

**Bundesrepublik Deutschland**  
**Der Bundeskanzler**  
8 — 92209 — 3543/52 V-VIII

Bonn, den 10. April 1953

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

In der Anlage 1 übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

**Entwurf eines Bundesfernstraßengesetzes**

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 102. Sitzung am 6. März 1953 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Entwurf die sich aus der Anlage 2 ergebenden Änderungen vorzuschlagen, im übrigen gegen den Entwurf keine Einwendungen zu erheben.

Die Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates ist aus der Anlage 3 ersichtlich.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers  
**Blücher**

# Entwurf eines Bundesfernstraßengesetzes

(FStrG)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

## § 1

### Einteilung der Bundesstraßen des Fernverkehrs

(1) Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt sind.

(2) Sie gliedern sich in

1. Bundesautobahnen,
2. Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten (§ 5 Abs. 4).

(3) Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt sind, daß sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlußstellen ausgestattet sind. Sie sollen getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben.

(4) Zu den Bundesfernstraßen gehören:

1. der Straßenkörper; das sind besonders der Straßengrund, der Straßenunterbau, die Straßendecke, die Brücken, Durchlässe, Dämme, Gräben, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern, Mittelstreifen, Bankette;

2. der Luftraum über dem Straßenkörper;
3. das Zubehör; das sind die Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen und -anlagen aller Art, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung;
4. die Nebenanlagen; das sind solche Anlagen, die überwiegend den Aufgaben der Straßenbauverwaltung der Bundesfernstraßen dienen, z. B. Straßenmeistereien, Gerätehöfe, Lager, Lagerplätze, Entnahmestellen, Hilfsbetriebe und -einrichtungen;
5. die Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen (§ 15 Abs. 1).

(5) Für die Bundesfernstraßen werden Straßenverzeichnisse geführt. Der Bundesminister für Verkehr bestimmt die Nummerung und die Bezeichnung der Bundesfernstraßen.

## § 2

### Widmung und Entwidmung

(1) Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung der obersten Landesstraßenbaubehörde, die der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr bedarf. Das gleiche gilt, wenn öffentliche Straßen, die die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 erfüllen, zu Bundesfernstraßen erklärt werden (Aufstufung). Die Aufstufung bedarf auch der Zustimmung des Bundesministers der Finanzen.

(2) Voraussetzung für die Widmung ist, daß der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstückes ist, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast in den Besitz nach § 19 Abs. 3 eingewiesen ist.

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

(4) Die oberste Landesstraßenbaubehörde soll eine Bundesfernstraße entwidmen, wenn die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 weggefallen sind. Durch die Entwidmung wird die Bundesfernstraße entweder eingezogen (Einziehung) oder dem Träger der Straßenbaulast überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung).

(5) Die Absicht der Einziehung ist sechs Monate vorher in den Gemeinden, die die Straße berührt, öffentlich bekanntzumachen. Einwendungen können nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntmachung bei der Straßenbaubehörde erhoben werden. Die Abstufung soll nur zum Ende eines Haushaltsjahres ausgesprochen und sechs Monate vorher angekündigt werden.

(6) Widmung und Entwidmung sind im Verkehrsblatt und in einem vom Land zu bestimmenden Amtsblatt bekanntzumachen.

(7) Mit der Einziehung entfallen Gemeingebrauch (§ 7) und widerrufliche Sondernutzungen (§ 8). Bei Auf- und Abstufung gilt § 6 Abs. 1.

### § 3

#### Straßenbaulast

(1) Die Straßenbaulast umfaßt alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben.

(2) Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande sind, haben sie auf einen nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen hinzuweisen.

(3) Verkehrszeichen nach Absatz 2 hat die Straßenbaubehörde vorbehaltlich weiter-

gehender Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde aufzustellen.

(4) Es besteht keine Pflicht zum Schneeräumen und zum Streuen bei Schnee- und Eisglätte; doch bleiben landesrechtliche Vorschriften unberührt, die hierüber für die geschlossene Ortslage erlassen sind.

### § 4

#### Sicherheitsvorschriften

Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, daß ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere als die Straßenbaubehörden bedarf es nicht.

### § 5

#### Träger der Straßenbaulast

(1) Der Bund ist Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, soweit nicht die Baulast anderen nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen obliegt.

(2) Die Gemeinden, die bei der Volkszählung vom 13. September 1950 mehr als 9000 Einwohner hatten, sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen. Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Ergebnisse einer späteren Volkszählung als maßgebend erklären. Er hat dabei auch festzulegen, zu welchem Zeitpunkt der Wechsel der Straßenbaulast eintritt.

(3) Soweit der Bund die Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten trägt, sind die Gemeinden verpflichtet, zu den Kosten des Baues und der Unterhaltung der Ortsdurchfahrten insoweit beizutragen, als die Fahrbahnen innerhalb der Ortsdurchfahrten eine größere Breite erfordern als auf den anschließenden freien Strecken. Für Gehwege und Parkplätze ist der Bund in keinem Falle Träger der Straßenbaulast, für Radwege nur soweit, als sie auch auf den anschließenden freien Strecken vorhanden oder vorgesehen sind. Führt die Ortsdurchfahrt über Straßen und Plätze, die erheblich breiter angelegt sind als die Bundesstraße, so ist von der Straßenbaubehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde die seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt besonders festzulegen.

(4) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht. Die oberste Landesstraßenbaubehörde setzt nach Anhörung der Gemeinde die Ortsdurchfahrt fest und kann dabei mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr und der Gemeindeaufsichtsbehörde von der Regel der Sätze 1 und 2 abweichen.

(5) Der Bund ist Träger der Straßenbaulast für die Ortsumgehungen. Verbindet die Ortsumgehung auch Straßen anderer Träger der Straßenbaulast, so haben diese der Verkehrsbedeutung ihrer Straßen entsprechend zu den Kosten beizutragen. Mit den Gemeinden, die an der Ortsumgehung ein Interesse haben, ist über eine Kostenbeteiligung der Gemeinden eine Vereinbarung zu treffen.

(6) Eine Ortsumgehung im Zuge einer Bundesstraße ist der Teil der Bundesstraße, der zur Beseitigung oder Verbesserung einer Ortsdurchfahrt so angelegt ist, daß er im wesentlichen frei von Einmündungen und höhengleichen Kreuzungen ist und daß die anliegenden Grundstücke keine unmittelbaren Zugänge zu ihm haben. Soweit die Ortsumgehung innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt, muß sie unmittelbar an die freie Strecke der Bundesstraße anschließen.

## § 6

### Eigentum und andere Rechte

(1) Wechselt der Träger der Straßenbaulast, so gehen mit der Straßenbaulast das Eigentum des bisherigen Trägers der Straßenbaulast an der Straße und an den zu ihr gehörigen Anlagen (§ 1 Abs. 4) und alle Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, ohne Entschädigung auf den neuen Träger der Straßenbaulast über. Verbindlichkeiten, die zur Durchführung früherer Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen eingegangen sind, sind vom Übergang ausgeschlossen.

(2) Bei der Einziehung einer Straße kann der frühere Träger der Straßenbaulast innerhalb eines Jahres verlangen, daß ihm das Eigentum an Grundstücken mit den in Ab-

satz 1 genannten Rechten und Pflichten ohne Entschädigung übertragen wird, wenn es vorher nach Absatz 1 übergegangen war.

(3) Beim Übergang des Eigentums an öffentlichen Straßen nach Absatz 1 ist der Antrag auf Berichtigung des Grundbuches von der vom Land bestimmten Behörde zu stellen, in deren Bezirk das Grundstück liegt. Der Antrag muß vom Leiter der Behörde oder seinem Vertreter unterschrieben und mit dem Amtssiegel oder Amtsstempel versehen sein. Zum Nachweis des Eigentums gegenüber dem Grundbuchamt genügt die in den Antrag aufzunehmende Erklärung, daß das Grundstück dem neuen Träger der Straßenbaulast zusteht.

(4) Das Eigentum des Bundes ist einzutragen für die „Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung)“.

## § 7

### Gemeingebrauch

(1) Der Gebrauch der Bundesfernstraßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrspolizeilichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch). Kein Gemeingebrauch liegt vor, wenn die Straße nicht vorwiegend zum Verkehr, sondern zu anderen Zwecken benutzt wird. Die Erhebung von Gebühren für den Gemeingebrauch bedarf einer besonderen gesetzlichen Regelung.

(2) Der Gemeingebrauch an einer Bundesfernstraße kann beschränkt werden, wenn dies wegen des baulichen Zustandes für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist. Die Beschränkungen sind durch Verkehrszeichen kenntlich zu machen.

(3) Wer eine Bundesfernstraße aus Anlaß des Gemeingebrauchs über das übliche Maß hinaus verunreinigt, hat die Verunreinigung ohne Aufforderung unverzüglich zu beseitigen; andernfalls kann die Straßenbaubehörde die Verunreinigung auf seine Kosten beseitigen.

### Sondernutzungen

(1) Der Gebrauch der Bundesfernstraßen über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten der Erlaubnis der Gemeinde. Die Gemeinde darf die Erlaubnis nur mit Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast erteilen, wenn die

Sondernutzung sich auf die Fahrbahn erstreckt und geeignet ist, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen. Hierüber entscheidet der Träger der Straßenbaulast. Die Zustimmung ist auch erforderlich, wenn eine Gemeinde eine Sondernutzung für sich selbst in Anspruch nehmen will.

