgers eine vorläufige Anordnung zu erlassen.
- Neufassung der Regelungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung in einer gesonderten Vorschrift (§ 33a HStrG)
Es wird von der durch die UVP-Richtlinie eröffneten Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Pflicht zur Durchführung einer UVP vom Vorliegen bestimmter Kriterien abhängig zu machen.
- Digitalisierung und Vereinfachung von Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren (§§ 33b und 33c HStrG), insbesondere die Verkürzung der Stellungnahmefrist bei der Behördenbeteiligung und Einführung eines Einwendungsausschluss nach Fristende

(§ 33b Abs. 3 HStrG), die Aufhebung des Erörterungstermins (§ 33b Abs. 6 und § 33c Abs. 2 HStrG) sowie die Einführung einer Stichtagsregelung (§ 33c Abs. 4 HStrG)

- Erweiterung des Rechts zur Enteignung
Nach § 36 Abs. 1 HStrG ist die Enteignung zulässig, soweit sie zur Erfüllung der Aufgaben aus der Straßenbaulast notwendig ist. Damit sind künftig auch Enteignungen zur Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen von der Vorschrift umfasst.
- Größtmögliche Genehmigungsfreistellung bei nicht planfeststellungsbedürftigen Maßnahmen und Unterhaltungsmaßnahmen (§ 47 HStrG)

Artikel 2 betrifft eine durch eine frühere Änderung des Hessischen Straßengesetzes erforderlich gewordene redaktionelle Anpassung der Ersten Verordnung zur Ausführung des Hessischen Straßengesetzes. Aufgrund der Änderung von Zuständigkeitsbestimmungen in Artikel 1 wird in Artikel 3 die Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz angepasst. Artikel 4 bis 7 sind redaktioneller Natur.

B. Zu den einzelnen Vorschriften:

Zu Artikel 1 (Änderung des Hessischen Straßengesetzes)

Zu Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wurde angepasst.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 1)

§ 1 wird wieder – wie in der bis zum Inkrafttreten des Gesetzes zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen vom 28. Juni 2023 geltenden Fassung – auf die Regelung des Geltungsbereichs beschränkt; die Grundsätze werden in einer gesonderten Vorschrift (§ 1a) geregelt.

Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 1a)

In Abs. 1 wird ein neuer Grundsatz formuliert, um der gewachsenen Bedeutung öffentlicher Straßen für den Rad- und Fußverkehr Rechnung zu tragen. Abs. 2 enthält die ursprünglich in § 1 Abs. 2 enthaltene Regelung.

Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 2)

Zu Abs. 1:

In Satz 1 wird der Verweis auf die Übergangsbestimmung des § 52 Abs. 2 ergänzt. Danach sind auch solche Straßen öffentliche Straßen, die bereits vor 1962 (Inkrafttreten des Hessischen Straßengesetzes) die Eigenschaft einer öffentlichen Straße hatten oder aufgrund von Satz 2 als gewidmet gelten.

Zu Abs. 2:

Nr. 1 wird um Parkstreifen, Parkbuchten und mit der Straße verbundene Parkplätze ergänzt, die nicht – wie z. B. ein Mitfahrerparkplatz oder Park & Ride-Parkplatz – den Charakter einer eigenständigen Verkehrsanlage haben. Dies sind insbesondere der Erholung der Nutzerinnen und Nutzer der Straße dienende Parkplätze wie beispielsweise Rastplätze oder Parkplätze zum Laden von Elektrofahrzeugen. Die Definition der unselbstständigen Rad- und Gehwege wird durch den Hinweis auf ihre Funktion, den Rad- und/oder Fußverkehr vom Kraftfahrzeugverkehr zu entflechten, ergänzt. Nr. 2 und Nr. 3 sind inhaltlich unverändert. Nr. 4 wird in einen neuen Abs. 3 übernommen.

Zu Abs. 3:

Die Nebenanlagen werden – wie bereits in der ursprünglichen Fassung des Gesetzes von 1962 – in einem gesonderten Absatz definiert. Nebenanlagen öffentlicher Straßen gehören zwar zu den öffentlichen Straßen, unterscheiden sich aber von den in Abs. 2 aufgeführten Straßenbestandteilen. Sie dienen der Erfüllung der Aufgaben aus der Straßenbaulast und haben diese Funktion in der Regel für mehrere öffentliche Straßen, oftmals auch für Straßen unterschiedlicher Baulastträger. Aus diesem Grund werden sie regelmäßig nicht gewidmet oder von der Widmung einer Straße erfasst. Insoweit enthält Abs. 3 eine Ausnahme von dem in Abs. 1 statuierten Grundsatz, nach dem eine Anlage die Eigenschaft als öffentliche Straße oder Bestandteil einer öffentlichen Straße durch die Widmung erhält.

Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 3)

Zu Abs. 1:

In Nr. 3 wird klargestellt, dass zu den Gemeindestraßen auch die einem Rad- und Fußverkehr dienenden Wege gehören, die nicht Bestandteil einer Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße und damit keine unselbstständigen Radwege sind. Dies sind zum einen die selbstständigen Rad- und Gehwege, die ausschließlich dem Rad- und/oder Fußverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Zu diesen zählen auch die Radschnellverbindungen. Obwohl Radschnellverbindungen in der Regel für einen überörtlichen Verkehr geplant werden, sind sie der Straßengruppe der Gemeindestraßen zugeordnet. Denn es ist davon auszugehen, dass Radschnellverbindungen vor allem zur Überwindung von kürzeren Strecken (< 20 km) genutzt werden und damit vorwiegend einem nachbarlichen Verkehr zwischen Gemeinden dienen.

Den Gemeindestraßen können zum anderen auch solche Wege zuzuordnen sein, die zusätzlich zum Rad- und Fußverkehr einem land- oder forstwirtschaftlichen Verkehr oder einem auf bestimmte Benutzungszwecke beschränkten Kraftfahrzeugverkehr, dienen. In Hessen sind solche Wege in der Regel nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet, auch wenn ihre Benutzung durch Radfahrende und Fußgängerinnen und Fußgänger ohne Einschränkungen zugelassen ist. Die fehlende Widmung ist nicht zu beanstanden, soweit eine Nutzung des Weges durch Radfahrende oder Fußgängerinnen und Fußgänger zur Ausübung des Rechts auf Naturerlebnis und auf Erholung in Natur und Landschaft (§ 19 Abs. 1 des Hessischen Naturschutzgesetzes) oder des Rechts zum Betreten und Befahren des Waldes (§ 15 des Hessischen Waldgesetzes) gewahrt bleibt.

Werden allerdings bei dem Bau eines unselbstständigen Rad- und Gehweges an einer Bundesstraße solche vorhandenen Straßen und Wege nach Nr. 4 des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau (ARS) Nr. 12/2020 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur („Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“) einbezogen und auf Kosten des Bundes für eine kombinierte Nutzung durch den Rad- und Fußverkehr und den bereits vorhandenen Verkehr (in der Regel land- oder forstwirtschaftlicher Verkehr) ausgebaut, so bedarf der einbezogene Weg einer Widmung als Gemeindestraße. Dies gilt nach dem Einführungserlasses des damaligen Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 21. Juli 2020 auch bei dem Bau eines unselbstständigen Rad- und Gehweges an einer Landesstraße. Denn im Fall der Einbeziehung, kommt dem einbezogenen Weg die Funktion zu, den Rad- und Fußverkehr der öffentlichen Straße aufzunehmen. Die vorhandenen Straßen und Wege „ersetzen“ dann einen Streckenabschnitt des zur Entflechtung des Rad- und Fußverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr erforderlichen unselbstständigen Rad- und Gehwegs, ohne selbst Bestandteil der Bundes- oder Landesstraße zu werden. Hierbei erfüllen sie alle wesentlichen Funktionen der zu entflechtende Straße und sind deshalb zu widmen.

Den der Bewirtschaftung land- oder forstwirtschaftlicher Grundstücke dienenden Wegen kommt unabhängig von der Anwendung der mit dem ARS Nr. 12/2020 eingeführten Grundsätze auch die Funktion zu, einem öffentlichen Verkehr zu dienen, wenn sie von der Gemeinde für ihre (abschnittsweise) Nutzung als Rad(schnell)verbindung oder für ihre Nutzung durch einen (beschränkt) öffentlichen Kraftfahrzeugverkehr ausgebaut werden.

Die in Satz 1 Nr. 4 nicht näher definierte Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen wird aufgehoben. Vor dem Hintergrund, dass die Gemeinden nach bisheriger Rechtslage und nach

der geplanten Änderung befugt sind, die Widmung von Gemeindestraßen auf bestimmte Benutzungsarten (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 3) oder auch auf einen bestimmten Kreis von Benutzerinnen und Benutzern zu beschränken (vgl. § 39 Abs. 1 (alt) bzw. § 4 Abs. 1 Satz 4 (neu)), bedarf es keiner Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen mit einer im Vergleich zu Gemeindestraßen geringeren Verkehrsbedeutung. Auch wird durch die Streichung der Gruppe der sonstigen öffentlichen Straßen der zunehmenden Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs Rechnung getragen.

Satz 2 wird aufgehoben, denn die Regelung erweckt den unzutreffenden Eindruck, die Zweckbestimmung stünde im Ermessen des Trägers der Straßenbaulast. Bei der mit der Widmung erfolgenden Einstufung sind ebenso wie bei der Umstufung einer bestehenden Straße die in § 3 Abs. 1 festgelegten Merkmale der einzelnen Straßengruppen maßgebend.

Zu Abs. 2:

Abs. 2 wird aufgehoben. Dass die Einstufung mit der Widmung (in einem Verwaltungsakt) zu erfolgen hat, ergibt sich aus § 4. Dass eine Umstufung eine Änderung der Straßengruppe zur Folge hat, ergibt sich aus § 5.

Durch die Aufhebung von Abs. 2 wird der ursprüngliche Abs. 3 zu Abs. 2. Sein Satz 1 wird im Hinblick auf den Wegfall der Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen, für die keine Straßenverzeichnisse zu führen waren, durch die Regelung ersetzt, dass die Straßenverzeichnisse von den Straßenbaubehörden zu führen sind. Der neu hinzugefügte Satz 2 ermächtigt die für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerin oder den hierfür zuständigen Minister, die Führung und den Inhalt der Straßenverzeichnisse durch Verordnung näher zu regeln.

Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 4)

Zu Abs. 1:

In Satz 1 wird klargestellt, dass eine Straße durch die Widmung ihre Eigenschaft als öffentliche Straße erhält. D. h. durch die Widmung entsteht die öffentliche Sache Straße, wobei sich die Widmung auf die Flächen erstreckt, die von Bestandteilen der Straße im Sinne von § 2 Abs. 2 in Anspruch genommen werden. Satz 2 enthält die bislang in Abs. 5 enthaltene Verpflichtung, mit der Widmung auch die Einstufung in eine Straßengruppe vorzunehmen. Hiermit wird klargestellt, dass es sich bei der Einstufung in eine Straßengruppe um einen Bestandteil der Widmungsverfügung handelt. Satz 3 ist inhaltlich unverändert. Satz 4 enthält die bislang in § 39 Abs. 1 enthaltene Regelung, wonach die Widmung von Gemeindestraßen auch auf bestimmte Kreise von Benutzerinnen und Benutzern beschränkt werden kann, und ergänzt diese um bestimmte Benutzungszwecke und Nutzungszeiten.

Zu Abs. 2:

Die neue Regelung in Abs. 2 beschreibt die Möglichkeit, eine beschränkte Widmung nachträglich zu erweitern – im Gegensatz zu einer in § 6 Abs. 1 Satz 2 geregelten nachträglichen Widmungsbeschränkung (Teileinziehung).

Zu Abs. 3:

Satz 1 übernimmt die derzeit in Abs. 1 Satz 1 enthaltene Regelung mit der Konkretisierung, dass die Widmung von der Straßenbaubehörde verfügt wird. Satz 2 bestimmt für den Fall, dass die Baulast in der Ortsdurchfahrt geteilt ist, dass die Straßenbaubehörde des für die Fahrbahn zuständigen Trägers der Straßenbaulast die Widmung verfügt. Einer Zustimmung der Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast für Gehwege und Parkplätze bedarf es nicht, denn Gehwege und Parkplätze werden entweder durch die Gemeinde selbst oder im Auftrag der Gemeinde durch den Träger der Straßenbaulast der Fahrbahn als Bestandteile der Landes- oder Kreisstraße errichtet. Satz 3 hat die Fälle im Blick, in denen nach § 42 (bisher § 41 Abs. 2 Satz 2) Kreisstraßen vom Land verwaltet werden und Hessen Mobil nach § 46 Abs. 3 Satz 3 die Aufgaben der Straßenbaubehörde wahrnimmt.

Zu Abs. 4:

Die Voraussetzungen der Widmung waren bislang in Abs. 2 enthalten und sind jetzt unverändert in Abs. 4 geregelt.

Zu Abs. 5:

Die Bekanntmachung der Widmung war bislang in Abs. 3 Satz 1 geregelt und wird unter Anpassung an die Streichung der Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen hierher übernommen. Abs. 3 Satz 2 bedarf es nach Aufhebung der bislang in § 2 Abs. 1 geregelten fiktiven Widmung nicht mehr.