(2) Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden. Ist die Erlaubnis von der Gemeinde mit Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast widerruflich erteilt, so hat die Gemeinde die Erlaubnis auf Verlangen des Trägers der Straßenbaulast zu widerrufen, wenn sich nachträglich ergibt, daß die Sondernutzung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt.

(3) Für die Erteilung der Erlaubnis können Bedingungen und Auflagen festgesetzt und Sondernutzungsgebühren erhoben werden. Bei ihrer Bemessung kann auch der wirtschaftliche Vorteil der Sondernutzung berücksichtigt werden. Wird in Gemeinden von nicht mehr als 9000 Einwohnern die Erlaubnis erteilt, so stehen die Sondernutzungsgebühren der Gemeinde und dem Träger der Straßenbaulast zu gleichen Teilen zu.

(4) Zu den Sondernutzungen gehören auch die Anlage neuer und die Änderung bestehender Zufahrten zu Bundesfernstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten. Eine Änderung liegt auch vor, wenn eine Zufahrt gegenüber dem bisherigen Zustand einem wesentlich größeren oder andersartigen Verkehr dienen soll. Werden Zufahrten in einem Flurbereinigungsverfahren neu geschaffen oder geändert, bedarf es keiner Erlaubnis nach Absatz 1.

(5) Wenn eine Bundesfernstraße wegen der Art des Gebrauches durch einen anderen kostspieliger hergestellt werden muß, als dies sonst notwendig wäre, hat der andere dem Träger der Straßenbaulast die Mehrkosten für den Bau und die Unterhaltung zu vergüten.

(6) Ist eine polizeiliche Erlaubnis für besondere Veranstaltungen z. B. Rennen, Umzüge, Probefahrten notwendig und erteilt, so bedarf es keiner Erlaubnis nach Absatz 1. Vor Erteilung der polizeilichen Erlaubnis hat die hierfür zuständige Behörde den Träger der Straßenbaulast zu hören und die nach Absatz 1 etwa geforderten Bedingungen, Auflagen und Sondernutzungsgebühren dem Erlaubnisnehmer aufzuerlegen.

(7) Örtliche Vorschriften, die die Sondernutzung für Anlieger an Ortsdurchfahrten abweichend regeln, bedürfen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde.

(8) Der Erlaubnisnehmer hat gegen den Träger der Straßenbaulast keinen Ersatzanspruch bei Widerruf oder bei Sperrung, Änderung oder Einziehung der Straße. Er hat dem Träger der Straßenbaulast alle Kosten zu ersetzen, die diesem durch die Sondernutzung zusätzlich entstehen. Hierfür kann der Träger der Straßenbaulast angemessene Vorschüsse oder Sicherheiten verlangen.

(9) Unwiderrufliche Nutzungsrechte, die von früher her bestehen, können zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch Enteignung aufgehoben werden. § 19 gilt entsprechend.

(10) Die Einräumung von Rechten zur Benutzung des Eigentums der Bundesfernstraßen ist nach bürgerlichem Recht zu regeln, wenn sie den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt, wobei eine Beeinträchtigung von nur kurzer Dauer für Zwecke der öffentlichen Versorgung außer Betracht bleibt.

## § 9

### Bauanlagen an Bundesfernstraßen

(1) Auf den Grundstücken längs der Bundesfernstraßen dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m bei Bundesautobahnen und bis zu 20 m bei Bundesstraßen, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden. Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.

(2) Im übrigen dürfen für die Errichtung oder wesentliche Änderung von Bauanlagen jeder Art längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 m und längs der Bundesstraßen bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen nur mit Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde erteilt werden.

(3) Die Zustimmung nach Absatz 2 darf nur versagt oder mit Auflagen erteilt werden, soweit dies für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, besonders wegen der Sichtverhältnisse, Verkehrsgefährdung, Ausbauabsichten und Straßenbaugestaltung nötig ist.

(4) Bei geplanten Bundesfernstraßen gelten die Beschränkungen der Absätze 1 und 2 von der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens an. Die Baugenehmigungsbehörden sollen von der Möglichkeit, eine Baugenehmigung schon in einem früheren Zeitpunkt zu verweigern, Gebrauch machen.

(5) Bedürfen die Bauanlagen im Sinne des Absatzes 2 keiner Baugenehmigung oder keiner Genehmigung nach anderen Vorschriften, so tritt an die Stelle der Zustimmung die Genehmigung der obersten Straßenbaubehörde.

(6) Anlagen der Außenwerbung stehen den Hochbauten des Absatzes 1 und den Bauanlagen des Absatzes 2 gleich.

(7) Die Absätze 1 bis 5 gelten nicht, wenn das Bauvorhaben im Bereich von Fluchtlinienplänen, Bebauungsplänen oder anderen förmlich festgesetzten städtebaulichen Plänen liegt, die unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast aufgestellt worden sind oder denen der Träger der Straßenbaulast nachträglich zugestimmt hat; Absatz 6 gilt nicht in Ortsdurchfahrten.

(8) Die oberste Landesstraßenbaubehörde kann Ausnahmen von den Absätzen 1 bis 6 zulassen.

## § 10

### Schutzwaldungen

(1) Waldungen längs der Bundesfernstraßen können von der Straßenbaubehörde im Einvernehmen mit der höheren Forstaufsichtsbehörde in einer Breite von 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, zu Schutzwaldungen erklärt werden.

(2) Die Schutzwaldungen sind vom Eigentümer oder Nutznießer zu erhalten und ordnungsgemäß zu unterhalten. Die Aufsicht hierüber liegt der höheren Forstaufsichtsbehörde ob.

## § 11

### Schutzmaßnahmen

(1) Zum Schutz der Bundesfernstraßen vor nachteiligen Einwirkungen der Natur (z. B. Schneeverwehungen, Steinschlag, Vermurungen) haben die Eigentümer von Grundstücken an den Bundesfernstraßen die Anlage vorübergehender Einrichtungen zu dulden.

(2) Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest

verbundene Einrichtungen dürfen nicht angelegt werden, wenn sie die Verkehrssicherheit durch Sichtbehinderung beeinträchtigen. Soweit sie bereits vorhanden sind, haben die Eigentümer ihre Beseitigung zu dulden.

(3) Die Straßenbaubehörde hat den Eigentümern die Durchführung dieser Maßnahmen 14 Tage vorher schriftlich anzuzeigen, es sei denn, daß Gefahr im Verzuge ist. Die Eigentümer können die Maßnahmen im Benehmen mit der Straßenbaubehörde selbst durchführen.

(4) Diese Verpflichtungen liegen auch den Besitzern ob.

(5) Der Träger der Straßenbaulast hat den Eigentümern oder Besitzern die hierdurch verursachten Aufwendungen und Schäden in Geld zu ersetzen.

## § 12

### Kreuzungen und Einmündungen öffentlicher Straßen

(1) Beim Bau einer neuen Kreuzung mehrerer öffentlicher Straßen hat der Träger der Straßenbaulast der neu hinzugekommenen Straße die Kosten der Kreuzung zu tragen. Zu ihnen gehören auch die Kosten der durch die neue Kreuzung notwendigen Änderungen der anderen Straßen. Die Änderung einer bestehenden Kreuzung ist als neue Kreuzung zu behandeln, wenn ein öffentlicher Weg, der nach der Beschaffenheit seiner Fahrbahn nicht geeignet und nicht dazu bestimmt war, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, zu einer diesem Verkehr dienenden Straße ausgebaut wird.

(2) Werden mehrere öffentliche Straßen gleichzeitig neu angelegt, so regelt sich die Kostenverteilung der Kreuzungsanlage nach Absatz 3.

(3) Bei der Änderung einer Kreuzung mehrerer öffentlicher Straßen haben die Träger der Straßenbaulast die Kosten im Verhältnis der Fahrbahnbreiten zu tragen, soweit die Änderung durch die Überschneidung des Verkehrs nötig wird. Bei der Bemessung der Fahrbahnbreite sind der Mittelstreifen und die befestigten Bankette einzubeziehen. Zugunsten leistungsschwacher Träger der Straßenbaulast können mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen Ausnahmen zugelassen werden.

(4) Über die Errichtung neuer sowie die wesentliche Änderung bestehender Kreuzungen zwischen Bundesfernstraßen und anderen öffentlichen Straßen wird durch die Planfeststellung entschieden. Diese soll zugleich die Aufteilung der Kosten regeln.

(5) Ergänzungen an Kreuzungsanlagen sind wie Änderungen zu behandeln.

(6) Diese Vorschriften gelten auch für Einmündungen öffentlicher Straßen in Bundesfernstraßen.

### § 13

#### Unterhaltung der Kreuzungsanlagen

(1) Bei höhengleichen Kreuzungen liegt dem Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraße die Unterhaltung der Kreuzungsanlage in der Fahrbahnbreite seiner Straße ob, im übrigen dem Träger der Straßenbaulast der kreuzenden Straße.

(2) Bei Über- oder Unterführungen hat das Kreuzungsbauwerk der Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraße, die übrigen Teile der Kreuzungsanlage der Träger der Straßenbaulast der Straße, zu der sie gehören, zu unterhalten.