Zu Abs. 6:

Die Regelung in Abs. 6 wird durch die Einschränkung ergänzt, dass ein Straßenbestandteil, um den eine bestehende Straße erweitert wird, nur dann keiner Widmung bedarf, wenn die neu von der Straße in Anspruch genommene Fläche unmittelbar an die bestehende Straße oder den bestehenden Straßenbestandteil angrenzt. Aus objektiver Sicht muss ohne weiteres erkennbar sein, welche Flächen von der Widmung der Straße erfasst werden. Ist dies nicht der Fall, weil beispielsweise eine Straße um ein 50 m vom Fahrbahnrand entferntes Regenrückhaltebecken erweitert wird, so ist eine fiktive Widmung nicht möglich. In solchen Fällen sind die von den neuen Straßenbestandteilen in Anspruch genommenen Flächen gesondert zu widmen.

Zu Abs. 7:

In Abs. 7 wird die bislang in § 6a geregelte Widmung im Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Zu Abs. 8:

Abs. 8 entspricht dem bisherigen Abs. 4.

Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 5)

Zu Abs. 1:

Abs. 1 Satz 1 wird dahingehend ergänzt, dass eine Umstufung auch zulässig ist, wenn sich die Verkehrsbedeutung einer Straße zwar nicht geändert hat, ihre Einstufung aber nicht den Vorgaben des § 3 Abs. 1 entspricht. Im Übrigen ist die Vorschrift unverändert.

Zu Abs. 2 bis 4:

In Abs. 2 wird entsprechend der bisherigen Rechtslage (vgl. § 3 Nr. 1 der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz) die obere Straßenbaubehörde als für eine Umstufung zuständige Behörde bestimmt. Abs. 3 und Abs. 4 sind unverändert.

Zu Abs. 5:

In den neuen Abs. 5 wird die bislang in § 6a enthaltene Regelung übernommen und konkretisiert. Es wird klargestellt, dass in einem Planfeststellungsbeschluss nur Umstufungen verfügt werden dürfen, die durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt sind. Die bisherige Regelung, wonach die Umstufung einer Straße mit ihrer Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird, hat sich als zu unbestimmt erwiesen. Nunmehr ist es Aufgabe der Planfeststellungsbehörde den Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umstufung in der Umstufungsverfügung näher zu bestimmen. In einem Planfeststellungsbeschluss, der ein Straßenbauvorhaben zum Gegenstand hat, dürfte dies regelmäßig die Freigabe des Verkehrs auf einer neu gebauten Straße bzw. einem neu gebauten Straßenabschnitt sein. Besteht das planfestgestellte Vorhaben aus mehreren neuen Straßenabschnitten, die voraussichtlich nicht zeitgleich für den Verkehr frei gegeben werden, so ist der neu gebaute Straßenabschnitt näher zu bezeichnen, dessen Verkehrsübergabe die Änderung der Verkehrsbedeutung der umzustufenden Straße bedingt.

Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 6)

Zu Abs. 1:

Da die Möglichkeit einer Widmungsbeschränkung nunmehr abschließend in § 4 Abs. 1 Satz 3 und 4 geregelt wird, kann Satz 2 unter Verweis auf diese Regelungen kürzer gefasst werden. Mit

diesem Verweis ist eine klarstellende Änderung der bisherigen Vorschrift verbunden, denn eine nachträgliche Widmungsbeschränkung kann nicht weiter gehen als eine anfängliche Widmungsbeschränkung. Damit kann eine Landes- oder Kreisstraße nach den Vorgaben des § 4 Abs. 1 Satz 3 und eine Gemeindestraßen nach den Vorgaben des § 4 Abs. 1 Satz 3 und 4 teileingezogen werden. Die Teileinziehung kann nur aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit erfolgen. Im Rahmen dieses Abwägungsprozesses ist stets zu beachten, wie zukünftig die ausgeschlossene Verkehrsart geführt wird.

Zu Abs. 2:

Für die Einziehung ist ebenso wie für die Widmung die zuständige Straßenbaubehörde zuständig. Die neue Zuständigkeitsregelung in Satz 1 wird durch die Sätze 2 und 3 entsprechend § 4 Abs. 3 Satz 2 und 3 ergänzt.

Zu Abs. 3 bis 5:

Abs. 2 Satz 1 ist unverändert und wird zu Abs. 3. Die Regelung des bisherigen Abs. 2 Satz 2 ist wegen Abs. 5, der die bislang in § 6a enthaltene Regelung aufgreift und konkretisiert, entbehrlich. Abs. 3 wird zu Abs. 4 und wird entsprechend § 4 Abs. 5 ergänzt. Der neue Abs. 5 stellt klar, dass der Wegfall eines Verkehrsbedürfnisses für eine bestehende Straße oder einen bestehenden Straßenabschnitt durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelöst werden muss.

Zu Abs. 6:

Die neue Regelung erfolgt als Pendant zur Regelung zur fiktiven Widmung in § 4 Abs. 6. Es ist geboten, bei einer unerheblichen Verlegung einer Straße nicht nur eine bislang nicht von der Straße in Anspruch genommene Fläche in die Widmung einzubeziehen, sondern auch die nicht mehr durch die Straße in Anspruch genommene Fläche aus der Widmung zu entlassen. Entsprechendes gilt, wenn ein Straßenbestandteil ganz oder teilweise zurückgebaut wird.

Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 6a)

Die Vorschrift wird aufgehoben, da ihre Regelungen in die §§ 4 bis 6 integriert sind.

Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 7)

Zu Abs. 2:

In Satz 2 wird für den Fall, dass Kreisstraßen nach § 42 vom Land verwaltet werden, das in Satz 1 geregelte Benehmen um das Erfordernis eines Benehmens mit dem Träger der Straßenbaulast ergänzt.

Zu Abs. 3:

Abs. 3 wird mangels Praxisrelevanz aufgehoben. Die Vorschrift sollte in Fällen Anwendung finden, in denen die Ortsdurchfahrt gegenüber sonstigen Geländeflächen, etwa einem Marktplatz, von der Ortsdurchfahrt abgegrenzt werden muss. Einer solchen Abgrenzung von einem dem öffentlichen Verkehr oder als kommunale Einrichtung gewidmeten Fläche bedarf es nicht, da die Widmung der Landes- oder Kreisstraße nur deren Straßenbestandteile umfasst. Auch soweit eine erhebliche Mehrbreite der Ortsdurchfahrt durch überbreite Parkstreifen bzw. Parkplätze und Gehwege verursacht ist, für die in allen Ortsdurchfahrten die Gemeinde Trägerin der Straßenbaulast ist, besteht für eine seitliche Begrenzung kein Bedarf.

Zu Abs. 4:

Der bisherige Abs. 4 wird infolge der Aufhebung von Abs. 3 (alt) zum neuen Abs. 3. In Satz 1 wird entsprechend der geltenden Rechtslage (vgl. § 3 Nr. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz) die obere Straßenbaubehörde als für die Festsetzung einer zusätzlichen Ortsdurchfahrt durch Umstufung zuständige Behörde bestimmt.

Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 8)

§ 8 HStrG wird aufgehoben. Die Vorschrift wurde durch § 19 der Ausführungsverordnung zum Straßenneuregelungsgesetz 1934 geschaffen. Im FStrG sowie in den meisten Landesstraßengesetzen wurde die Regelung bereits aufgehoben. Ziel der Vorschrift war es, die Ortsumgehungen frei von höhengleichen Kreuzungen und Zufahrten zu halten und auf diese Weise zu verhindern, dass an die neue freie Strecke angebaut wird und so aus der Ortsumgehung eine neue Ortsdurchfahrt wird. Dieses Ziel wird durch §§ 19 und 23 verfolgt. Für eine gesonderte Regelung für Ortsumgehungen besteht kein Bedarf.

Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 9)

Zu Abs. 1:

In Satz 1 wird klargestellt, dass die Straßenbaulast nur öffentliche Straßen betrifft. In Satz 2 wird „auszubauen“ durch „zu ändern“ ersetzt, da das Gesetz in anderen Vorschriften diesen Begriff verwendet. Weiterhin wird durch eine Ergänzung klargestellt, dass auch die Aufrechterhaltung und Wiederherstellung eines verkehrssicheren Zustands der Straße verbunden mit entsprechenden regelmäßigen Kontrollen zu den Aufgaben der Baulastträger gehören. Der bisherige Satz 2 2. Hs. wird zu Satz 3 und sprachlich angepasst. Die Streichung der Worte „Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen“ soll hervorheben, dass der Mensch mit all seinen besonderen Belangen im Mittelpunkt stehen soll, ohne bestimmte Gruppen hervorzuheben. Grundsätzlich sind alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit besonderen Bedürfnissen – wie beispielsweise Menschen mit Behinderungen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ältere Menschen und Kinder – in den Blick zu nehmen. Die Berücksichtigung ihrer Belange wird durch Sicherheitsvorkehrungen erfolgen müssen als auch durch die Erfüllung der allgemein anerkannten Regeln der Technik. Der bisherige Satz 3 wird zu Satz 4 und das Wort „Warnzeichen“ durch den in der Straßenverkehrsordnung (StVO) verwendeten Begriff „Gefahrzeichen“ ersetzt. Nach § 45 Abs. 3 Satz 3 StVO können die Straßenbaubehörden – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Gefahrzeichen anbringen, wenn ansonsten die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird.

Zu Abs. 2:

Die Streichung in Satz 1 erfolgt vor dem Hintergrund, dass von der Aufgabe der Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Straßen zu unterhalten, auch eine (zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit) erforderliche Reinigung sowie das Schneeräumen und das Streuen bei Schnee- und Eisglätte (Winterdienst) umfasst wird. Der Winterdienst wird in Abs. 2 gesondert erwähnt, weil er im Gegensatz zu den in Abs. 1 genannten Aufgaben als Soll-Vorschrift mit der Einschränkung „nach besten Kräften“ formuliert ist. Die den Trägern der Straßenbaulast nach § 9 Abs. 1 und 2 obliegenden Pflichten werden durch die den Gemeinden zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung obliegende Reinigungspflicht innerhalb der geschlossenen Ortslage überlagert bzw. verdrängt (siehe Erläuterung zu § 10 Abs. 1).

Abs. 3:

Es wird ein neuer Abs. 3 angefügt. Nach der Rechtsprechung ist die Haftung bei einer Verletzung der für öffentliche Straßen bestehenden Verkehrssicherungspflicht nur nach den Regelungen der Amtshaftung zu beurteilen, wenn dies durch einen allgemein verlautbarten Organisationsakt öffentlich bekannt gemacht worden ist (siehe BGH, Urteil vom 20.03.1967, Az. III ZR 29/65, NJW 1967, 1325). Vor diesem Hintergrund wird in das HStrG eine – in allen anderen Landesstraßengesetzen bereits enthaltene – Regelung aufgenommen, nach der die Erfüllung der Aufgaben aus der Straßenbaulast von den Bediensteten des Landes und der kommunalen Gebietskörperschaften in Ausübung eines öffentlichen Amtes wahrgenommen wird.

Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 10)

Zu Abs. 1:

Durch die Ergänzung in Satz 1 wird klargestellt, dass die gemeindliche Reinigungspflicht über die den Trägern der Straßenbaulast aus Gründen der Verkehrssicherheit obliegende Pflicht zur Reinigung der Straße (etwa die Beseitigung von Gegenständen oder einer Ölspur auf der Fahrbahn) hinausgeht. Die gemeindliche Reinigungspflicht ist eine polizeimäßige oder ordnungsrechtliche Reinigungspflicht und dient auch der Beseitigung gesundheitsschädlicher, umweltgefährdender

oder in sonstiger Weise belästigender Verunreinigungen sowie der Erhaltung des Ortsbildes und der Förderung des gemeindlichen Lebens.

Zu Abs. 2:

Der bisherige Abs. 2 wird zum neuen Abs. 4, da die bisherigen Abs. 3 und 4 die in Abs. 1 geregelte Reinigungspflicht hinsichtlich des Winterdienstes konkretisieren. Abs. 2 (neu) beschränkt in einem neuen Satz 2 die Räum- und Streupflicht für den Fußverkehr auf das Notwendige, indem sie sowohl für Gehwege als auch für Überwege für Fußgängerinnen und Fußgänger auf einen 1,5 m breiten Streifen beschränkt wird. Zudem wird klargestellt, dass dies bei Gehwegen nur gilt, soweit diese breiter als 1,5 m sind. Ob es sich bei dem Gehweg um einen allein dem Fußverkehr vorbehaltenen Gehweg handelt oder um einen Gehweg, der aufgrund einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung auch durch den Radverkehr genutzt werden darf, spielt keine Rolle. Die Änderungen in Satz 3 (bisher Abs. 3 Satz 2) erfolgen vor dem Hintergrund, dass ein für die Benutzung durch den Fußverkehr zu räumender und zu streuender Streifen von 1,5 m Breite überall dort erforderlich ist, wo kein Gehweg vorhanden ist. Dies kann auch bei Straßen und Plätzen der Fall sein, die nicht als Fußgängerzone oder verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen sind. Die weitere Änderung soll verdeutlichen, dass mit Grundstücksgrenze, die Grenze zu den durch die Straße erschlossenen Grundstücken gemeint ist. Die im bisherigen Abs. 3 Satz 3 geregelte Ermächtigung, die sich nicht auf den Erlass einer Verordnung bezieht und von der bislang keinen Gebrauch gemacht wurde, ist entbehrlich und wird aufgehoben. Die im bisherigen Abs. 3 Satz 4 geregelte Satzungsermächtigung wird in den Abs. 5 verschoben.