(3) In den Fällen des § 12 Abs. 1 hat der Träger der Straßenbaulast der neu hinzugekommenen Straße dem Träger der Straßenbaulast der vorhandenen Straße die Mehrkosten für die Unterhaltung zu erstatten, die ihm durch die Regelung nach den Absätzen 1 und 2 entstehen.

(4) Nach einer wesentlichen Änderung einer bestehenden Kreuzung haben die Träger der Straßenbaulast ihre veränderten Unterhaltungskosten ohne Ausgleich zu tragen. Ausgenommen hiervon sind die Kosten späterer Erneuerungen, die wie die Kosten einer Änderung (§ 12 Abs. 3) zu teilen sind.

(5) Abweichende Regelungen werden in dem Zeitpunkt hinfällig, in dem nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eine wesentliche Änderung an der Kreuzung durchgeführt ist.

(6) Die Vorschriften über die Tragung der Kosten (Absätze 1 bis 4) gelten nicht, soweit hierüber etwas anderes vereinbart wird.

(7) Wesentliche Ergänzungen an Kreuzungsanlagen sind wie wesentliche Änderungen zu behandeln.

(8) Diese Vorschriften gelten auch für Einmündungen öffentlicher Straßen in Bundesfernstraßen.

(9) Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, bestimmen, welche Teile der Kreuzungsanlage zu der einen oder zu der anderen öffentlichen Straße gehören.

### § 14

#### Umleitungen

(1) Bei Sperrung von Bundesfernstraßen wegen vorübergehender Behinderung sind die Träger der Straßenbaulast anderer öffentlicher Straßen verpflichtet, die Umleitung des Verkehrs auf ihren Straßen zu dulden.

(2) Der Träger der Straßenbaulast der Umleitungsstrecke und die Straßenverkehrsbehörde sind vor der Sperrung zu unterrichten.

(3) Im Benehmen mit dem Träger der Straßenbaulast der Umleitungsstrecke ist festzustellen, was notwendig ist, um die Umleitungsstrecke für die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs verkehrssicher zu machen. Die hierfür nötigen Mehraufwendungen sind dem Träger der Straßenbaulast der Umleitungsstrecke zu erstatten. Das gilt auch für Aufwendungen, die der Träger der Straßenbaulast der Umleitungsstrecke zur Beseitigung wesentlicher durch die Umleitung verursachter Schäden machen muß.

(4) Muß die Umleitung ganz oder zum Teil über private Wege geleitet werden, die dem öffentlichen Verkehr dienen, so ist der Eigentümer zur Duldung der Umleitung auf schriftliche Anforderung durch die Straßenbaubehörde verpflichtet. Absatz 3 Satz 1 und 2 gilt entsprechend. Der Träger der Straßenbaulast ist verpflichtet, nach Aufhebung der Umleitung auf Antrag des Eigentümers den früheren Zustand des Weges wiederherzustellen.

### § 15

#### Betriebe an den Bundesautobahnen

(1) Betriebe an den Bundesautobahnen, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer der Bundesautobahnen dienen (z. B. Tankstellen, bewachte Parkplätze, Werkstätten, Verlade- und Umschlagsanlagen, Raststätten) und einen unmittelbaren Zugang zu den Bundesautobahnen haben, sind Nebenbetriebe.

(2) Dem Bund ist der Bau der Nebenbetriebe vorbehalten. Sie sind, soweit nicht öffentliche Interessen oder besondere betriebs-

liche Gründe entgegenstehen, zu verpachten. Auf diese Betriebe sind die gewerberechtl. Vorschriften anzuwenden, doch gilt folgendes:

1. Der Bund bedarf keiner Erlaubnis nach § 1 des Gaststättengesetzes vom 28. April 1930 (Reichsgesetzbl. I S. 146). Die Straßenbaubehörde hat eine für die Einhaltung der gewerberechtl. Vorschriften verantwortliche Person zu bestellen.
2. Bei verpachteten Nebenbetrieben wird der Nachweis des Bedürfnisses durch eine entsprechende Erklärung der zuständigen obersten Landesstraßenbaubehörde erbracht. Im übrigen darf die Erlaubnis für den Pächter oder seinen Vertreter nur versagt werden, wenn bei ihnen die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Gaststättengesetzes gegeben sind.
3. Der Bundesminister für Verkehr ist ermächtigt, für die Nebenbetriebe die Polizeistunde durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates nicht bedarf, so zu regeln, daß die jederzeitige Versorgung der Verkehrsteilnehmer ermöglicht und gesichert ist.
4. Die zuständigen Behörden sollen die Maßnahmen nach § 120 d der Gewerbeordnung nur im Benehmen mit den Straßenbaubehörden anordnen.

(3) Die Erlaubnis für den Bau, die Erweiterung oder die Eröffnung von Betrieben, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer der Bundesautobahnen dienen und innerhalb von 300 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der Bundesautobahnen, liegen, darf nur im Benehmen mit der obersten Landesstraßenbaubehörde erteilt werden. Besteht die Gefahr, daß durch die Anlage dieser Betriebe die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden, so darf auf Verlangen der obersten Straßenbaubehörde die Erlaubnis nur unter entsprechenden Auflagen erteilt werden. Wenn durch Auflagen keine Abhilfe geschaffen werden kann, ist die Erlaubnis zu versagen.

(4) Besteht für den Bau, die Erweiterung oder die Eröffnung von Betrieben im Sinne des Absatzes 3 keine Erlaubnispflicht nach anderen Vorschriften, so bedürfen sie der Genehmigung der obersten Landesstraßenbaubehörde, die nur dann versagt werden darf, wenn durch die Anlage dieser Betriebe die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden und durch entsprechende

Auflagen keine Abhilfe geschaffen werden kann.

(5) Die Absätze 3 und 4 gelten nicht für Betriebe innerhalb einer geschlossenen Ortslage.

(6) Der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Wirtschaft erlassen für die Behandlung der Betriebe an den Bundesautobahnen (Absätze 1, 3 und 4) allgemeine Verwaltungsvorschriften, die der Zustimmung des Bundesrates bedürfen.

## § 16

### Planungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt im Einvernehmen mit den an der Raumordnung beteiligten Bundesministern die Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen.

(2) Wenn Ortsplanungen oder Landesplanungen die Änderung bestehender oder die Schaffung neuer Bundesfernstraßen zur Folge haben können, ist die Straßenbaubehörde zu beteiligen. Sie hat die Belange der Bundesfernstraßen in dem Verfahren zu vertreten. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann in Angelegenheiten der Ortsplanung und der Landesplanung eine im Verwaltungswege nicht mehr anfechtbare Entscheidung, durch die den Belangen der Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen nicht genügt wird, nur mit Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde treffen.

## § 17

### Planfeststellung

(1) Neue Bundesfernstraßen dürfen nur gebaut, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

(2) Bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung kann eine Planfeststellung unterbleiben. Fälle von unwesentlicher Bedeutung liegen besonders vor, wenn Rechte anderer nicht beeinflusst wer-



den oder wenn mit den Beteiligten entsprechende Vereinbarungen getroffen werden. Die Entscheidung hierüber trifft die oberste Landesstraßenbaubehörde.

(3) Die unter Mitwirkung der Träger der Straßenbaulast aufgestellten Fluchtlinienpläne, Bebauungspläne oder anderen förmlich festgestellten städtebaulichen Pläne ersetzen die Planfeststellung nach Absatz 1. Sofern eine Ergänzung nötig ist, ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen.

(4) Im Planfeststellungsbeschuß sind dem Träger der Straßenbaulast die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind.

(5) Werden Anlagen zur Sicherung des Verkehrs infolge Änderungen der benachbarten Grundstücke, von denen Gefährdungen des Verkehrs ausgehen, nachträglich notwendig, so kann der Träger der Straßenbaulast durch Beschluß der Planfeststellungsbehörde zu ihrer Errichtung und Unterhaltung verpflichtet werden; die hierdurch entstehenden Kosten haben jedoch die Eigentümer der benachbarten Grundstücke zu tragen, es sei denn, daß die Änderungen durch natürliche Ereignisse oder höhere Gewalt verursacht worden sind.

(6) Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen.

(7) Wird der Plan nicht innerhalb von fünf Jahren nach Rechtskraft durchgeführt, so tritt er außer Kraft, wenn er nicht von der Planfeststellungsbehörde auf weitere fünf Jahre verlängert wird. Bei Verlängerung können die vom Plan betroffenen Grundstückseigentümer verlangen, daß der Träger der Straßenbaulast ihre Grundstücke erwirbt. Kommt keine Einigung zustande, so können sie die Durchführung des Enteignungsverfahrens bei der Enteignungsbehörde beantragen. Im übrigen gilt § 19 (Enteignung).

## § 18

### Planfeststellungsverfahren

(1) Die Pläne sind der höheren Verwaltungsbehörde des Landes zur Stellungnahme zuzuleiten. Diese führt die Stellungnahmen

aller beteiligten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und der übrigen Beteiligten herbei und leitet sie nach Abschluß des Anhörungsverfahrens (Absätze 2 bis 4) der Planfeststellungsbehörde zu.