Zu Abs. 3:

Durch die Verschiebung von Abs. 2 wird Abs. 4 mit einer redaktionellen Anpassung und ansonsten unverändert zu Abs. 3.

Zu Abs. 4:

Abs. 4 enthält die bislang in Abs. 2 geregelte Satzungsermächtigung mit der Klarstellung, dass diese sich auf die Reinigung einschließlich des Winterdienstes bezieht und auf Gemeindestraßen beschränkt ist.

Zu Abs. 5:

Die Satzungsermächtigung in Satz 1 wird redaktionell angepasst. Der neue Satz 2 schränkt die Übertragung von Pflichten auf die Eigentümerinnen und Eigentümer und Besitzerinnen und Besitzer ein, soweit diese sich auf die für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmte Fahrbahn erstrecken und ihre Wahrnehmung aufgrund der hohen Verkehrsdichte oder anderer Umstände mit einer Gefährdung von Leib und Leben der Verpflichteten oder der von ihnen Beauftragten verbunden wäre. Satz 3 enthält die redaktionell angepasste und mit einer geringfügigen Erweiterung versehene bislang in Abs. 3 Satz 4 geregelte Satzungsermächtigung. Satz 4 (bisher Satz 2) ist unverändert. Satz 3 wird aufgehoben, da ihm keine Relevanz mehr zukommt.

Zu Artikel 1 Nr. 14 (§ 11)

Bei der Änderung in Abs. 3 Nr. 1 (Korrektur des Klammerzusatzes) handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Artikel 1 Nr. 15 (§ 12)

Die Änderungen beschränken sich auf redaktionelle Anpassungen.

Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 13)

Die Änderungen beschränken sich auf redaktionelle Anpassungen.

Zu Artikel 1 Nr. 17 (§ 15)

Die Änderungen beschränken sich auf redaktionelle Anpassungen.

Zu Artikel 1 Nr. 18 (§ 16)

Die Änderung des Abs. 4 Satz 1 dient dem Ziel, in gesetzlichen Vorschriften einen allgemeinen Verweis auf die anerkannten Regeln der Technik zu vermeiden. Gleichwohl müssen Anlagen, die einer Sondernutzungserlaubnis bedürfen (Sondernutzungsanlagen), so errichtet und betrieben werden, dass von ihnen keine Gefahren für die öffentliche Straße und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ausgehen. Die Anlagen müssen auch im Übrigen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung entsprechen.

Abs. 6 Satz 2 verpflichtet den Träger der Straßenbaulast zur Leistung einer angemessenen Entschädigung, wenn eine zeitlich befristet erteilte Sondernutzungserlaubnis widerrufen wird, weil es das Wohl der Allgemeinheit erfordert. Dabei handelt es sich jedoch nicht um eine Enteignungsentuschädigung, deren Höhe durch die Enteignungsbehörde festzusetzen ist, sondern um eine Entschädigung eines Vermögensnachteils, den die oder der Betroffene erleidet, weil sie oder er auf den Bestand des Verwaltungsaktes bis zum Fristablauf vertrauen durfte. Daher wird auf die einen Anspruch auf Entschädigung bei Widerruf eines rechtmäßigen Verwaltungsaktes regelnde Vorschrift des § 49 Abs. 6 HVwVfG verwiesen und Satz 3 aufgehoben.

Die übrigen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Zu Artikel 1 Nr. 19 (§ 16a)

Die Anpassungen im Abs. 1 sind redaktioneller Natur.

Zu Artikel 1 Nr. 20 (§ 17a)

Abs. 1 wird um den Verweis auf § 19 ergänzt, da die Errichtung und Änderung einer Zufahrt oder eines Zugangs unter bestimmten Umständen einer Sondernutzungserlaubnis bedürfen. Die übrigen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Zu Artikel 1 Nr. 21 (§ 18)

Die Anpassungen sind redaktioneller Natur.

Zu Artikel 1 Nr. 22 (§ 19)

Zu Abs. 1:

Die Definition in Satz 1 wird – wie in der Parallelvorschrift des § 8a Abs. 1 FStrG und der meisten Landesstraßengesetze – um Zugänge, also ausschließlich einem Fußverkehr vorbehaltene Verbindungen mit einer öffentlichen Straße, ergänzt. In Satz 2 wird klargestellt, dass die unter dem Begriff Zuwegungen zusammengefassten Zufahrten und Zugänge als Sondernutzung gelten und daher einer Erlaubnis der Straßenbaubehörde (Sondernutzungserlaubnis) bedürfen. Denn die Errichtung, Änderung sowie Nutzung von Zuwegungen soll außerorts im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nur mit einer Sondernutzungserlaubnis der Straßenbaubehörde möglich sein. Satz 3 präzisiert den in Satz 2 verwandten Begriff der Änderung. In Satz 4 wird der Verweis auf § 18 gestrichen. In den Fällen des Abs. 2, in denen es keiner Sondernutzungserlaubnis bedarf, wird regelmäßig keine Sondernutzungsgebühr erhoben. Dies muss auch für die Fälle gelten, in denen die Errichtung oder Änderung einer Zuwegung einer Sondernutzungserlaubnis bedarf.

Zu Abs. 2:

Nr. 1 wird aufgehoben, da infolge der Aufhebung von § 23 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Zufahrten keiner Befreiung vom Anbauverbot mehr bedürfen. Infolge der Aufhebung wird Nr. 2 zu Nr. 1, umformuliert und um den bisher in Abs. 2 Nr. 4 geregelten Fall ergänzt, dass die Zuwegung in einem Bebauungsplan festgelegt ist. Nr. 3 wird zu Nr. 2, umformuliert und um die Fälle ergänzt, in denen die Errichtung oder Änderung einer Zuwegung durch einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung zugelassen wird. Im Hinblick auf die Ergänzung von Nr. 1 (neu) wird Nr. 4 (alt) aufgehoben.

Zu Artikel 1 Nr. 23 (§ 22)

Abs. 1 Satz 2 wird, da auch Abs. 2 und 4 Entschädigungsregelungen enthalten, in den Abs. 5 verschoben und angepasst. Abs. 5 Satz 2 und 3 übernehmen die Formulierung des § 36 Abs. 3 (alt), weil in § 36 Abs. 2 (neu) nicht mehr auf § 22 Bezug genommen wird. Die übrigen Änderungen in § 22 sind redaktioneller Natur.

Zu Artikel 1 Nr. 24 (§ 23)

Zu Abs. 1:

Das eine Befreiung der Straßenbaubehörde erfordernde Anbauverbot wird auf die Errichtung baulicher Anlagen in der Anbauverbotszone beschränkt. Die bislang in Satz 1 Nr. 2 geregelte Errichtung von baulichen Anlagen, die über Zufahrten neu angeschlossen werden sollen, wird in den Abs. 2 verschoben und dort in die Regelung des Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 integriert. Auch bezieht sich das Anbauverbot auf alle baulichen Anlagen einschließlich Werbeanlagen und nicht mehr lediglich auf Hochbauten, da beispielsweise auch Parkplätze und Tiefgaragen im Nahbereich der Straße einen geplanten Ausbau erschweren können. Weiter wird klargestellt, dass es auf die Entfernung vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn ankommt, straßenbegleitende Rad- oder Gehwege also nicht zu berücksichtigen sind. Im Hinblick auf das Ziel, Photovoltaikanlagen verstärkt entlang öffentlicher Verkehrswege zu errichten, werden diese in Satz 2 – ebenso wie die Mobilfunkanlagen – vom Anbauverbot ausgenommen.

Zu Abs. 2:

Die bislang in Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 enthaltene Regelung zur Errichtung einer baulichen Anlage, die über eine Zufahrt an die Landes- oder Kreisstraße angeschlossen werden soll, wird in die Regelung des Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 integriert. Damit bedarf die Errichtung einer solchen baulichen Anlage keiner Ausnahme (Befreiung) mehr, sondern einer Zustimmung oder Genehmigung der Straßenbaubehörde. Dies vereinfacht das Verfahren, weil es neben einer zu erteilenden Baugenehmigung keines weiteren Verwaltungsaktes bedarf. Dies dient dem Bürokratieabbau.

Zu Abs. 3:

Satz 1 ist unverändert. Die neue Regelung der Zustimmungsfiktion in Abs. 3 dient der Verfahrensbeschleunigung. Sie stellt klar, dass die Straßenbaubehörde nach dem Eingang der Zustimmungsanforderung durch die Genehmigungsbehörde innerhalb von zwei Monaten über die Zustimmungsanforderung zu entscheiden hat, da ansonsten die Zustimmung als erteilt gilt. Innerhalb dieser Frist kann die Straßenbaubehörde jederzeit Unterlagen von der Genehmigungsbehörde nachfordern. Die Nachforderung von Unterlagen führt nicht zur Verlängerung der Frist. Somit gilt hier eine zweimonatige Höchstfrist.

Zu Abs. 4:

Die für den Fall, dass bauliche Anlagen keiner Baugenehmigung und keiner sonstigen Genehmigung bedürfen, erforderliche Genehmigung durch die Straßenbaubehörde sowie die – in § 9 FStrG nicht enthaltene – Genehmigungsfiktion wird in Abs. 4 geregelt. Die Frist für die Genehmigungsfiktion wird an die für die Zustimmungsfiktion maßgebliche Frist angepasst. Im Übrigen entspricht die Regelung der bisher in Abs. 6 enthaltenen Regelung.

Zu Abs. 5 bis 7:

Durch die Verschiebung des bisherigen Abs. 6 verschieben sich auch die bisherigen Abs. 4 und 5. Abs. 4 und 5 sind inhaltlich unverändert und werden zu Abs. 5 und Abs. 6. In Abs. 7 wird ergänzend geregelt, dass bei einer Mitwirkung durch eine Straßenbaubehörde, die nicht Behörde des Trägers der Straßenbaulast ist, diese im Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast zu erfolgen hat. Eine solche Fallkonstellation ist bei einer Übertragung der Verwaltung der Kreisstraßen auf das Land nach § 42 gegeben.

Zu Abs. 8:

Es wird klargestellt, dass es sich bei der bisherigen Regelung zur Zulassung einer Ausnahme um die Erteilung einer Befreiung vom Anbauverbot handelt. Die Voraussetzungen, unter denen eine

Befreiung erteilt werden kann, werden entsprechend den in Abs. 3 genannten Gründen, aus denen eine Zustimmung versagt werden darf, formuliert. Damit werden die Anforderungen an die Erteilung einer Befreiung vereinfacht (keine Härtefallprüfung, keine Prüfung der Erforderlichkeit aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit). Gleichwohl sind weiterhin mit dem Antrag auf Erteilung einer Befreiung die Gründe darzulegen, warum eine bauliche Anlage in der Anbauverbotszone oder unter Inanspruchnahme einer in der Anbauverbotszone gelegenen Fläche errichtet werden soll. Wird eine Befreiung vom Anbauverbot durch eine Straßenbaubehörde erteilt, die nicht Behörde des Trägers der Straßenbaulast ist, so ist sie im Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast zu erteilen. Die Befreiungsfiktion in Satz 4 und 5 dient der Verfahrensbeschleunigung. Sie stellt klar, dass die Straßenbaubehörde nach dem Eingang des Antrags innerhalb von zwei Monaten über die Befreiung zu entscheiden hat, da ansonsten die Befreiung als erteilt gilt. Innerhalb dieser Frist kann die Straßenbaubehörde jederzeit Unterlagen von der oder dem Antragstellenden nachfordern. Die Nachforderung von Unterlagen führt nicht zur Verlängerung der Frist. Somit gilt hier eine zweimonatige Höchstfrist.

Zu Abs. 9:

Abs. 9 enthält die Regelungen des bisherigen Abs. 9 und 10. Satz 3 und 4 übernehmen die Formulierung des § 36 Abs. 3 (alt), weil in § 36 Abs. 2 (neu) nicht mehr auf § 23 Bezug genommen wird.

Zu Abs. 10:

Die Anpassungen in Abs. 10 bzw. Abs. 11 (alt) sind redaktioneller Natur.

Zu Artikel 1 Nr. 25 (§ 24)

Bislang fehlte eine Regelung, mit der Werbeanlagen an Brücken über Landes- und Kreisstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrt, also auf der freien Strecke, aus Gründen der Verkehrssicherheit verboten werden (Abs. 1). In Abs. 2 wurde für Gemeinden aufgrund ihrer Selbstverwaltungsgarantie die Möglichkeit aufgenommen, ein vergleichbares Verbot für Gemeindestraßen durch Satzung vorzuschreiben. Das Verbot des § 24 beschränkt sich in seinem Geltungsbereich auf die freie Strecke. Die Regelung beinhaltet kein Verbot von Werbeanlagen an Brücken über Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen innerhalb der Ortsdurchfahrt bzw. innerhalb der geschlossenen Ortslage.

Zu Artikel 1 Nr. 26 (§ 26)

Zu Abs. 1:

Die Vorschrift des § 26 ergänzt die in § 13 Abs. 1 HWaldG geregelte Befugnis der Regierungspräsidien in ihrer Funktion als obere Forstbehörde, Wald zu Schutzwald zu erklären. Vor dem Hintergrund, dass die oberen Forstbehörden bei der Wahrnehmung dieser Befugnis den Schutz der öffentlichen Straßen nicht ohne Weiteres im Blick haben dürften, wird das Einvernehmen des Trägers der Straßenbaulast durch ein Antragsrecht ersetzt. Es wird klargestellt, dass von diesem Antragsrecht nur zum Schutz der Straße gegen nachteilige Einwirkungen der Natur oder im Interesse der Verkehrssicherheit Gebrauch gemacht werden darf. Der Begriff „Waldungen“ wird durch „Wald“ ersetzt und damit dem in § 2 Abs. 1 HWaldG definierten Begriff „Wald“ angeglichen. Eine weitere Änderung erfährt die Vorschrift durch die Streichung ihrer Beschränkung auf Landes- und Kreisstraßen. Dadurch wird die Erklärung zum Schutzwald auch für Wald an Gemeindestraßen, insbesondere an Gemeindeverbindungsstraßen, ermöglicht. Die Formulierung „längs einer öffentlichen Straße“ bedeutet nicht, dass der zu schützende Wald oder Gehölzbereich unmittelbar an die Straße angrenzen muss. Auf die Vorgabe einer Breite von 40 m wird verzichtet. Wald soll vielmehr in der Breite zu Schutzwald erklärt werden, in der dies zum Schutz der Straße, beispielsweise gegen Schneeeverwehungen, Steinschlag, Vermurungen, gefährliche Seitenwinde oder Erosion, oder im Interesse der Verkehrssicherheit, etwa als Sicht- oder Blendschutz, erforderlich ist.

Zu Abs. 2 und Abs. 3:

In Abs. 2 Satz 1 wird ergänzt, dass die Bewirtschaftung des Waldes den Schutzzwecken (Schutz der Straße gegen nachteilige Natureinwirkungen, Verkehrssicherheit) entsprechend zu erfolgen hat. Der neue Satz 2 entspricht inhaltlich dem bisherigen Abs. 2 Satz 2. Die Sätze 3 bis 5 des bisherigen Abs. 3 waren dem in § 13 Abs. 7 Satz 3 bis 5 des Hessischen Waldgesetzes geregelten Entschädigungsverfahren nachgebildet. Da der neue Abs. 3 auf die Regelungen im HWaldG verweist, sind Satz 3 bis 5 entbehrlich.

Soweit der Eigentümerin oder dem Eigentümer oder der oder dem Nutzungsberechtigten durch die Verpflichtung nach Abs. 2 Satz 1 Nachteile entstehen, hat sie oder er gegen den Straßenbaulastträger einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld. Bei der Ermittlung des etwaigen Entschädigungsanspruchs ist dann die erlaubte Bewirtschaftung mit einer uneingeschränkten, jedoch nach forstlichen Gesichtspunkten ordnungsgemäßen Bewirtschaftung zu vergleichen. Dies könnte in nachweislichen Einzelfällen auch die Entschädigung für angefallene Kosten für Verkehrssicherungsmaßnahmen umfassen.

Zu Artikel 1 Nr. 27 (§ 27)

Zu Abs. 1:

Im umformulierten Abs. 1 wird das Wort „vorübergehend“ gestrichen und das Wort „notwendige“ ergänzt. Damit wird der Straßenbaubehörde zukünftig die Möglichkeit eröffnet, auch dauerhafte Einrichtungen zu errichten, soweit dies zum Schutz der Straße erforderlich ist. Der bisherige Abs. 3 wird als Satz 2 und 3 mit redaktionellen Anpassungen und Änderungen hierher übernommen. So muss die Straßenbaubehörde dem Träger der Straßenbaulast nicht mehr die Durchführung von Maßnahmen ankündigen. Die Ankündigung gegenüber dem Verpflichteten, die eine Duldungsanordnung darstellt, bleibt hingegen weiterhin bestehen. Weiterhin wird das Benehmen aus Abs. 3 Satz 2 (alt) in Abs. 1 Satz 3 (neu) durch eine Zustimmung ersetzt.

Zu Abs. 2:

Satz 1 wird präzisiert, indem klargestellt wird, dass sich das Verbot auf Grundstücke an öffentlichen Straßen bezieht. Der Begriff „Zäune“ wird im Hinblick auf den Schutzzweck des § 27 um „sonstige Einfriedungen“ ergänzt. Die Einfügung der Worte „oder unterhalten“ erfolgt vor dem Hintergrund, dass Anpflanzungen häufig erst, wenn sie eine gewisse Höhe oder Breite erreicht haben, zu Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs führen können. Hierbei ist klarzustellen, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs alle Verkehrsarten umfasst. Satz 2 und 3 regelt Fälle, in denen Anpflanzungen und Einrichtungen an bestehenden Straßen angelegt oder unterhalten werden. Satz 2 und 3 unterscheiden sich damit von Abs. 3, der diejenigen Fälle regelt, in denen wegen des Baus oder der Änderung einer Straße die Beseitigung der Anpflanzung oder der Einrichtung aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu dulden ist. Der neue Satz 3 ermöglicht für den Fall, dass Zäune oder sonstige Einfriedungen aufgrund ihres baulichen Zustands die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährden können, ihre Erneuerung oder Sicherung anzuordnen. Die Durchsetzung der Handlungspflichten nach Satz 2 und 3 erfolgt nach den Regelungen des Hessischen Verwaltungsvollstreckungsgesetzes.

Zu Abs. 3:

Der neue Abs. 3 regelt in Satz 1 die – bislang von Abs. 2 Satz 2 erfassten – Fälle, in denen beim Bau oder der Änderung einer öffentlichen Straße bereits vorhandene Anpflanzungen, Einrichtungen und Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen können und somit die Gefährdung der Verkehrssicherheit durch den Bau oder Ausbau der Straße ausgelöst werden. Satz 2 enthält den Verweis auf die in Abs. 1 Satz 2 geregelte Duldungsanordnung sowie die in Abs. 1 Satz 3 geregelte Möglichkeit, die zu duldende Maßnahme (Beseitigung) im Benehmen mit der Straßenbaubehörde selbst durchzuführen.

Zu Abs. 4:

Satz 1 wird redaktionell angepasst. Die Entschädigungspflicht erstreckt sich unverändert auf Aufwendungen für Maßnahmen, die die oder der zu ihrer Duldung Verpflichtete im Benehmen mit der Straßenbaubehörde selbst durchgeführt hat, sowie auf Schäden, die die oder der Verpflichtete beispielsweise erleidet, weil sie oder er infolge der Duldungspflicht ihr oder sein Grundstück

nicht mehr wie bislang nutzen kann. Satz 2 (alt) wird wegen der Änderung des § 26 Abs. 3 aufgehoben. Satz 2 und 3 übernehmen die Formulierung des § 36 Abs. 3 (alt), weil in § 36 Abs. 2 (neu) nicht mehr auf § 27 Bezug genommen wird.

Zu Abs. 5:

Die Anpassungen in Abs. 5 sind redaktioneller Natur.

Zu Artikel 1 Nr. 28 (§ 28)

Zu Abs. 1:

Satz 3 wird im Hinblick auf die von § 32b Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 umfasste Duldungspflicht aufgehoben.

Zu Abs. 2:

Der Zweck der Vorschrift ist vor dem Hintergrund des Abs. 1 Satz 1 unklar. Die Bepflanzung ist Bestandteil der Straße (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3) und kann im Zuge von Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen mit geteilter Straßenbaulast, je nach ihrer Lage, sowohl Bestandteil eines dem Träger der Straßenbaulast für die Fahrbahn zuzuordnenden Straßenbestandteils als auch Bestandteil eines Gehwegs oder Parkplatzes in der Baulast der Gemeinde sein. Die Übernahme von Aufgaben des zuständigen Trägers der Straßenbaulast durch einen anderen Träger der Straßenbaulast oder durch Dritte ist in § 45 Abs. 1 geregelt, sodass die Regelung des Abs. 2 entbehrlich ist.

Zu Artikel 1 Nr. 29 (§ 29)

In Abs. 1 Satz 1 werden zur Klarstellung in einem Klammerzusatz die Begriffe „höhengleiche Kreuzungen“ und „höhenungleiche Kreuzungen“ ergänzt. Darüber hinaus wird Abs. 2 aufgehoben und mit Anpassungen als Abs. 6 in § 29a eingefügt. Die Regelung passt nicht in den § 29, da sie keine Definition enthält. Infolge der Aufhebung von Abs. 2 wird der bisherige Abs. 3 ohne inhaltliche Änderung zu Abs. 2.

Zu Artikel 1 Nr. 30 (§ 29a)

Zu Abs. 1:

Satz 3 wird wegen fehlender Praxisrelevanz aufgehoben. Auch ist sein Regelungsgehalt vor dem Hintergrund der Definition in § 29 nicht nachvollziehbar.

Zu Abs. 2:

In Abs. 2 wird das Wort „höhenfreien“ gestrichen in Anlehnung an die Parallelvorschrift in § 12 Abs. 2 FStrG, denn es ist auch ohne diesen Zusatz klar, dass Anschlussstellen nur an bestehenden höhenfreien und damit höhenungleichen Kreuzungen geschaffen werden können.

Zu Abs. 3:

Die Ergänzungen in Satz 1 Nr. 1 und 2 dienen der Klarstellung, dass nicht nur ein Verlangen eine Kostentragungspflicht auslöst, sondern auch ein pflichtwidriges Unterlassen eines Verlangens. Der neue Satz 2 wird in Anlehnung an § 12 Abs. 3 Satz 2 FStrG formuliert und dient der Entlastung der Kommunen. Die Pflicht des Trägers der Straßenbaulast der Landesstraße zum Vorteilsausgleich soll den kommunalen Baulastträgern die Finanzierung von Ausbauplanungen erleichtern.

Zu Abs. 4:

Durch den neuen Satz 3 wird die Anwendung der Bagatellklausel des Satzes 2 erweitert. Auch die Kosten der Änderung einer Kreuzung, die auf den Träger der Straßenbaulast eines an der Kreuzung beteiligte Straßenastes entfallen, auf dem kein Kraftfahrzeugverkehr zugelassen ist (selbstständige Rad- bzw. Gehwege, ausschließlich einem Rad- und Fußverkehr dienende öffentlichen Straße), sind von den Trägern der Straßenbaulast der verkehrsstärkeren Straßenäste mitzutragen.

Zu Abs. 5:

Die Ergänzung dient lediglich der Klarstellung.

Zu Abs. 6:

Die von § 29 übernommene Regelung wird aus gesetzessystematischen Gründen hierher übernommen. Sie stellt klar, dass sofern keine Vereinbarung über die Aufteilung der Kosten getroffen wird, die Aufteilung in dem Planfeststellungsbeschluss oder der Plangenehmigung geregelt wird, der oder die über den Bau oder die Änderung der Kreuzung entscheidet. Abs. 6 löst damit keine eigene Planfeststellungs- oder Plangenehmigungspflicht nach § 33 aus.

Zu Artikel 1 Nr. 31 (§ 29b)

Zu Abs. 3:

Das Wort „wesentlich“ wird gestrichen. Die Streichung ist wegen des Begriffs der „wesentlichen Änderung“ in § 33 Abs. 1 HStrG erforderlich. Es ist geboten, klarzustellen, dass eine wesentliche Änderung im Sinne des § 33 Abs. 1 HStrG nicht gleichbedeutend mit einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 29b Abs. 3 ist. Darüber hinaus ist wegen der fehlenden Definition der „wesentlichen Änderung“ im Sinne des § 29b nicht klar, was unter einer wesentlichen Änderung in § 29b Abs. 3 zu verstehen ist. Auch ist nicht nachvollziehbar, wieso nicht jede Änderung die in Abs. 2 geregelte Pflicht zur Erstattung von Unterhaltungsmehrkosten beenden soll. Diese Pflicht knüpft nämlich an den Bau einer neuen Kreuzung an und verpflichtet den Träger der Straßenbaulast der neu hinzukommenden Straße. Das ist ein anderer Fall als die Änderung einer bestehenden Kreuzung auf Veranlassung einer oder eines Beteiligten oder beider Beteiligten. Im Übrigen steht es den Beteiligten frei, nach Abs. 3 eine abweichende Vereinbarung zu treffen.

Zu Abs. 5:

Die Vorschrift wird sprachlich angepasst und das Wort „wesentlich“ wird aus den zur entsprechenden Änderung des Abs. 3 erläuterten Gründen gestrichen. Darüber hinaus wird der maßgebliche Zeitpunkt konkretisiert. § 29b wurde zwar erst durch das Dritte Gesetz zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes vom 13. Dezember 2002 (GVBl. I S. 738) in das HStrG eingefügt, Abs. 5 in seiner bisherigen Fassung war jedoch als § 30 Abs. 5 bereits im HStrG in seiner ursprünglichen Fassung vom 1. November 1962 enthalten. Vor diesem Hintergrund wird klargestellt, dass sich die Vorschrift auf vor dem 1. November 1962 – in einem Verwaltungsakt oder in einer Vereinbarung – getroffene Regelungen bezieht.

Zu Artikel 1 Nr. 32 (§ 30)

Zu Abs. 2 + 3:

Es handelt sich um redaktionelle Änderungen.

Zu Abs. 4:

Satz 2 wird aufgehoben. Einer gesetzlichen Definition des Begriffs der Gleichzeitigkeit, der bereits in Abs. 3 verwendet wird, bedarf es nicht. Zum einen ist die Definition nicht hinreichend bestimmt, zum anderen ist davon auszugehen, dass bei einer gemeinsamen Durchführung einer Kreuzungsmaßnahme Gleichzeitigkeit gegeben ist.