(2) Die Pläne mit Beilagen sind in den Gemeinden, in deren Bereich die Bundesfernstraße liegt, vier Wochen zur Einsicht auszuliegen. Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich bekanntzumachen, um jedermann, dessen Belange durch den Plan berührt werden, Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

(3) Einwendungen gegen den Plan sind bei der höheren Verwaltungsbehörde des Landes spätestens innerhalb von zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich zu erheben.

(4) Nach Ablauf der Frist des Absatzes 3 sind die Einwendungen gegen den Plan von der höheren Verwaltungsbehörde mit allen Beteiligten zu erörtern. Soweit keine Einigung zustande kommt, wird über die Einwendungen in der Planfeststellung entschieden.

(5) Bestehen zwischen der obersten Landesstraßenbaubehörde und der höheren Verwaltungsbehörde des Landes oder einer anderen beteiligten Behörde keine Meinungsverschiedenheiten, so stellt die oberste Landesstraßenbaubehörde den Plan fest, andernfalls der Bundesminister für Verkehr.

(6) Die Feststellung des Planes und die Entscheidungen über die Einwendungen sind zu begründen und den am Verfahren Beteiligten mit Rechtsmittelbelehrung zuzustellen.

## § 19

### Enteignungsrecht

(1) Die Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraßen haben zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht. Die Enteignung ist zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach § 17 festgestellten Bauvorhabens notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht.

(2) Der nach § 17 festgestellte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Ist der sofortige Beginn von Arbeiten für den Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen geboten und der Besitz von Grundstücken für die beabsichtigte Ausfüh-

zung der Maßnahmen notwendig, so hat die Enteignungsbehörde auf Antrag der Straßenbaubehörde diese, wenn der Plan nach § 17 festgestellt ist, vorläufig in den Besitz der benötigten Grundstücke einzuweisen.

(4) Auf Antrag der Straßenbaubehörde hat die Enteignungsbehörde anzuordnen, daß die Eigentümer und Besitzer die zur Planung nötigen Vermessungen, Bodenuntersuchungen und die sonstigen Vorarbeiten auf ihren Grundstücken dulden.

(5) Im übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

## § 20

### Flurbereinigung

(1) Die oberste Landesstraßenbaubehörde kann im Einvernehmen mit der für die Flurbereinigung zuständigen obersten Landesbehörde anordnen, daß das nach § 19 Abs. 1 der Enteignung unterliegende Land im Flurbereinigungsverfahren bereitzustellen und der den Betroffenen entstehende Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen ist. Dann wird auch die Enteignung im Flurbereinigungsverfahren durchgeführt.

(2) Die oberste Landesstraßenbaubehörde bestimmt im Einvernehmen mit der für die Flurbereinigung zuständigen obersten Landesbehörde, bis zu welchem Zeitpunkt das für den Bau der Bundesfernstraßen benötigte Land zur Inbesitznahme bereitzustellen ist.

(3) Im übrigen gelten, soweit Bundesrecht über die Flurbereinigung nicht besteht, die Landesgesetze.

## § 21

### Straßenaufsicht

Die Straßenaufsicht über die Bundesfernstraßen liegt dem Bundesminister für Verkehr ob. Die Länder üben die Straßenaufsicht im Auftrage des Bundes aus.

## § 22

### Verwaltung der Bundesstraßen in den Ortsdurchfahrten

(1) Die Gemeinden verwalten in den Ortsdurchfahrten die Bundesstraßen und die dazu gehörigen Geh- und Radwege und Parkplätze, soweit sie nach § 5 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 2 Träger der Straßenbaulast sind,

(2) Sie bestimmen insoweit die zuständigen Straßenbaubehörden im Sinne dieses Gesetzes.

## § 23

### Zuständigkeit

(1) Der Bundesminister für Verkehr kann seine Befugnisse nach diesem Gesetz ganz oder zum Teil unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs auf die obersten Landesstraßenbaubehörden auch mit der Ermächtigung zur weiteren Übertragung auf andere Behörden übertragen.

(2) Im Falle des Artikels 90 Abs. 3 des Grundgesetzes treten an die Stelle der im Gesetz genannten Straßenbaubehörden der Länder die vom Bundesminister für Verkehr bestimmten Bundesbehörden. Dies gilt auch für die nach § 73 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vom 25. März 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 177) zu bestimmende Behörde.

(3) Im Rahmen der Auftragsverwaltung richtet sich das Verfahren für die Beitreibung von Sondernutzungsgebühren (§ 8), Ersatzleistungen (§ 7), Vorschüssen und Sicherheiten (§ 8) und das Verfahren in den Fällen, in denen jemand zur Duldung oder Unterlassung verpflichtet ist (§§ 11, 14) nach Landesrecht.

(4) Soweit nach diesem Gesetz die Zuständigkeit von Landesbehörden begründet ist, bestimmen die Länder die zuständigen Behörden. Sie sind ermächtigt, die Zuständigkeit der obersten Straßenbaubehörden der Länder, soweit sie nach diesem Gesetz begründet ist, auf nachgeordnete Behörden zu übertragen. Der Bundesminister für Verkehr ist hiervon zu unterrichten.

(5) Soweit Selbstverwaltungskörperschaften in der Auftragsverwaltung tätig werden (Artikel 90 Abs. 2 des Grundgesetzes) sind ihre Behörden nach Maßgabe des Landesrechts an Stelle der Behörden des Landes zuständig.

## § 24

### Ordnungswidrigkeiten

(1) Eine Ordnungswidrigkeit begeht, wer

1. eine Bundesfernstraße ohne die erforderliche Erlaubnis zu Sondernutzungen gebraucht oder erteilten Auflagen zuwiderhandelt (§ 8),
2. entgegen den Vorschriften des § 9 eine Anlage errichtet oder wesentlich verän-

dert oder erteilten Auflagen zuwiderhandelt,

3. als Eigentümer oder Nutznießer Schutzwaldungen (§ 10) ganz oder teilweise beseitigt oder
4. einen Betrieb im Sinne des § 15 Abs. 3 und 4 ohne die nach diesem Gesetz erforderliche Erlaubnis oder Genehmigung baut, eröffnet oder erweitert oder den Auflagen der Erlaubnis oder der Genehmigung zuwiderhandelt.

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

(3) Das Unterwerfungsverfahren nach § 67 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vom 25. März 1952 ist zulässig.

## § 25

### Übergangs- und Schlußbestimmungen

(1) Wechselt durch die Regelung des § 5 Abs. 2 die Straßenbaulast in Ortsdurchfahrten, so tritt der Wechsel mit Beginn des auf das Inkrafttreten dieses Gesetzes folgenden Haushaltsjahres ein.

(2) In Gemeinden, die bei der Volkszählung vom 16. Juni 1933 nicht mehr als 6000 Einwohner hatten und nach der Volkszählung vom 13. September 1950 mehr als 9000 Einwohner haben, tritt die Regelung nach § 5 Abs. 2 erst mit dem 1. April 1960 in Kraft, wenn die Erhöhung der Einwohnerzahl überwiegend durch die Aufnahme von Heimatvertriebenen, Evakuierten und Zugewanderten aus der sowjetischen Besatzungszone und der Stadt Berlin bedingt ist. Dies ist nur dann anzunehmen, wenn der Anteil dieses Personenkreises an der Gesamtbevölkerungszahl nach dem Ergebnis der Volkszählung vom 13. September 1950 20 vom Hundert oder mehr beträgt. Ist die Einwohnerzahl am 1. April 1960 so gefallen, daß sie nicht mehr als 9000 beträgt, so tritt der Wechsel der Straßenbaulast nicht ein.

(3) Wenn die Straßenbaulast in der Zeit vom 8. Mai 1945 bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes übergegangen ist, gilt § 6 (Übergang von Rechten und Pflichten), soweit Abweichendes nicht vereinbart worden ist.

(4) Die bisherigen Reichsautobahnen und Reichsstraßen, die nach dem Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vom 2. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 157) Bundesautobahnen und

Bundesstraßen sind, sind Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Sinne dieses Gesetzes.

(5) Ortsumgehungen, die in der Zeit bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes nach § 19 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 7. Dezember 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1237) gebaut worden sind, behalten ihre Eigenschaft als Ortsumgehung nach diesem Gesetz (§ 5 Abs. 5 und 6) auch dann, wenn inzwischen unmittelbare Zugänge von den anliegenden Grundstücken geschaffen worden sind.

(6) Beginn und Ende der Ortsdurchfahrten bemessen sich nach ihrer Festsetzung nach §§ 13 ff. der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 7. Dezember 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1237), bis sie nach § 5 Abs. 4 neu festgesetzt werden.

(7) Waldungen, die Schutzwaldungen nach § 9 des Reichsautobahngesetzes vom 29. Mai 1941 (Reichsgesetzbl. I S. 313) sind, gelten als Schutzwaldungen nach § 10.

(8) § 1 Abs. 2 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1211) erhält folgende Fassung:

„Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind die Bundesfernstraßen, die Landstraßen I. und II. Ordnung sowie sonstige öffentliche Wege, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen.“

(9) Sind in Rechtsvorschriften aus der Zeit vor dem 23. Mai 1949 die Worte „Reichsautobahnen“ oder „Reichsstraßen“ gebraucht, treten an ihre Stelle die Worte „Bundesautobahnen“ oder „Bundesstraßen“.

(10) Wo in anderen Gesetzen für das Unternehmen „Reichsautobahnen“ besondere Rechte und Pflichten begründet sind, tritt an seine Stelle der Bund.