Zu Abs. 5:

Der Wortlaut der Vorschrift wird an den des neuen § 29a Abs. 6 angepasst. Die Formulierung stellt auch hier klar, dass sofern keine Vereinbarung über die Aufteilung der Kosten getroffen wird, die Aufteilung in dem Planfeststellungsbeschluss oder der Plangenehmigung geregelt wird, der oder die über den Bau oder die Änderung der Kreuzung entscheidet. Abs. 5 löst damit keine eigene Planfeststellungs- oder Plangenehmigungspflicht nach § 33 aus.

Zu Abs. 6:

Die Ergänzung dient dem Hinweis, dass Kreuzungen mit Bundeswasserstraßen den einschlägigen Regelungen des Bundeswasserstraßengesetzes unterfallen.

Zu Artikel 1 Nr. 33 (§ 30a)

Zu Abs. 1:

In Abs. 1 ist zusätzlich die Plangenehmigung aufgenommen worden, da über die Unterhaltungspflicht in der Plangenehmigung ebenso entschieden werden kann. Die weitere Änderung ist redaktioneller Natur.

Zu Abs. 3:

In Abs. 3 wird klargestellt, auf welchen Zeitpunkt sich die Regelung bezieht. Das Hessische Straßengesetz vom 9. Oktober 1962 enthielt keine Regelung zur Kreuzung mit Gewässern. § 30a wurde durch Gesetz vom 13. Dezember 2002 (GVBl. I S. 738), das am 20. Dezember 2002 in Kraft getreten ist, in das HStrG eingefügt.

Zu Abs. 4:

Die Ergänzung dient dem Hinweis, dass Kreuzungen mit Bundeswasserstraßen den einschlägigen Regelungen des Bundeswasserstraßengesetzes unterfallen.

Zu Artikel 1 Nr. 34 (§ 30b)

Es handelt sich um redaktionelle Änderungen.

Zu Artikel 1 Nr. 35 (§ 31)

Die Änderungen sind redaktioneller Natur.

Zu Artikel 1 Nr. 36 (§ 32)

Zu Abs. 3:

Die Festlegung eines überragenden öffentlichen Interesses soll den für den Bau eines unselbstständigen Radwegs und den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen streitenden öffentlichen Belangen in der Abwägung mit anderen öffentlichen Belangen ein größeres Gewicht vermitteln und so ihre Herstellung beschleunigen. Der Anbau eines Radweges an eine bestehende Landes- oder Kreisstraße dient der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und verringert insbesondere für die Radfahrenden die Gefahr, bei einem Unfall verletzt oder getötet zu werden. Dadurch wird nicht nur die Verkehrssicherheit für Radfahrende, sondern auch die Attraktivität des Radfahrens im Interesse des Klimaschutzes erhöht. Der Bau einer Ortsumgehung im Zuge einer Landesstraße und damit die Entlastung der Ortslage von überörtlichem Verkehr dient der Verbesserung des Verkehrsflusses. Ein Bedürfnis hierfür besteht meist aus Gründen der Verkehrssicherheit, weil die Straßen in der Ortslage aufgrund der Zunahme und Veränderung des Verkehrs (immer größer und breiter werdende Kraftfahrzeuge) nicht ausreichend breit sind und aufgrund fehlender oder zu schmaler Geh- und Radwege die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs nicht hinreichend gewährleistet werden kann. Der Bau einer Ortsumgehung erhöht die Verkehrssicherheit in der Ortslage und trägt zum Schutz der Gesundheit ihrer Bewohnerinnen und Bewohner bei.

Zu Artikel 1 Nr. 37 (§ 32b)

Zu Abs. 1:

In Abs. 1 Satz 1 werden die Duldungspflichten von Eigentümerinnen und Eigentümern und sonstigen Nutzungsberechtigten neu formuliert und ergänzt. So werden in der die Vorarbeiten regelnden Nr. 1 archäologische Untersuchungen und Bergungen sowie Kampfmittelsondierungen und -räumungen aufgenommen und die Pflicht zur Duldung von Vorarbeiten in Anlehnung an § 16a Abs. 1 FStrG um den Zeitraum der Vorbereitung der Bauausführung ergänzt. In Nr. 2 wird in Anlehnung an § 3a FStrG eine Pflicht zur Duldung von Unterhaltungsmaßnahmen und Straßenbaumaßnahmen, die nach § 33 nicht der Planfeststellung unterfallen, eingeführt und in Anlehnung an die entsprechenden Regelungen in den Straßengesetzen von Bayern und Baden-Württemberg um eine Pflicht zur Duldung von Vermessungen nach Abschluss von Straßenbauarbeiten

ergänzt. Damit wird die Ermächtigungsgrundlage für die Straßenbaubehörde zum Erlass von Duldungsverfügungen maßgeblich erweitert. Dies trägt zur Planungs- und Verfahrensbeschleunigung bei. Satz 3 wird redaktionell angepasst, indem die Bezugnahme auf Satz 2 gestrichen wird.

Zu Abs. 2:

In Satz 1 wird klargestellt, dass die Duldungspflicht einer Umsetzung durch einen sie konkretisierenden Verwaltungsakt, einer Duldungsanordnung, bedarf (vgl. BVerwG, Beschluss vom 17. August 2017, Az. 9 VR 2/17). Die Durchsetzung der Duldungsanordnung erfolgt nach den Regelungen des Hessischen Verwaltungsvollstreckungsgesetzes. Einer Duldungsanordnung bedarf es nicht, soweit sich Eigentümerinnen und Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte mit der Betretung oder vorübergehenden Benutzung des Grundstücks einverstanden erklären. Die Änderungen in Satz 2 und 3 sind Folgeänderungen; darüber hinaus wird die Kann-Bestimmung in Satz 3 in eine Ist-Bestimmung geändert, um klarzustellen, dass es auch in diesem Fall einer Zustimmung bedarf. In Satz 4 wird die Möglichkeit einer ortsüblichen Bekanntmachung der Duldungsanordnung über die in Satz 3 geregelten Fälle hinaus auf Fälle erstreckt, in denen mehr als zehn Betroffene zur Duldung zu verpflichten sind und sich die Duldung auf das Betreten ihrer Grundstücke beschränkt.

Zu Abs. 3:

In Abs. 3 wird im Hinblick darauf, dass sich die Pflicht zur Duldung von Maßnahmen nach Abs. 1 über einen Zeitraum von mehreren Monaten oder sogar Jahren erstrecken kann, die Entschädigung für unmittelbare Vermögensnachteile um eine Entschädigung für erhebliche Einschränkungen oder Erschwernisse der Nutzung des Grundstücks ergänzt. Damit soll die Möglichkeit eröffnet werden, nicht nur Substanzschäden, sondern auch einen Nutzungsausfall und entgangenen Gewinn zu entschädigen. Geringfügige Eingriffe in das Eigentum, wie z. B. das Betreten eines Grundstücks für Vermessungs- und Markierungsarbeiten oder zur Durchführung kurzzeitiger Untersuchungsmaßnahmen, bedürfen keiner Entschädigung; sie sind wegen der Sozialbindung des Eigentums von den Betroffenen ohne Entschädigung hinzunehmen.

Zu Artikel 1 Nr. 38 (§§ 33 bis 33c)

Zu § 33:

Zu Abs. 1:

In Satz 1 wird die Planfeststellungspflicht auf wesentliche Änderungen (siehe die Begründung zu Abs. 2) und auf Landesstraßen beschränkt. Es wird klargestellt, dass die Planfeststellung für Landesstraßen nur noch in den Fällen durchzuführen ist, in denen die Voraussetzungen einer Plangenehmigung nach § 74 Abs. 6 HVwVfG oder eines Entfallens nach § 74 Abs. 7 HVwVfG nicht vorliegen. Da sich bei Vorhaben, die einer Planfeststellung unterworfen sind, aus § 74 HVwVfG ergibt, unter welchen Voraussetzungen eine Plangenehmigung erteilt werden kann oder Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen, wurde Satz 1 entsprechend gekürzt. Dies hat zur Folge, dass es keiner Entscheidung über ein Entfallen mehr bedarf. Ein planfeststellungspflichtiges Vorhaben, das die Voraussetzungen des § 74 Abs. 7 HVwVfG erfüllt, kann vom Vorhabenträger künftig ohne Weiteres durchgeführt werden. Es bedarf also keines feststellenden Verwaltungsaktes mehr, was zur Verfahrensbeschleunigung beiträgt. In Satz 2 wird die ansonsten unveränderte Möglichkeit, für Gemeindestraßen die Planfeststellung zu beantragen, ebenfalls auf wesentliche Änderungen beschränkt und auf Kreisstraßen ausgeweitet. Grundsätzlich bleibt es insgesamt dabei, dass die Planfeststellung nur durchgeführt wird, wenn die Voraussetzungen des Plangenehmigungsverfahrens nach § 74 Abs. 6 HVwVfG oder des Entfallens nach § 74 Abs. 7 HVwVfG nicht vorliegen. Die Planfeststellung soll so auf das erforderliche Minimum beschränkt werden. Satz 3, wonach grundhafte Erneuerungen und Bauunterhaltungsmaßnahmen nicht der Planfeststellung bedürfen, wurde aufgehoben. Dass es sich bei Unterhaltungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Erhaltung des Bestands nicht um Änderungen handelt, bedarf keiner Klarstellung. Die Vorschrift soll nach fünf Jahren evaluiert werden.

Zu Abs. 2:

Die Regelung des bisherigen Abs. 2 ist entbehrlich, weil sie § 73 Abs. 1 Satz 2 HVwVfG entspricht. Der neue Abs. 2 dient der Konkretisierung des Begriffs der wesentlichen Änderung. Eine Differenzierung zwischen nicht wesentlichen und wesentlichen Änderungen erscheint gegenüber

der entsprechenden bundesrechtlichen Regelung (§ 17 Abs. 1 FStrG), nach der nicht als Änderung zu qualifizierende bauliche Umgestaltungen Unterhaltungsmaßnahmen sind, vorzugswürdig. Sie verhindert eine Überdehnung des Begriffs der Unterhaltung und ermöglicht, die Kriterien, nach denen bislang zwischen Unterhaltungs- und Änderungsmaßnahmen differenziert wurde (siehe die vorstehenden Ausführungen zur Aufhebung von Abs. 1 Satz 3), beizubehalten. Die Definition einer wesentlichen Änderung in Satz 1 entspricht – von der Ergänzung der Worte „erweitert oder“ in Nr. 2 abgesehen – der Definition der Änderung in § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG. Satz 2 stellt klar, dass die häufig mit einer erhaltungsbedingten Erneuerung eines Straßenabschnitts oder -bestandteils verbundenen Anpassungen an aktuelle technische Standards und Sicherheitsvorschriften zwar mit baulichen Umgestaltungen und damit einer Änderung des Bestands verbunden sein können, aber keine wesentlichen Änderungen im Sinne des Abs. 1 sind und damit nicht der Planfeststellung unterliegen. Dies gilt auch für sonstige Anpassungen, etwa an aktuelle Anforderungen des Natur- und Gewässerschutzes. Hieraus folgt, dass solche Anpassungen einer bestehenden Straße auch unabhängig von einer erhaltungsbedingten Erneuerung nicht planfeststellungspflichtig sind. Ebenfalls wurden die Regelungen des § 17 Abs. 1 Satz 3 und 4 FStrG übernommen, um auf Naturkatastrophen möglichst zügig reagieren zu können und Erneuerungen von Brückenbauwerken in Streckenzügen zu erleichtern. Inwieweit sonstige bauliche Erweiterungen oder bauliche Umgestaltungen einer Straße als erheblich zu qualifizieren sind, muss jeweils im Einzelfall beurteilt werden. Dabei kann insbesondere eine Rolle spielen, ob sie eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern oder ob für das Vorhaben in erheblichem Umfang Flächen in Anspruch genommen werden müssen.

Zu Abs. 3 und Abs. 4 (alt):

Die Regelung zur UVP-Pflicht im bisherigen Abs. 3 erfolgt aus Gründen der Übersichtlichkeit in einer gesonderten Vorschrift (§ 33a). Infolge der Aufhebung von Abs. 3 wird der bisherige Abs. 4 mit einer sprachlichen Anpassung („Vorhaben“ statt „Maßnahmen“) und der redaktionellen Änderung der Verweisung (§ 33a statt Abs. 3) zu Abs. 3. Der bisherige Abs. 5 wird unverändert zu Abs. 4.

Zu Abs. 5 (neu):

Die neu in § 33 eingefügte Regelung entspricht im Wesentlichen der Regelung in § 17 Abs. 2 bis Abs. 5 FStrG. Diese ermöglicht, mit der Durchführung von Teilmaßnahmen eines planfeststellungspflichtigen Vorhabens vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu beginnen, sofern die in Satz 1 aufgeführten Voraussetzungen vorliegen. Die vorläufige Anordnung ist zuzustellen oder im Internet öffentlich bekanntzumachen. Da die vorläufige Anordnung keine endgültige Entscheidung trifft und diese auch nicht präjudiziert, trägt der Vorhabenträger das Risiko, den vorherigen Zustand oder einen mit diesem im Wesentlichen gleichartigen Zustand wiederherstellen zu müssen, soweit die von ihm durchgeführten Maßnahmen im Planfeststellungsbeschluss nicht zugelassen werden. Daher konnte – wie in der bundesgesetzlichen Regelung – auf die Aufnahme des Kriteriums der Reversibilität der Maßnahme verzichtet werden. Da zudem vorläufige Maßnahmen stets eine Wahrscheinlichkeit für die Durchführung des Gesamtvorhabens voraussetzen, musste ebenfalls das ursprünglich im Bundesrecht enthaltene Kriterium der Prognoseentscheidung nicht mit aufgenommen werden. In Anlehnung an das Infrastruktur-Zukunftsgesetz des Bundes wird die vorläufige Anordnung auch auf Plangenehmigungsverfahren erweitert.

Zu Abs. 6 (alt):

Abs. 6 wird aus gesetzessystematischen Gründen als Abs. 6 in den neuen § 33c verschoben.

Zu Abs. 7 (alt):

Abs. 7 wird aufgehoben. Infolge des Wegfalls des Erfordernisses, eine Entscheidung über das Entfallen von Planfeststellungsbeschluss und Plangenehmigung zu erlassen, bedarf es der Vorschrift nicht mehr. Da Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen von der obersten Straßenbaubehörde erlassen werden (§ 35 Abs. 2), ergibt sich bereits aus § 68 Abs. 1 Nr. 1 VwGO, dass das Vorverfahren entfällt.

Zu § 33a:

Zu Abs. 1:

Die Vorschrift regelt unter Berücksichtigung der Vorgaben der UVP-Richtlinie der Europäischen Union (Richtlinie 2011/92/EU), wann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (UVP-Pflicht). Wie bislang wird dabei von der in Art. 4 Abs. 2 Buchst. b der UVP-Richtlinie geregelten Möglichkeit Gebrauch gemacht, die UVP-Pflicht anhand festgelegter Schwellenwerte bzw. Kriterien zu bestimmen. Dabei werden in Satz 2 gegenüber der geltenden Regelung des § 33 Abs. 3 Satz 2 im Wesentlichen folgende Änderungen vorgenommen: In Nr. 1 wird der Begriff „Schnellstraßen“ konkretisiert. In Nr. 2 wird entsprechend der UVP-Richtlinie der Bau und die Erweiterung wie zuvor durch § 33 Abs. 3 Nr. 2 auf vier- oder mehrstreifige Straßen beschränkt. Nr. 3 erfasst den Bau und die Änderung einer Straße und stellt nicht mehr auf Schwellenwerte, sondern nur noch auf standortbezogene Kriterien und damit auf eine standortbezogene Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht ab. Der Bau oder die Änderung einer Straße kann nämlich unabhängig von der Länge des betreffenden Abschnitts erhebliche Umweltauswirkungen haben, wenn das Vorhaben unter Inanspruchnahme von Flächen eines Schutzgebietes o. ä. realisiert wird. Da nicht mehr auf Schwellenwerte, sondern auf standortbezogene Kriterien abgestellt wird, sind die bislang in § 33 Abs. 3 Satz 7 und 8 enthaltenen Regelungen zu kumulierenden Vorhaben anzupassen. Satz 3 bestimmt, dass die Auswirkungen eines mit dem Vorhaben in einem engen räumlich-funktionalen und zeitlichen Zusammenhang stehenden anderen Straßenbauvorhabens bei der Prüfung der Kriterien des Satz 2 Nr. 3 zu berücksichtigen sind. Dies können auch Vorhaben eines anderen Trägers der Straßenbaulast sein; auch kommt es nicht darauf an, ob diese Vorhaben bereits realisiert sind. Zu berücksichtigen sind nach den Vorgaben der UVP-Richtlinie (Anhang III Nr. 3 Buchst. g) die Auswirkungen „anderer bestehender und/oder genehmigter Projekte“.

Zu Abs. 2:

Abs. 2 formuliert die bislang in § 33 Abs. 3 Satz 9 und 10 enthaltene Regelung der UVP-Pflicht bei Störfallrisiko (vgl. § 8 UVPG) mit zwei inhaltlichen Änderungen: Zum einen wird der Verweis auf die Definition des Störfalls in § 2 Nr. 7 der Störfall-Verordnung (12. BImSchV) auf die 1. Alternative beschränkt, weil nur eine ernste Gefahr im Sinne des § 2 Nr. 8 der Störfall-Verordnung und nicht auch Sachschäden eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (bezogen auf das Schutzgut Mensch) zu begründen vermag. Zum anderen wird der Anwendungsbereich der Regelung auf den Bau und die Änderung von Landesstraßen beschränkt vor dem Hintergrund, dass die Richtlinie 2012/18/EU (Richtlinie vom 4. Juli 2012, ABl. L 197/1) die Mitgliedstaaten zur Einhaltung eines angemessenen Sicherheitsabstands von Hauptverkehrswegen zu einem Störfallbetrieb verpflichtet und § 3 Abs. 5d BImSchG als benachbartes Schutzobjekt eines Störfallbetriebs u. a. „wichtige Verkehrswege“ definiert. Als Hauptverkehrswege bzw. wichtige Verkehrswege kommen nur Landesstraßen in Betracht.

Zu Abs. 3:

In Satz 1 wird klargestellt, dass die UVP unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Damit die Vorschrift über die Umweltverträglichkeitsprüfung aus sich heraus verständlich ist, regelt Satz 2 Funktion und Inhalt einer solchen Prüfung. Die Schutzgüter entsprechen den in § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genannten Schutzgütern.

Zu Abs. 4:

Hinsichtlich der verfahrensrechtlichen Regelungen zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird, soweit erforderlich, auf das UVPG verwiesen. Vor dem Hintergrund, dass die UVP unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens ist, bedarf es keiner Verweisung auf die Regelungen des UVPG zur Beteiligung anderer Behörden und der Öffentlichkeit sowie ihrer Durchführung (§§ 17, 18 und 21 bis 23 UVPG); § 33b findet auch auf UVP-pflichtige Vorhaben Anwendung. Nr. 1 stellt klar, der UVP-Bericht Gegenstand des Anhörungsverfahrens ist; er ist daher zusammen mit dem Plan bei der Anhörungsbehörde einzureichen. Nr. 2 bezieht sich auf § 20 Abs. 2 UVPG und stellt klar, dass der Plan zusammen mit der Bekanntmachung der Auslegung, neben der durch eine Veröffentlichung des Plans über die Internetseite der Anhörungsbehörde bewirkten Auslegung des Plans nach § 33b Abs. 4, auch im zentralen Internetportal der Länder (UVP-Portal) zugänglich zu machen ist. Nr. 3 bezieht sich auf die Regelung zur Bekanntmachung der Zulassungsentscheidung in § 27 Abs. 1 UVPG und bestimmt, dass neben dem vollständigen Planfeststellungsbeschluss auch die Bekanntmachung seiner Auslegung nach § 74

Abs. 2 Satz 2 HVwVfG oder – soweit von der Möglichkeit, die Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses durch seine Veröffentlichung im Internet zu bewirken, Gebrauch gemacht wird – die Bekanntmachung nach § 33c Abs. 2 im UVP-Portal zugänglich zu machen ist. Nr. 4 bezieht sich auf die Regelung zur Bekanntmachung der das Vorhaben ablehnenden Entscheidung in § 27 Abs. 1 UVPg. Da die Ablehnung eines Antrags auf Planfeststellung in der Praxis nicht vorkommt, weil in einem solchen Fall der Vorhabenträger in der Regel auf Anregung der Anhörungsbehörde oder der Planfeststellungsbehörde den Antrag zurücknimmt, wird nur die Zugänglichmachung eines Einstellungsbeschlusses nach § 34a im UVP-Portal geregelt. In Nr. 5 werden die zuständigen Behörden nach §§ 19 und 24 UVPg sowie nach § 25 UVPg bestimmt.

Zu § 33b:

Zu Abs. 1:

Die neu in das HStrG eingefügte Vorschrift zum Anhörungsverfahren enthält Maßgaben zur Anwendung von § 73 HVwVfG. Diese dienen insbesondere der Verfahrensbeschleunigung durch eine Verpflichtung oder Erweiterung der Möglichkeiten, Verfahrensschritte digital durchzuführen.

Zu Abs. 2:

Die Vorschrift legt fest, dass der Plan digital einzureichen ist.

Zu Abs. 3:

Die Beteiligung anderer Behörden erfolgt nach Satz 1 ausschließlich in elektronischer Form. Als weiteres Instrument zur Verfahrensbeschleunigung verkürzt Satz 2 die Frist zur Stellungnahme der Behörden. Die Vorschrift soll nach fünf Jahren evaluiert werden. Darüber hinaus verschärft Satz 3 die in § 73 Abs. 3a Satz 2 HVwVfG geregelte Präklusion verspätet vorgetragener Belange, indem die Anwendung des zweiten Halbsatzes ausgeschlossen wird.

Zu Abs. 4:

Die Vorschrift legt fest, dass die Auslegung des Plans durch seine Veröffentlichung im Internet bewirkt wird, und trägt dem Umstand Rechnung, dass möglicherweise nicht alle vom Plan Betroffenen über einen Zugang zum Internet verfügen.

Zu Abs. 5:

Dies Vorschrift regelt, dass Einwendungen und Stellungnahmen schriftlich oder elektronisch bei der Anhörungsbehörde eingereicht werden können.

Zu Abs. 6:

Abweichend zu den Regelungen des § 73 Abs. 6 und 7 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes entfällt das Erfordernis der Durchführung eines Erörterungstermins. In der Praxis findet die Einigung oder Verständigung überwiegend zwischen dem Vorhabenträger und den Einwendenden außerhalb des Erörterungstermins statt. Die Interessen der Öffentlichkeit werden zudem durch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung und andere Instrumente gewahrt. Der Erörterungstermin ist daher entbehrlich. Dass die Stellungnahmen und Einwendungen ohnehin im Abwägungsprozess der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt werden, gewährleistet § 33c Abs. 2.

Zu § 33c:

Zu Abs. 1:

Es wird klargestellt, dass der Plan auch in Fällen, in denen er bei der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung eingereicht wird, in elektronischer Form einzureichen ist und die Beteiligung anderer Behörden durch die Planfeststellungsbehörde elektronisch zu erfolgen hat.

Zu Abs. 2:

Nach § 74 Abs. 2 Satz 1 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Einwendungen, über die keine Einigung erzielt worden ist. Da durch den Entfall des Erörterungstermins nach § 33b Abs. 6 keine Einigung im Erörterungstermin mehr erzielt werden kann, wird mit Abs. 2 klargestellt, dass die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen dennoch im Abwägungsprozess Berücksichtigung finden.

Zu Abs. 3:

In Anlehnung an § 17b Abs. 2 FStrG a. F. – mit Inkrafttreten des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes vergleichbar in § 74a Abs. 4 VwVfG geregelt – wird die Möglichkeit geschaffen, für ein UVP-pflichtiges Vorhaben an Stelle eines Planfeststellungsverfahrens ein Plangenehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. In einfach gelagerten Fällen, in denen Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden und das Benehmen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange hergestellt ist, soll dadurch die Baurechtsschaffung beschleunigt werden.

Zu Abs. 4:

Die Vorschrift soll der Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens dienen. Sie legt fest, dass die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung die Rechtslage im Zeitpunkt der Einreichung des Plans bei der Anhörungsbehörde zugrunde zu legen hat, soweit sie dadurch nicht gegen höherrangiges Recht verstößt. Ein solcher Verstoß wäre beispielsweise vorstellbar, wenn nach Planeinreichung Vorschriften in Kraft treten, die der Umsetzung europarechtlicher oder völkerrechtlicher Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland dienen. Dies könnte ebenso der Fall sein, wenn die Planfeststellungsbehörde gezwungen wäre, zwischen der Planeinreichung und dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft getretene bundesgesetzliche Regelungen nicht anzuwenden. In einem solchen Fall muss die Planfeststellungsbehörde die geänderte Rechtslage berücksichtigen können, auch wenn dies dazu führte, dass Planunterlagen geändert und ergänzt oder neue Stellungnahmen, Gutachten o. ä. eingeholt werden müssen.

Zu Abs. 5:

Die Vorschrift orientiert sich an § 17b Abs. 4 Satz 2 FStrG und soll der Verfahrensbeschleunigung dienen.

Zu Abs. 6:

Im Interesse der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung ermöglicht die Vorschrift in Anlehnung an § 17b Abs. 3 FStrG a. F. – mit Inkrafttreten des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes für den Planfeststellungsbeschluss in § 74 Abs. 4 und Abs. 5 VwVfG geregelt –, dass die Zustellung eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung, auf die § 74 Abs. 4 Satz 1 nach § 74 Abs. 6 Satz 2 3. Hs. HVwVfG entsprechend anzuwenden ist, durch seine bzw. ihre Veröffentlichung im Internet, die zugleich eine Auslegung nach § 74 Abs. 4 Satz 2 HVwVfG ersetzt und § 74 Abs. 5 HVwVfG entbehrlich macht, bewirkt werden kann. Voraussetzung hierfür ist, dass diese Form der Zustellung zuvor öffentlich und zusätzlich in den Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, bekannt gemacht wird. Es bedarf also auch gegenüber dem Vorhabenträger keiner Individualzustellung; für ihn wie für alle anderen von der Entscheidung Betroffenen gilt der Planfeststellungsbeschluss bzw. die Plangenehmigung mit Ablauf der für die Auslegung in § 74 Abs. 4 Satz 2 HVwVfG bestimmten Zweiwochenfrist als zugestellt. Damit gibt es für die in § 74 Abs. 5 HVwVfG geregelte Ersetzung der Zustellung durch öffentliche Bekanntmachung bei mehr als 50 vorzunehmenden Zustellungen keinen Anwendungsbereich mehr.