(11) Der Bundesminister für Verkehr ist ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen, die in der Baulast der Länder oder öffentlich-rechtlicher Selbstverwaltungskörperschaften stehen, in die Baulast

des Bundes zu übernehmen und die zur Überleitung notwendigen Maßnahmen zu treffen. In der Rechtsverordnung können auch die nach den üblichen Berechnungsarten zu ermittelnden Ablösungsbeträge festgesetzt werden.

(12) Für Sondernutzungen, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes durch bürgerlich-rechtliche Verträge vereinbart sind, gelten die Vorschriften über Sondernutzungen (§ 8) von dem Zeitpunkt an, zu dem die Verträge erstmals nach Inkrafttreten dieses Gesetzes kündbar sind.

## § 26

### Aufhebung von Vorschriften

(1) Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes treten außer Kraft:

1. Das Reichsautobahngesetz vom 29. Mai 1941 (Reichsgesetzbl. I S. 313) und die Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes vom 29. Mai 1941 (Reichsgesetzbl. I S. 315),
2. der Erlaß über den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen vom 20. November 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1057),
3. Landesgesetze soweit, als sie diesem Gesetz widersprechen.

(2) Es treten ferner außer Kraft:

1. Das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 243),

2. die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 7. Dezember 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1237) und

3. die Verordnung über die Straßenverzeichnisse vom 27. September 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 1193),

soweit sie die Rechtsverhältnisse der Bundesstraßen regeln. Die Fortgeltung oder Aufhebung dieser Rechtsvorschriften für andere öffentliche Straßen regelt sich nach Landesrecht.

## § 27

### Geltung in Berlin

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Gesetzes über die Stellung des Landes Berlin im Finanzsystem des Bundes (Drittes Überleitungsgesetz) vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Lande Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund der in diesem Gesetz enthaltenen Ermächtigung erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

## § 28

### Inkrafttreten

Das Gesetz tritt einen Monat nach seiner Verkündung in Kraft.

## Begründung

### Vorbemerkung

Die Zuständigkeit des Bundes zum Erlaß dieses Gesetzes, das die Rechtsverhältnisse der Landstraßen des Fernverkehrs regeln soll, ergibt sich aus Artikel 74 Nr. 22 mit Artikel 72 Abs. 1 Nr. 1 und 3 des Grundgesetzes (GG) (Bau und Unterhaltung von Landstraßen des Fernverkehrs). Da nach Artikel 90 GG in Verbindung mit dem Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vom 3. März 1951 — Bundesgesetzbl. I S. 157 — (BStrVermG) der Bund Eigentümer der früheren Reichsautobahnen und Reichsstraßen geworden ist, muß auch die Regelung der Rechtsverhältnisse dieser bundeseigenen Vermögensobjekte einheitlich sein und kann auch durch die Gesetzgebung der einzelnen Länder nicht wirksam geregelt werden. Ferner erfordert die Wahrung der Einheitlichkeit der Rechtsverhältnisse über das Gebiet eines Landes hinaus gerade bei den Fernstraßen eine Regelung durch den Bund. Ein Bundesgesetz ist aber auch deshalb erforderlich, weil das alte Recht nach Artikel 125 GG Bundesrecht geworden ist.

### Zu § 1

1.

Das Grundgesetz hat keine Begriffsbestimmung über die „Landstraßen des Fernverkehrs“ gegeben. Dieser Begriff bedarf daher einer besonderen gesetzlichen Festlegung, um die Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern eindeutig abzugrenzen. Auf das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 — Reichsgesetzbl. I S. 243 — (StrRegG) kann nicht zurückgegriffen werden, weil es die Rechtsverhältnisse der Straßen regelte, die dem Verkehr von Ort zu Ort dienen, und diese ohne nähere Unterscheidungsmerkmale in Reichsautobahnen, Reichsstraßen, Landstraßen I. und Landstraßen II. Ordnung eingeteilt hatte. Die Auslegung, daß alle Straßen von Ort zu Ort Landstraßen des Fernverkehrs seien, dem Begriff Fernverkehr also der rein innerörtliche Verkehr gegenübergestellt wird, dürfte weder dem Sinn noch den Motiven des Grundgesetz-

zes entsprechen. Auch die Unterscheidungsmerkmale, die für den Güterfernverkehr und Güternahverkehr gelten, sind hier nicht verwendbar. Nach dem vorläufigen Abkommen über die Bildung einer deutschen Verkehrsverwaltung vom 10. September 1946 konnte der Verwaltungsrat für Verkehr, das waren die Verkehrsminister der Länder der amerikanischen und britischen Besatzungszonen, Weisungen für den Bau und die Unterhaltung von Straßen, die für den Interländer-, interzonalen und internationalen Verkehr erforderlich sind (Artikel 3 Nr. 9 des Abkommens), erlassen. Durch Artikel III (2) der Proklamation Nr. 7 für das amerikanische Kontrollgebiet und die Verordnung Nr. 126 für das britische Kontrollgebiet der Militärregierungen für Deutschland vom 9. Februar 1948 ist dem Wirtschaftsrat das Recht zuerkannt worden zum Erlaß von Gesetzen über Angelegenheiten von grundlegender Bedeutung, welche mehr als ein Land angehen und die Straßen und den Straßenverkehr zwischen den Ländern betreffen. Eine nähere Auslegung haben beide Begriffe nicht erhalten, da der Wirtschaftsrat von seinem Gesetzgebungsrecht für den Straßenbau keinen Gebrauch gemacht hat. In der Praxis hat der Direktor der Verwaltung für Verkehr gewisse Befugnisse, vor allem auf dem Gebiet der Kontingentswirtschaft, nur für solche Straßen ausgeübt, die eine besondere Priorität als Militärstraßen oder als Straßen der deutschen Wirtschaft hatten. Aus der Entwicklungsgeschichte des Grundgesetzes kann aber abgeleitet werden, daß es sich bei den Fernverkehrsstraßen im Sinne des Artikels 74 Nr. 22 GG nicht um alle Straßen, die dem Verkehr von Ort zu Ort dienen, handeln sollte, sondern nur um solche, die für den Fernverkehr, also für den Verkehr auf größere Entfernungen, von Bedeutung sind. Als im Jahre 1934 das Netz der Reichsstraßen geschaffen werden sollte, wurde auf das seit einigen Jahren bestehende, vom Reichsverkehrsminister seinerzeit aufgestellte Netz der Fernverkehrsstraßen zurückgegriffen, das 138 der wichtigsten Straßenzüge mit einer Länge von 27 000 km umfaßte (vgl. auch § 13 Abs. 1 a der Straßenverkehrsordnung (StVO), wo Fernverkehrsstraße nur in bezug auf Reichsstraße gebraucht wird).

Zur Vereinfachung soll an die Stelle der schwerfälligen Bezeichnung „Landstraßen des Fernverkehrs“ das Wort „Fernstraßen“ treten. Das Grundgesetz spricht in Artikel 74 Nr. 22 allgemein von „Landstraßen des Fernverkehrs“ und in Artikel 90 von „Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs“. Daraus ist vereinzelt geschlossen worden, daß es außer den Bundesstraßen des Fernverkehrs auch Straßen des Fernverkehrs der Länder geben könne, die zwar nicht zur Auftragsverwaltung, sondern zur eigenen Verwaltung der Länder gehörten, aber gleichwohl der konkurrierenden Gesetzgebung unterstehen würden. Der vorliegende Entwurf kennt keine Landstraßen des Fernverkehrs der Länder, sondern begründet die Zuständigkeit des Bundes für alle Fernstraßen; die übrigen Straßen sollen, sowohl was die Gesetzgebung als auch was die Verwaltung anlangt, in der Landeszuständigkeit verbleiben.

Der Begriff Bundesfernstraßen wird in Absatz 1 definiert. Mit den Voraussetzungen (zusammenhängendes Verkehrsnetz und weiträumiger Verkehr) soll für den Straßenbau im Gegensatz zum Straßenverkehr der Begriff des Fernverkehrs dahin eingeschränkt werden, daß nur ein bestimmtes Netz von Straßen unter den Begriff der Fernstraßen fällt. Soweit sich der Fernverkehr nach Benutzung der Fernstraßen auf andere Straßen verteilt, die sonst überwiegend dem örtlichen oder bezirklichen Verkehr dienen, besteht keine Veranlassung, sie auch in das Fernstraßennetz einzubeziehen. Die Bundesfernstraßen, die nur derzeit wegen ihrer Lage, z. B. an der Zonengrenze, die Voraussetzung des Absatzes 1 nicht erfüllen, sollen gleichwohl ihre Eigenschaft als Bundesfernstraße behalten.

2.

Wegen der besonderen Gestaltung und Bedeutung der Bundesautobahnen war es erforderlich, den Begriff der Bundesautobahnen, den auch das Grundgesetz in Artikel 90 gebraucht, beizubehalten. Der wesentliche Unterschied der Bundesautobahnen von den übrigen Bundesstraßen besteht in den in Absatz 3 genannten Merkmalen. Das Merkmal des Schnellverkehrs soll besonders der Tatsache Rechnung tragen, daß jeder langsame Verkehr ein Hindernis für eine flüssige Verkehrsabwicklung ist; es bildet damit sowohl für den Bau dieser Autobahnen als auch für die straßenverkehrsrechtliche Behandlung

eine Richtlinie. Die übrigen Merkmale enthalten bestehendes Recht.

Zubringerstraßen sind, wie schon ihr Name sagt, nicht selbst Fernstraßen, sondern nur Straßen, die den sonstigen Verkehr zu den Fernstraßen bringen sollen. Sie brauchen daher nicht Fernstraßen zu sein.

3.

Zur Klarstellung und Erläuterung ist in Absatz 4 eine eingehendere Aufteilung der wesentlichen Bestandteile, des Zubehörs und der sonstigen Anlagen der Bundesfernstraßen gegeben worden. Dies erschien zweckmäßig, da die Landesrechte in dieser Hinsicht vielfach unterschiedliche Begriffe und Regelungen enthalten. Der Begriff des Zubehörs ist den Bestimmungen des § 12 Abs. 1 des Reichspolizeikostengesetzes vom 29. April 1940 (Reichsgesetzbl. I S. 688) angepaßt und findet seine nähere Erläuterung in Artikel 14 Abs. 4 der Verordnung zur Durchführung des Reichspolizeikostengesetzes vom 23. September 1940 (Reichsgesetzbl. I S. 1260). Er hat hier eine Erweiterung insoweit erfahren, als auch solche Verkehrseinrichtungen und -anlagen darunter fallen, die dem Schutz der Anlieger dienen. Dazu gehören auch solche Anlagen und Einrichtungen, die zur Lärmbekämpfung in den Städten, vornehmlich in den Kur- und Badeorten, geschaffen werden. Die Nebenanlagen und Nebenbetriebe sind Teile der Bundesfernstraßen, weil moderne Verkehrsstraßen ohne sie nicht mehr den Bedürfnissen des Fernverkehrs genügen würden.

4.

Nach § 2 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 7. Dezember 1934 — Reichsgesetzbl. I S. 1237 — (StrRegDV) erhielten oder verloren die klassifizierten Straßen ihre Eigenschaft erst durch Eintragung oder Löschung im Straßenverzeichnis. Eintragung und Löschung wurden vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen angeordnet. Das Verzeichnis wurde nach der Verordnung über die Straßenverzeichnisse vom 27. September 1935 — Reichsgesetzbl. I S. 1193 — (StrVerzVO) geführt. An dem rechtsbegründenden Charakter der Straßenverzeichnisse wird in Absatz 5 nicht mehr festgehalten, vielmehr soll für die Eingliederung einer Straße der Verwaltungsakt der Widmung oder der Entwidmung entscheidend sein. Die frühere Re-

gelung hat u. a. dadurch ihren Sinn verloren, daß die Anordnungsbefugnis des Generalinspektors nicht in der alten Form auf den Bund übertragen werden kann, weil der Bund nur für Bundesfernstraßen zuständig ist. Wenn Straßenverzeichnisse gleichwohl beibehalten werden, so nur deshalb, weil sie für die Verwaltung einen guten Überblick über die jeweiligen besonderen Rechtsverhältnisse an der Straße ermöglichen.

Die Bundesstraßen erhalten einheitliche Nummern und einzelne Strecken auch besondere Bezeichnungen (z. B. Bergstraße, Nibelungenstraße, Ostmarkstraße). Um die Einheitlichkeit sicherzustellen, mußte hier die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr vorbehalten bleiben.

## Zu § 2

### 1.

Die Eigenschaft als öffentliche Straße erhält eine Straße grundsätzlich erst durch die Widmung. Diese ist ein Verwaltungsakt, der öffentlich bekanntzumachen ist. Absatz 1 regelt in Satz 1 die Widmung neuer Bundesfernstraßen und in Satz 2 die Aufstufung bestehender öffentlicher Straßen zu Bundesfernstraßen. Die Aufstufung ist also rechtlich auch Widmung, nämlich zur Bundesfernstraße. Die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr bzw. des Bundesministers der Finanzen in diesen Fällen müßte vorbehalten bleiben, weil mit der Widmung und Aufstufung erhebliche finanzielle Belastungen für den Bund begründet werden können.

Wie aus Nummer 1 der Begründung zu § 1 hervorgeht, gibt es nach diesem Entwurf keine Fernstraßen der Länder. Es ist auch nicht Aufgabe des Bundes, örtliche oder bezirkliche Straßen in eigener oder in Auftragsverwaltung zu haben. Dient eine öffentliche Straße, die bisher nur örtliche oder bezirkliche Bedeutung hatte, durch die Verkehrsentwicklung oder eine Verkehrsverlagerung tatsächlich dem Fernverkehr im Sinne des § 1, so soll sie damit zum Aufgabenbereich des Bundes gehören, ebenso wie eine Fernstraße, die wegen der tatsächlichen Verhältnisse nicht mehr dem Fernverkehr dient, aus dem Aufgabenbereich des Bundes ausscheiden muß. Aus den Veränderungen der Bedeutung einer Straße, die sich aus dem Wesen des Verkehrs ergeben, zieht der Entwurf die Folgerung, daß in diesen Fällen eine Zuständigkeitsverlagerung zwischen Bund und Län-

dern eintreten muß, die durch Aufstufung oder Abstufung bewirkt wird. Das Bundesfernstraßengesetz kann nicht nur für den gegenwärtigen Zustand eine Regelung treffen, sondern muß auch eine künftige Entwicklung des Fernstraßennetzes berücksichtigen.

### 2.

Mit der Widmung wird die Ausübung der Eigentumsrechte an dem Straßengrundstück eingeschränkt. An die Schaffung eines öffentlichen Eigentums im Sinne Otto Mayers ist dabei nicht gedacht. Es werden daher gewisse zivilrechtliche Voraussetzungen für die Widmung verlangt.

### 3.

Mit der Widmung geht die öffentliche Zweckbestimmung der privatrechtlichen Nutzungsmöglichkeit vor. In Absatz 3 ist dieser anerkannte Grundsatz des öffentlichen Rechts zum Ausdruck gebracht, wenigstens soweit, daß privatrechtliche Verfügungen oder Verfügungen im Wege der Zwangsvollstreckung die Widmung nicht berühren. Damit ist also z. B. ein Verkauf grundsätzlich nicht ausgeschlossen; der Käufer ist jedoch an die Beschränkung durch die Widmung gebunden. Da es sich um eine öffentlich-rechtliche Beschränkung handelt, bedarf sie nicht der Eintragung im Grundbuch.

### 4.

Mit der Widmung entstehen Rechtsbeziehungen zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Verkehrsteilnehmer. Der Bund hat zwar die Aufgabe, Fernstraßen zu bauen und zu unterhalten; er ist aber nicht verpflichtet, eine Straße, die die Eigenschaft einer Fernstraße verloren hat, weiterhin für den öffentlichen Gebrauch zu unterhalten. In diesem Fall hat er die Möglichkeit, die Entwidmung auszusprechen. Ist die Straße geeignet, einem geringeren Verkehrsbedürfnis zu dienen, z. B. als öffentliche Gemeindestraße, muß die Straßenbaulast von der Körperschaft übernommen werden, der diese Aufgabe nach dem öffentlichen Recht obliegt. In diesem Gesetz konnte eine Verpflichtung des Landes oder einer Gemeinde zu einer Übernahme der Straße nicht ausgesprochen werden, weil die Gesetzgebung für Straßen, die nicht Fernstraßen sind, dem Bund nicht zusteht. Es blieb nur der Weg, daß dem Bund das Recht der Entwidmung

gegeben wird und es dem Land, das für die Gesetzgebung und Verwaltung der übrigen Straßen zuständig ist, überlassen bleiben muß zu bestimmen, wer den Verkehrsweg gegebenenfalls übernimmt. Das Verfahren im einzelnen kann durch allgemeine Verwaltungsvorschriften geregelt werden.

5.

Die Bekanntmachung der Einziehung und die Möglichkeit, Einwendungen zu erheben, ist bestehendes Recht. Die Abstufung soll nur zum Ende eines Haushaltsjahres mit ausreichender Vorausankündigung ausgesprochen werden, um dem neuen Straßenbaulastträger die Übernahme der Straße zu erleichtern. Eine Anhörung in den Fällen der Auf- und Abstufung vorzusehen, erschien nicht erforderlich, da in diesen Fällen ohnedies eingehende Verhandlungen mit den jeweils beteiligten Körperschaften notwendig sind.

6.

Gemeingebrauch und Sondernutzung sind begrifflich nur an öffentlichen Straßen gegeben. Mit der Einziehung haben sie ihre Grundlage, nämlich das Vorhandensein einer öffentlichen Straße, verloren. Die Feststellung, daß sie mit der Einziehung entfallen, entspricht daher der öffentlich-rechtlichen Behandlung von Gemeingebrauch und Sondernutzung.

### Zu § 3

1.