Zu Abs. 7:

Die Vorschrift übernimmt die bislang in § 33 Abs. 6 enthaltene Regelung mit einer Ergänzung und einer Änderung. Zum einen wird auf die Abweichung von § 75 Abs. 4 Satz 1 HVwVfG hingewiesen, der ein Außerkrafttreten des Plans bereits nach fünf Jahren vorsieht. Zum anderen wird im Interesse der Planungsbeschleunigung die Möglichkeit gestrichen, die Zehnjahresfrist auf Antrag des Vorhabenträgers um höchstens fünf Jahre zu verlängern.

Zu Artikel 1 Nr. 39 (§ 34)

Zu Abs. 1:

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen. In der Vorschrift wird ansonsten der Begriff „Plan“ und in § 73 HVwVfG wird die Formulierung „Auslegung des Plans“ verwendet.

Zu Abs. 2:

Satz 2 wird wegen der Änderung des § 36 Abs. 3 eingefügt. Weitere Anpassungen sind redaktioneller Natur.

Zu Artikel 1 Nr. 40 (§ 34a)

Durch die Anpassungen in § 23 bedurfte es einer Korrektur des Verweises in § 34a.

Zu Artikel 1 Nr. 41 (§ 35)

Zu Abs. 1:

Die Änderung dient der Verfahrenserleichterung. Durch sie wird eine Bestimmung des zuständigen Regierungspräsidiums durch die oberste Straßenbaubehörde entbehrlich, wenn ohne Weiteres festgestellt werden kann, auf welchen Regierungsbezirk sich der Plan überwiegend erstreckt.

Zu Abs. 2:

Durch die Änderung werden Planfeststellungsverfahren künftig in einer Behörde gebündelt, um Synergieeffekte zu nutzen. Da bislang die weit überwiegende Zahl der Verfahren von der obersten Straßenbaubehörde durchgeführt wurde, wird ihre Zuständigkeit erweitert.

Zu Artikel 1 Nr. 42 (§ 36)

Zu Abs. 1:

Durch die Änderung von Satz 1 wird die Zulässigkeit der Enteignung – insbesondere im Hinblick auf die Änderung von § 33 Abs. 1 – erweitert. Eine Enteignung kann auch zur Durchführung von Straßenbaumaßnahmen beantragt werden, die keiner Planfeststellung bedürfen. Zu diesen zählen etwa erhaltungsbedingte Erneuerungen eines Straßenabschnitts oder Straßenbestandteils, die mit konstruktiven Anpassungen an aktuelle technische Standards und Sicherheitsvorschriften verbunden sind (vgl. § 33 Abs. 2 Satz 2). Dies gilt auch für vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen für die eine vorläufige Anordnung nach § 33 Abs. 5 erlassen wurde. Erfordern nicht wesentliche Änderungen einer Straße die Inanspruchnahme von Flächen Dritter, gilt die in Satz 2 geregelte enteignungsrechtliche Vorwirkung nicht. Vielmehr muss in solchen Fällen die Enteignungsbehörde feststellen, ob und in welchem Umfang eine Enteignung zu Gunsten des Trägers der Straßenbaulast erforderlich ist.

Zu Abs. 2 bis 4:

Abs. 2 wird in Anlehnung an den Wortlaut von § 28 Abs. 2 des Hessischen Enteignungs- und Entschädigungsgesetzes (HEEG) neu formuliert und mit der Regelung in Abs. 3 verbunden. Die Zuständigkeit der Enteignungsbehörde in den bisher in Abs. 3 benannten Fällen (§§ 22, 23, 27 alt) wird in der jeweiligen Vorschrift geregelt, die den Träger der Straßenbaulast zur Leistung einer Entschädigung verpflichtet. Infolge der Integration von Abs. 3 (alt) in Abs. 2 wird Abs. 4 zu Abs. 3.

Zu Artikel 1 Nr. 43 (§ 36a)

§ 36a HStrG, der weitgehend § 18f FStrG entspricht, wird lediglich am Ende durch zwei neue Absätze ergänzt (s. u. zu Abs. 8 und Abs. 9). Die bundesrechtliche Regelung des § 18f Abs. 1a FStrG, nach der ein vorzeitiges Besitzeinweisungsverfahren bereits nach Ablauf der Einwendungsfrist im Anhörungsverfahren beantragt werden kann („vor-vorzeitige“ Besitzeinweisung), wird nicht in das Hessische Straßengesetz übernommen. Es ist nicht zu erwarten, dass eine solche Regelung eine Verfahrensbeschleunigung bewirkt. Die Enteignungsbehörde, welche für die Entscheidung über die vorläufige Besitzeinweisung zuständig ist, müsste vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses von der Planfeststellungsbehörde eine Prognoseentscheidung zur Zulässigkeit der vorläufigen Besitzeinweisung einholen. Da die Planfeststellungsbehörde zum Zeitpunkt des Ablaufs der Einwendungsfrist im Anhörungsverfahren noch keine Kenntnis von dem Vorhaben hat, wäre es für sie mit einem hohen Aufwand verbunden, sich mit dem Vorhaben so vertraut zu machen, dass sie eine solche Prognoseentscheidung treffen kann. Dies könnte zu

Verzögerungen bei der Bearbeitung anderer dort anhängiger Verfahren führen. Auch dürfte einer Regelung, nach der ein Besitzeinweisungsverfahren bereits nach Ablauf der Einwendungsfrist beantragt werden kann, kaum Praxisrelevanz zukommen: Erst nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung besteht für den Vorhabenträger kein Rückbaurisiko mehr, sodass er aufgrund einer vorläufigen Besitzeinweisung in der Regel ohnehin nur Maßnahmen durchführen wird, die mit einem geringen Aufwand wieder rückgängig gemacht werden können. Weitere Änderungen des § 36a sind redaktioneller Natur.

Zu Abs. 8:

Im neu eingefügten Abs. 8 wird in Anlehnung an § 18f Abs. 7 FStrG klargestellt, dass ein Besitzeinweisungsverfahren auch durchgeführt werden kann, wenn Grundstücke Dritter dauerhaft für nicht planfeststellungspflichtige Straßenbaumaßnahmen benötigt werden (siehe die Begründung zu § 36 Abs. 1). Unterhaltungsmaßnahmen finden keine Erwähnung, denn sie beziehen sich auf die Instandhaltung und Erhaltung des Bestands und können daher – anders als nach dem Bundesfernstraßengesetz (siehe Begründung zu § 33 Abs. 2) – keine dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter erforderlich machen. Einer vorzeitigen Besitzeinweisung für die Durchführung einer nicht planfeststellungspflichtigen Straßenbaumaßnahme liegt kein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss oder eine vollziehbare Plangenehmigung zu Grunde. Daher orientiert sich Satz 1 an § 17 Abs. 1 HEEG. Satz 2 bestimmt, dass die in Abs. 2 bis 5 und Abs. 7 geregelten Verfahrensgrundsätze entsprechend anzuwenden sind. Abs. 6 enthält eine spezifisch auf das Planfeststellungsverfahren bezogene Regelung, die ebenso wenig wie Abs. 1 entsprechend angewendet werden kann.

Zu Abs. 9:

In Abs. 9 wird – wie in § 36 Abs. 4 – klargestellt, dass die allgemeinen Vorschriften über die Besitzeinweisung (§§ 17 ff. HEEG) ergänzend Anwendung finden.

Zu Artikel 1 Nr. 44 (Überschrift Zweiter Teil)

Die Änderung der Überschrift des Zweiten Teils ist zum einen durch die auch Ortsdurchfahrten im Zuge von Landes- und Kreisstraßen betreffende Vorschrift des § 37 und zum anderen durch den Wegfall der Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen veranlasst.

Zu Artikel 1 Nr. 45 (§ 38)

Die Änderungen in Abs. 1 und Abs. 2 sind Folgeänderungen des Wegfalls der Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen infolge der Aufhebung von § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4.

Zu Artikel 1 Nr. 46 (§ 39)

Da die Regelung des Abs. 1 in die Vorschrift des § 4 Abs. 1 übernommen wird, ist sie hier aufzuheben. Aufgrund der Aufhebung von Abs. 1 wird in der Überschrift der Vorschrift sowie im bisherigen Abs. 2 die Formulierung „beschränkt öffentliche Gemeindewege“ durch eine entsprechende Erläuterung ersetzt.

Zu Artikel 1 Nr. 47 (§ 40)

Die Aufhebung der Vorschrift folgt aus dem Wegfall der Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen infolge der Aufhebung von § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4.

Zu Artikel 1 Nr. 48 (§ 41)

Zu Abs. 2:

Satz 2 enthält keine den Träger der Baulast betreffende Regelung und wurde daher aus systematischen Gründen als eigenständige Regelung in § 42 übernommen.

Zu Abs. 3:

Der zweite Halbsatz des Satzes 2 konnte wegen Zeitablaufs gestrichen werden. Satz 3 übernimmt aus gesetzessystematischen Gründen die ebenfalls die Baulast im Zuge von Ortsdurchfahrten betreffende Regelung aus Abs. 4 Satz 3. Die darin geregelte Zuordnung der (unselbstständigen) Gehwege in die Baulast der Gemeinden und die sich daraus im Umkehrschluss ergebende Zuordnung der (unselbstständigen) Radwege in die Baulast des Baulastträgers der Fahrbahn ist inhaltlich unverändert. Der neue Satz 4 entspricht den Regelungen der Ortsdurchfahrtrichtlinie.

Zu Abs. 4:

Die Aufhebung von Satz 1 und 2 dient der Entlastung der Gemeinden und ist in der geringen Praxisrelevanz der Regelung und dem mit ihrer Anwendung verbundenen hohen Verwaltungsaufwand bei der Berechnung des von der Gemeinde zu leistenden Kostenbeitrags begründet. Infolge der Integration von Satz 3 in Abs. 3 kann Abs. 4 insgesamt aufgehoben werden.

Zu Artikel 1 Nr. 49 (§ 42)

Wie bereits dargelegt, dient die aufgehobene Vorschrift des § 42 der bislang in Satz 2 und 3 des § 41 Abs. 2 enthaltenen Regelung der Verwaltung von Kreisstraßen durch das Land. Die Änderungen des bisherigen § 41 Abs. 2 Satz 2 in Satz 1 dienen der Klarstellung. Zum einen wird verdeutlicht, dass ein Landkreis dem Land die Verwaltung der Kreisstraßen, soweit er Träger der Straßenbaulast ist, nur insgesamt übertragen kann. Aus diesem Grund wird der Hinweis, dass die Verwaltung der Kreisstraßen auch die Unterhaltung sowie den Um- und Ausbau umfasst, gestrichen. Die Verwaltung der Kreisstraßen umfasst alle dem Landkreis als Träger der Straßenbaulast obliegenden Aufgaben. Hintergrund der Regelung ist nämlich der Umstand, dass es vor Inkrafttreten des Hessischen Straßengesetzes keine Kreisstraßen gab und daher die Landkreise über keine Straßenbauverwaltung verfügten. Bis 1996 war aus diesem Grund in § 42 Abs. 5 geregelt, dass die Verwaltung und technische Betreuung der Kreisstraßen in der Baulast der Landkreise dem Land obliegt; eine Erstattung der dem Land dadurch entstehenden Kosten war nicht vorgesehen. Mit der Aufhebung von § 41 Abs. 5 und der Ergänzung von § 41 Abs. 2 um einen Satz 2 durch das Haushaltsbegleitgesetz 1996 wurde den Landkreisen die Möglichkeit eröffnet zu entscheiden, ob sie die Verwaltung der Kreisstraßen selbst übernehmen oder sie wie bisher durch das Land gegen Erstattung der dadurch entstehenden Kosten wahrnehmen lassen (so die Gesetzesbegründung, LT-Drs. 14/884, S. 8). Der in § 42 Abs. 5 enthaltene Regelung, wonach die Landkreise über die Bereitstellung und Verwendung der Mittel für den Straßenbau und damit über die grundsätzliche Planung bestimmen, wurde durch die Ergänzung des § 41 Abs. 2 um einen Satz 3, wonach die Rechte der Landkreise als Träger der Straßenbaulast unberührt bleiben, Rechnung getragen. Zum anderen wird durch die Ergänzung des Relativsatzes in Satz 1 klargestellt, dass der Vertrag mit der oberen Straßenbaubehörde zu schließen ist, die für den Landkreis – was nunmehr in § 46 Abs. 3 Satz 3 geregelt ist – die Aufgaben der Straßenbaubehörde wahrnimmt. Satz 2 entspricht § 41 Abs. 2 Satz 3.

Zu Artikel 1 Nr. 50 (§ 43)

Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass sich aus der den Wegfall der Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen betreffenden Übergangsvorschrift des § 52 Abs. 1 Satz 3 ergeben kann, dass ein anderer als die Gemeinde Träger der Straßenbaulast einer Gemeindestraße ist. Dies ist der Fall, wenn in der Widmung einer bislang als sonstige öffentliche Straße eingestuften Gemeindestraße nach dem bisherigen § 44 i. V. m. § 4 Abs. 1 Satz 2 mit Zustimmung der Gemeinde ein anderer (z. B. ein Privater) als Träger der Straßenbaulast bestimmt wurde.

Zu Artikel 1 Nr. 51 (§ 44)

Die Aufhebung ist eine Folgeänderung zur Aufhebung von § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4.

Zu Artikel 1 Nr. 52 (§ 45)

Abs. 3 wird sprachlich an § 2 Abs. 2 angepasst und um Straßenabschnitte ergänzt. Mit der Ergänzung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass eine Straßenbaulast Dritter nicht nur für

einzelne Bauwerke wie Brücken und Tunnel, sondern auch für Straßenabschnitte begründet werden kann. Im Übrigen handelt es sich um redaktionelle Anpassungen.

Zu Artikel 1 Nr. 53 (§ 46)

Zu Abs. 3:

Die Änderungen in Satz 1 und 2 sind Folge der für Kreis- und Gemeindestraßen in zwei unterschiedlichen Absätzen erfolgenden Bestimmung der Straßenbaubehörde. Es wird ein Satz 3 angefügt, um klarzustellen, dass in Fällen, in denen Kreisstraßen nach § 42 vom Land verwaltet werden, Hessen Mobil für den Landkreis die Aufgaben der Straßenbaubehörde wahrnimmt.

Zu Abs. 4:

Der neue Abs. 4 bestimmt die bislang in Abs. 3 geregelte Straßenbaubehörde für Straßen in der Baulast der Gemeinden.

Zu Abs. 5:

Durch die Einfügung eines neuen Abs. 4 wird der bisherige Abs. 4 zu Abs. 5. Seine Änderung ist eine Folgeänderung zur Aufhebung von § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4.

Zu Abs. 6:

Der bisherige Abs. 5 wird mit einer redaktionellen Anpassung an die an anderen Stellen im Gesetz verwandte Formulierung zu Abs. 6.

Zu Artikel 1 Nr. 54 (§ 47)

In Angleichung an die bundesrechtliche Regelung des § 4 FStrG wird Satz 3 aufgehoben. Damit entfällt die Pflicht des Trägers der Straßenbaulast, eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung beispielsweise für den Ersatzneubau von Brücken einzuholen. Dies dient der Verfahrensbeschleunigung. Zukünftig sind denkmalschutzrechtliche Belange im Benehmen zwischen Träger der Straßenbaulast und der Denkmalschutzbehörde zu berücksichtigen.

Zu Artikel 1 Nr. 55 (§ 48)

Die Vorschrift wird als Verordnungsermächtigung formuliert, da es für den Erlass von Richtlinien keiner gesetzlichen Ermächtigung bedarf.

Zu Artikel 1 Nr. 56 (§ 49)

Die Aufteilung von Abs. 2 in zwei Absätze und die sprachlichen Anpassungen dienen der Klarstellung. Abs. 2 betrifft die kommunalen Träger der Straßenbaulast, bei denen die Durchsetzung der festgestellten Verpflichtung aus der Straßenbaulast der Kommunalaufsichtsbehörde obliegt. Abs. 3 betrifft die übrigen Träger der Straßenbaulast, gegenüber denen die Straßenaufsichtsbehörde Anordnungen treffen kann.

Zu Artikel 1 Nr. 57 (§ 50)

Zu Abs. 1 bis 3:

Die Abs. 1 bis 3 werden redaktionell angepasst. In Abs. 1 Nr. 1 werden aufgrund der Streichung der Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4) die Worte „und sonstige öffentliche Straßen“ gestrichen. Weiter wird klargestellt, dass diese Regelung nur gilt, soweit nicht der Bund oder das Land Träger der Straßenbaulast sind. In Nr. 2 wird als Folgeänderung klargestellt, dass der Kreisausschuss die Straßenaufsichtsbehörde für Gemeindestraßen in Gemeinden mit weniger als 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist. Abs. 3 wird sprachlich angepasst.

Zu Abs. 4:

Wegen der Integration in Abs. 1 Nr. 1 kann Nr. 1 aufgehoben werden. Nr. 2 wird angepasst und dient der Bestimmung der Straßenaufsichtsbehörde für die Fälle, in denen nicht der gesetzlich bestimmte Baulastträger, sondern ein Dritter Träger der Straßenbaulast ist.

Zu Abs. 5:

In Abs. 5 wird ergänzt, dass die Aufgaben der obersten Straßenaufsichtsbehörde per Rechtsverordnung auf andere Behörden übertragen werden kann.

Zu Artikel 1 Nr. 58 (§ 51)

§ 51 Abs. 1 Nr. 1 wird aufgehoben, da § 10 Abs. 3 keinen Verbotstatbestand enthält. Abs. 1 Nr. 6 wird auf alle der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienenden Verpflichtungen des § 27 erstreckt. Bei den übrigen Änderungen handelt es sich um redaktionelle und klarstellende Anpassungen.

Zu Artikel 1 Nr. 59 (§ 52)

Zu Abs. 1:

Anlass für die Einfügung des neuen Satz 3 ist der Wegfall der Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen infolge der Aufhebung des § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4. Satz 3 regelt, dass die bislang als sonstige öffentliche Straßen gewidmeten oder eingestuften Straßen mit Inkrafttreten dieses Gesetzes zu Gemeindestraßen werden. Vor dem Hintergrund, dass das HStrG für sonstige öffentliche Straßen keinen Träger der Straßenbaulast bestimmt und daher andere als die Gemeinden in der Widmung als Träger der Straßenbaulast bestimmt werden konnten (vgl. den bisherigen § 44), regelt Satz 3 auch, dass mit der gesetzlichen Zuordnung der sonstigen öffentlichen Straßen zur Gruppe der Gemeindestraßen kein Wechsel des Trägers der Straßenbaulast verbunden ist. Damit kann es künftig Gemeindestraßen in der Baulast eines Dritten, auch eines Privaten, geben. Sollen solche Gemeindestraßen (wieder) in die Baulast der Gemeinden übernommen werden, bedarf es hierzu einer Übertragung der Baulast auf die Gemeinde durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung nach § 45 Abs. 1.

Zu Abs. 2:

Satz 1 wird dahingehend konkretisiert, dass auf den Zeitraum vor Inkrafttreten des ursprünglichen HStrG am 1. November 1962 abgestellt wird. Weiterhin wird Satz 2 angepasst, denn die Zugehörigkeit einer öffentlichen Straße zu einer Straßengruppe nach § 3 Abs. 1 kann nicht offenbleiben.

Zu Abs. 3 bis 12 (alt):

Die Vorschriften werden aufgehoben. Im Einzelnen:

Abs. 3 und 4 werden aufgehoben, da diese für das Inkrafttreten des ursprünglichen HStrG vom 9. Oktober 1962 relevante Vorschriften keinen Anwendungsbereich mehr haben.

Die Aufhebung von Abs. 5 ist eine Folgeänderung der Aufhebung des § 8.

Da seit Inkrafttreten des HStrG vom 9. Oktober 1962 am 1. November 1962 mehr als 60 Jahre vergangen sind, ist davon auszugehen, dass den Übergangsvorschriften in Abs. 6 und 7 keine Bedeutung mehr zukommt. Sollte es noch Nutzungsrechte im Sinne des Abs. 7 geben, kann ihre Entziehung nach dem geänderten § 36 Abs. 1 erfolgen.

Abs. 8 war aufzuheben, weil eine Verordnung nach § 18 Abs. 2 (Verordnung über die Erhebung von Gebühren für Sondernutzungen an Bundes- und Landesstraßen) am 8. März 2004 erlassen wurde.

Da auch die Übergangsvorschriften in Abs. 9 bis 11 auf das Inkrafttreten des HStrG vom 9. Oktober 1962 Bezug nehmen, dürfte ihnen keine Bedeutung mehr zukommen. Dies gilt ebenso für Abs. 12. Erforderlichenfalls kann eine Enteignung nach dem geänderten § 36 Abs. 1 Satz 1 erfolgen.

Zu Abs. 3 (neu):

Es wird eine neue Übergangsvorschrift für das Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes eingeführt. Diese wird infolge der Aufhebung der bisherigen Abs. 3 bis 12 zu Abs. 3. Nach dem ersten Halbsatz der Vorschrift gilt für die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes eingeleiteten und noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren § 33 mit Ausnahme seines Abs. 6, der das nunmehr in § 33c Abs. 6 geregelte Außerkrafttreten des festgestellten oder genehmigten Plans regelt, in seiner bisher geltenden Fassung. Damit ist – wie im zweiten Halbsatz klargestellt wird – die Regelung zur Umweltverträglichkeitsprüfung in § 33 Abs. 3 a. F. in den bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits eingeleiteten Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, nicht etwa auch in bereits eingeleiteten Verfahren zur Erteilung einer Entscheidung über das Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung, bis zum Abschluss dieser Verfahren weiter anzuwenden. Darüber hinaus finden auf bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits eingeleitete und noch nicht abgeschlossene Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren § 33b, der von § 73 HVwVfG abweichende Regelungen und Maßgaben für das Anhörungsverfahren enthält, und die Absätze 1 bis 4 des § 33c, die das Plangenehmigungsverfahren und den maßgeblichen Zeitpunkt der Rechtslage im Planfeststellungsverfahren betreffen, keine Anwendung. § 33c Abs. 5, der die Zustellung von Planfeststellungsbeschluss und Plangenehmigung betrifft, enthält eine Kann-Bestimmung und bedarf daher keiner Übergangsregelung. Dies gilt ebenso für § 33c Abs. 6, da dieser erst nach Abschluss der bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits eingeleiteten Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren Anwendung findet.

Zu Artikel 1 Nr. 60 (§§ 53 und 54)

Zu § 53:

Die Vorschrift ist aufzuheben, da ihr kein Regelungsgehalt mehr zukommt. Die dem HStrG entgegenstehenden Vorschriften wurden mit seinem Inkrafttreten am 1. November 1962 aufgehoben.

Zu § 54:

Die Vorschrift ist aufzuheben. Soweit sie zum Erlass von Rechtsverordnungen ermächtigt, ist sie zu unbestimmt; einer Ermächtigung zum Erlass sonstiger Rechtsvorschriften bedarf es nicht.

Zu Artikel 2 (Änderung der Ersten Verordnung zur Ausführung des Hessischen Straßengesetzes)

Die Erste Verordnung zur Ausführung des Hessischen Straßengesetzes wird in § 2 Abs. 1 lediglich redaktionell angepasst.

Zu Artikel 3 (Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz)

Zu Nr. 1:

§ 3 der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz hat infolge der in Artikel 1 vorgesehenen Änderungen keinen Anwendungsbereich mehr und ist daher aufzuheben. Das Hessische Straßengesetz begründet derzeit in den in Nr. 1 bis 6 des § 3 der Verordnung genannten Vorschriften die Zuständigkeit der obersten Straßenbaubehörde. Infolge der Änderung dieser Vorschriften ist eine Zuständigkeitsübertragung von der obersten auf die obere Straßenbaubehörde nicht mehr erforderlich. So wird in §§ 5 Abs. 2, 6 Abs. 1 Satz 2, 7 Abs. 3 Satz 1 und 23 Abs. 8 HStrG (neu) die Zuständigkeit der oberen oder der (zuständigen) Straßenbaubehörde geregelt, § 7 Abs. 4 HStrG wurde aufgehoben und nach § 33 Abs. 1 Satz 1 HStrG (neu) bedarf es keiner Entscheidung über das Entfallen mehr.

Zu Nr. 2:

Bei den Änderungen des § 6 der Verordnung handelt es sich um Folgeänderungen zu den in Art. 1 Nr. 58 vorgesehenen Änderungen des § 51 HStrG.

Zu Artikel 4 (Zuständigkeitsvorbehalt)

Durch die Vorschrift wird gewährleistet, dass die durch dieses Gesetz geänderten Verordnungen weiterhin durch Rechtsverordnung geändert oder aufgehoben werden können.

Zu Artikel 5 (Ermächtigung zur Neubekanntmachung)

Die Neubekanntmachung des Hessischen Straßengesetzes dient der Übersichtlichkeit (fortlaufende Paragraphenfolge). Das Gesetz soll nach zahlreichen Änderungen in einem aktuellen, amtlich zusammengefassten Text darstellt werden.

Zu Artikel 6 (Ausgestaltung von Grundrechten)

Nach der Rechtsprechung des Staatsgerichtshofs des Landes Hessen (Urteil vom 6. März 2025) gilt das Zitiergebot des Art. 63 Abs. 2 Satz 1 Hs. 2 der Verfassung des Landes Hessen (HV) auch für die Eigentumsgarantie, soweit das betroffene Gesetz eine Bestimmung des Inhalts und der Begrenzung des Eigentums im Sinne des Art. 45 Abs. 1 Satz 2 HV enthält. Die in Art. 1 vorgesehenen Änderungen der (§§ 16, 22, 23, 26, 27, 31, 32b, 34, 36 und 36a) gestalten die Eigentumsfreiheit aus und unterfallen daher dem Zitiergebot der HV.

Wiesbaden, den 21. 09. 2026

Der Hessische Ministerpräsident

Der Hessische Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

(Rhein)

(Mansoori)