Nach bisher allgemeiner Auffassung ist die Straßenbaulast die öffentlich-rechtliche, der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber bestehende Pflicht, in Beziehung auf den Bau, die bauliche Gestaltung und Einrichtung sowie die Unterhaltung öffentlicher Wege alles zu leisten, was erforderlich und zweckmäßig ist, damit den jeweils gegebenen Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs Genüge geschieht, wobei Inhalt und Umfang nicht ein für allemal und überall gleichmäßig feststehen. Maß, Art und Höhe der erforderlichen Kosten müssen zu den Verkehrsinteressen in angemessenem Verhältnis stehen, es sei denn, daß der Schutz von Menschenleben in Frage steht. Die Straßenbaulast umfaßt mithin alle Leistungen, die im Interesse eines geregelten Verkehrs auf einer Straße an Arbeiten, Anlagen und Einrichtungen erforderlich sind. Zum Inhalt der Wegebaulast gehört es ins-

besondere, die Wege anzulegen, zu verlegen und einzuziehen, dem Verkehrsbedürfnis entsprechend zu unterhalten, zu verbreitern, zu verbessern, bauliche Verkehrshindernisse auf den Wegen zu beseitigen, ferner die durch Anlegung, Verbreiterung, Verbesserung und Verlegung begründeten Entschädigungen zu bezahlen. Die Sicherheit des Verkehrs muß im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten gewährleistet sein.

2.

Da bisher eine Haftung des Trägers der Straßenbaulast aus der Verletzung seiner öffentlich-rechtlichen Aufgaben gesetzlich nicht normiert war, hat die Rechtsprechung eine Haftung aus § 823 BGB begründet. Hiernach soll nach einem allgemeinen Grundsatz des bürgerlichen Rechts derjenige, der eine Straße zum öffentlichen Verkehr bestimmt und einrichtet, für die ordnungsmäßige und betriebssichere Herstellung und Instandhaltung der Straße und aller zu ihrer Benutzung bestimmten Einrichtungen verantwortlich sein und wegen einer Verletzung dieser „bürgerlich-rechtlichen Pflicht“ nach § 823 BGB haften. Absatz 2 legt die materiell-rechtlichen Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast näher fest, um damit der Verwaltung einen bestimmten Rahmen ihrer Aufgaben zu geben. Im übrigen verbleibt es bei den Haftungsbestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Artikels 34 GG. Die finanzielle Lage läßt es nicht zu, sämtliche Straßen in absehbarer Zeit in einen vollkommen einwandfreien Zustand zu bringen. Daher soll eine Haftung dann ausgeschlossen sein, wenn der Verkehrsteilnehmer auf den nicht verkehrssicheren Zustand der Straße durch Verkehrszeichen hingewiesen worden ist.

3.

Dem Träger der Straßenbaulast ist die Zuständigkeit, durch Verkehrszeichen auf Mängel des Straßenzustandes hinzuweisen, übertragen worden. Die Zuständigkeit überschneidet sich nicht mit der der Verkehrspolizei, weil es sich nicht um Maßnahmen der Verkehrsregelung handelt, sondern nur um Hinweise, die auf den Straßenzustand aufmerksam machen sollen. Sie ist auch dann gegeben, wenn die Beeinträchtigung durch von außen kommende Einwirkungen z. B. durch Steinschlag, Baumäste hervorgerufen ist, jedoch nicht dann, wenn ein Verkehrshinder-



nis durch den Verkehr selbst, z. B. durch unbeleuchtete Fahrzeuge, Fahrzeugwracks verursacht ist. Die vorherige Beteiligung der örtlichen Straßenverkehrsbehörde würde, da die Aufstellung ohnehin dem Träger der Straßenbaulast obliegt, eine unnötige Verwaltungsarbeit bedingen und gegebenenfalls dazu führen, daß die Hinweise für die Verkehrsteilnehmer zu spät aufgestellt werden. Es gehört zu den eigentlichen Aufgaben der Straßenbaubehörde, die technischen Mängel der Straße zu erkennen und zu kennzeichnen. Die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde, neben den Hinweisschildern noch verkehrsregelnde Maßnahmen nach § 3 StVO anzuordnen, bleibt unberührt. Für die Beseitigung der Straßenmängel bzw. zur Aufstellung von Warnschildern muß dem Träger der Straßenbaulast eine angemessene Frist gewährt werden, insbesondere dann, wenn es sich um Fälle höherer Gewalt oder Eingriffe Dritter handelt. Einer Regelung in diesem Gesetz bedurfte es jedoch nicht, weil sich dies bereits aus § 823 BGB und der Rechtsprechung hierzu ergibt (Verkehrssicherungspflicht).

4.

Die Vorschrift über Schneeräumen und Streuen gibt die derzeitige Rechtslage wieder. Sie dient der Klarstellung, da im Schrifttum vereinzelt die Auffassung vertreten worden ist, daß es noch zur Straßenbaulast gehöre, die Straße von Schnee und Glätteis freizuhalten, zumindest aber gefordert wurde, eine derartige Verpflichtung künftig zu begründen. Die Einführung einer Schneeräumspflicht und Streupflicht ist bei dem Stand der technischen Entwicklung und im Hinblick auf die finanziellen Auswirkungen nicht möglich. Unabhängig von dieser Rechtslage wird der Straßenbaulastträger gleichwohl bemüht sein, den Gefahren des Winters im Interesse des Verkehrs zu begegnen. Bei dem Vorbehalt der landesrechtlichen Vorschriften handelt es sich im wesentlichen um das Schneeräumen und Streuen in der geschlossenen Ortslage.

#### Zu § 4

Die Vorschrift entspricht der bisherigen Regelung in § 12 der Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes vom 29. Mai 1941 — Reichsgesetzbl. I S. 315 — (RABDV) und § 38 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955).

#### Zu § 5

1.

Da der Bund nach Artikel 90 GG Eigentümer der Bundesfernstraßen geworden ist, hat er in der Regel auch die Straßenbaulast zu tragen. Für Fernstraßen verschiedene Träger der Straßenbaulast zu bestimmen, was an sich möglich wäre, erschien nicht zweckmäßig und für die Führung der Verwaltung untunlich. Eine Ausnahme von der Regel ist für die Ortsdurchfahrten angebracht.

Eine weitere Ausnahme ergibt sich aus der geschichtlichen Entwicklung. Für gewisse Teile oder Strecken von Straßen sind Dritte straßenbaupflichtig. Dies gilt insbesondere für Brücken und Kreuzungsanlagen. Für die Kreuzungen mit Eisenbahnen hat bereits das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 — Reichsgesetzbl. I S. 1211 — (KrG) eine Regelung getroffen; für die sogenannten Preußenbrücken über öffentliche Ströme soll die Bereinigung im Laufe der Zeit durch § 25 Abs. 11 ermöglicht werden. An der Baulast Dritter ist auch durch § 6 Abs. 1 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vom 2. März 1951 nichts geändert worden.

2.

Bei Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit mehr als 6000 Einwohnern lag die Straßenbaulast nach dem StrRegG (§ 2 Abs. 2) bei den Gemeinden. Diese Ortsdurchfahrten, die regelmäßig im Eigentum der Gemeinden stehen, dienen vorzugsweise dem gemeindlichen Verkehr, so daß die gemeindlichen Interessen vorwiegen. Der Straßenbaulastträger der Fernstraßen ist in erster Linie an einem zügigen und reibungslosen Durchgangsverkehr innerhalb der Gemeinden interessiert. Von der bisherigen Regelung abzugehen, besteht keine Veranlassung, da sie sich bewährt hat.

Derzeit ist die Zahl der Einwohner nach der Volkszählung vom 16. Juni 1933 maßgebend. Im Hinblick auf die Entwicklung der Bevölkerungszahl in den Gemeinden ist geprüft worden, ob die Zahl von 6000 Einwohnern beibehalten oder eine neue Volkszählung zugrunde gelegt werden sollte. Entscheidend hierbei mußte der Gesichtspunkt bleiben, daß die Gemeinden die Baulast dann zu tragen haben, wenn die gemeindlichen

Interessen die des Durchgangsverkehrs überwiegen. Die Erhebungen haben gezeigt, daß eine Grenze bei 10 000 Einwohnern nach der Volkszählung vom 13. September 1950 zu dem Ergebnis führen würde, daß Ortsdurchfahrten in Städten in die Baulast des Bundes kommen würden, bei denen die gemeindlichen Interessen überwiegen (z. B. Bad Ems, Nekarsulm, Boppard). Die im Entwurf vorgesehene Grenze von 9000 Einwohnern wird den Verhältnissen wohl am besten gerecht. Sie bringt auch keine wesentlichen Verschiebungen der Baulast im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand. Nur wo die Einwohnerzahl durch Vertriebene besonders angestiegen ist, sollte durch eine Übergangsregelung ein billiger Ausgleich geschaffen werden (vgl. § 25 Abs. 2).

3.

Für Ortsdurchfahrten in Gemeinden unter 6000 Einwohnern bestand bisher eine Sonderregelung dahin, daß die Straßenbaulast des Bundes für die Durchgangsstraßen auf gewisse Maße beschränkt war (vgl. § 2 Abs. 2 StrRegG und § 15 StrRegDV). Auch an diesem bewährten Grundsatz soll festgehalten werden, jedoch wird von der bisherigen Regelung insoweit abgegangen, als die Straßenbaulast nicht mehr in der Längsrichtung der Straße selbst aufgeteilt wird. Der Entwurf sieht nur noch eine Kostenbeteiligung der Gemeinden nunmehr unter 9000 Einwohnern in dem Maße vor, als der Bund für die Ortsdurchfahrt höhere Aufwendungen hat als der Fernverkehr erfordert. Den Maßstab hierfür bilden die Ausbauverhältnisse der freien Strecke der Bundesstraßen. Da die Gehwege stets in überwiegendem Maße den gemeindlichen Interessen dienen, bleibt für sie die Baulast bei der Gemeinde.

4.

Der Begriff Ortsdurchfahrt entspricht im wesentlichen der bisherigen Regelung (§§ 13, 14 StrRegDV). Die Möglichkeit für eine abweichende Festsetzung der Ortsdurchfahrt im Einzelfall ist erforderlich, weil nach den bisherigen Erfahrungen die örtlichen Verhältnisse bisweilen eine Ausnahme rechtfertigen. Bei Änderung der Bebauung ist eine neue Festsetzung der Ortsdurchfahrten auf Grund dieser Bestimmung jederzeit möglich, wenn es auch im Interesse des Fernverkehrs nicht erwünscht ist, die Ortsdurchfahrten durch neue Bebauung, die grundsätzlich nicht zulässig ist, zu verlängern.

5.

Die Regelung über die Kostentragung bei Ortsumgehungen entspricht dem § 29 StrRegDV mit der Abweichung, daß eine Beteiligung der Gemeinden nur noch dann vorgesehen ist, wenn die Gemeinde selbst ein Interesse an der Schaffung einer Ortsumgehung bekundet. Im übrigen werden die Ortsumgehungen mehr im Interesse des Fernverkehrs als des Ortsverkehrs geschaffen werden und die bisherigen Durchgangsstraßen als Gemeindestraßen bleiben.

In Anlehnung an die vorgesehene Regelung des Genfer Straßen-Übereinkommens ist der Begriff der Ortsumgehung erweitert; eine Straße kann auch dann eine Ortsumgehung sein, wenn sie zwar innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt, aber sonst die wesentlichen Merkmale einer Ortsumgehung (Anbaufreiheit) vorliegen. Ein Bedürfnis hierfür besteht besonders bei Gemeinden in bergigem Gelände oder in engen Tälern.

## Zu § 6

1.

Das StrRegG hat über die Eigentumsverhältnisse an den Straßengrundstücken keine Regelung getroffen, sondern lediglich bestimmt, daß dem Träger der Straßenbaulast die Rechte und Pflichten aus dem Eigentum an der Straße zustehen. Beim Wechsel des Trägers der Straßenbaulast trat also nicht ohne weiteres auch der Übergang des Eigentums an dem Straßengrundstück auf den neuen Träger der Straßenbaulast ein. Diese nur als vorläufig bezeichnete Regelung konnte jedoch nicht befriedigen. Mit dem Wechsel der Straßenbaulast soll nunmehr auch das Eigentum an den Straßengrundstücken kraft Gesetzes übergehen. Im Verhältnis zu den mit der Straßenbaulast verbundenen Pflichten kommt dem Eigentum kein besonderer wirtschaftlicher Wert zu, vielmehr überwiegen die Lasten den Grundstückswert bei weitem. Dies entspricht auch der allgemeinen Übung, daß bei Übergang der Aufgaben von einer Körperschaft auf eine andere das Eigentum an den den Aufgaben dienenden Einrichtungen ohne Ablösung übergeht; so auch Artikel 134 Abs. 2 GG; § 42 des Gesetzes über die Errichtung einer Bundesanstalt für Arbeitslosenvermittlung und Arbeitslosenversicherung vom 10. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 123); § 10 des Gesetzes über den Deutschen Wetterdienst vom

11. November 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 738). Aus Gründen des Sachzusammenhanges müssen auch alle Rechte und Pflichten, die mit dem Bestand der Straße zusammenhängen (dazu gehören z. B. auch die Sondernutzungen) beim Wechsel der Straßenbaulast auf den neuen Träger übergehen. Nur die zur Durchführung früherer Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen eingegangenen, im wesentlichen also die Finanzierungsverbindlichkeiten, sollen vom Übergang ausgeschlossen sein; so auch § 4 der Verordnung zur Regelung der finanziellen Auseinandersetzung zwischen den alten und neuen Trägern der Straßenbaulast vom 12. Februar 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 181).

## 2.

Im Falle der Einziehung soll ein gewisser Ausgleich für den Eigentumsverlust beim Wechsel der Straßenbaulast möglich sein. Es wird sich hier meistens um solche Fälle handeln, bei denen Gemeinden, die früher Eigentümer waren, nach Einziehung einer Straße ein besonderes wirtschaftliches Interesse haben, die Grundstücke der eingezogenen Straße für ihre gemeindlichen Zwecke zu verwenden.

## 3.

Die Absätze 3 und 4 bringen das grundbuchrechtliche Verfahren und entsprechen im wesentlichen dem § 9 BStrVermG. Die Regelung bezieht sich nur auf Fälle, in denen die Straßengrundstücke im Grundbuch eingetragen sind. Sie soll weder die bestehende Grundbuchfreiheit von Straßengrundstücken außer Kraft setzen noch eine Eintragung in das Grundbuch zwingend vorschreiben.

## Zu § 7

### 1.

An den bisher in den Landesgesetzen und in der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen über den Gemeingebrauch ist Wesentliches nicht geändert worden. Absatz 1 begründet kein subjektives Recht eines einzelnen, sondern nur ein sogenanntes Reflexrecht. Während früher der Gemeingebrauch in der Regel die Befugnis zum Gehen, Fahren, Reiten und Viehtreiben enthielt, stellt es Absatz 1 auf die Befugnis zum Gebrauch zum Verkehr allgemein ab. Der Gemeingebrauch kann sich selbstverständlich nur auf die dem eigentlichen Verkehr unmittelbar dienenden Anlagen erstrecken (Fahrbahn, Parkraum usw.), nicht aber auf deren Zubehör, Nebenanlagen usw. (§ 1 Abs. 4), denn

diese dienen dem Verkehr nur mittelbar. Da der Gemeingebrauch jedermann kraft Widmung zusteht, muß der einzelne auch auf den Gebrauch durch andere entsprechend Rücksicht nehmen, insbesondere darauf, daß auch andere an der Ausübung des Gemeingebrauchs nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert werden.

Die Ausübung des Verkehrs im einzelnen richtet sich in erster Linie nach der Widmung. So dürfen z. B. Bundesautobahnen nur von Kraftfahrzeugen benutzt werden, Radwege nur von Radfahrern und Gehwege nur von Fußgängern. Weiterhin kann der Gemeingebrauch durch im Interesse der Verkehrsabwicklung getroffene verkehrspolizeiliche Anordnungen beschränkt werden. Der Gebrauch der Straße für überwiegend andere Zwecke ist kein Gemeingebrauch; vielmehr soll der Verkehrsraum dem fließenden Verkehr und auch der Parkraum dem ruhenden Verkehr vorbehalten sein. Kein Gemeingebrauch liegt insbesondere vor, wenn ein Gewerbe vom stehenden Fahrzeug aus auf der öffentlichen Straße betrieben wird, z. B. Speiseeiswagen, Reklamewagen, fahrbare Würstchenstände u. ä. Die Einschränkung betrifft nicht den gewerblichen Kraftverkehr, den Verkehr der Kraftdroschken und Omnibusse usw., weil bei diesen naturgemäß der Verkehrszweck überwiegt. Der Anregung, für die Fahrbahnen der Bundesfernstraßen im Interesse des fließenden Verkehrs das Parken als Gemeingebrauch allgemein auszuschließen, wurde im Entwurf nicht entsprochen, weil dies zur Zeit nicht für alle Fernstraßen nötig erscheint, im übrigen aber richtiger bei der Neufassung der Straßenverkehrsordnung zu behandeln ist.

Der sogenannte gesteigerte Gemeingebrauch ist seinem Wesen nach nicht Gemeingebrauch im Sinne dieser Vorschrift, sondern der Gebrauch der Straße durch Anlieger in einem weiteren Umfange als nur zum Verkehr. Er fällt daher unter die Vorschriften über Sondernutzungen (§ 8), wobei die Unentgeltlichkeit des gesteigerten Gemeingebrauchs, soweit sie bisher üblich war, weiter aufrechterhalten bleiben kann (vgl. § 8 Abs. 7). Eine allgemeine Regelung hierfür in diesem Gesetz erschien im Hinblick auf die örtlich verschiedenen Verhältnisse nicht zweckmäßig und notwendig, zumal es sich mehr um Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft handelt.

Der letzte Satz des Absatzes 1 (Gebühren) soll die Möglichkeit der Gebührenerhebung für besondere Fernstraßen (z. B. Autobahnen) offenhalten, falls sich hierfür eine Notwendigkeit ergeben sollte.

Nach Absatz 2 kann der Gemeingebrauch im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beschränkt werden, wenn bauliche Gründe dies erfordern. Die Anordnung der Beschränkungen durch Verkehrszeichen regelt sich nach der StVO; bei Baustellen ist in der Regel der Träger der Straßenbaulast, im übrigen die Verkehrspolizeibehörde zuständig (§ 3 StVO).

3.

Verunreinigungen der Straße durch Dritte, die über das übliche Maß hinausgehen, können gegeben sein bei Verkehrsunfällen, bei unvorschriftmäßigem Fahren (Bremsen), bei Ablagerung von Generatorasche, bei Verlust von verunreinigenden Materialien usw.

#### Zu § 8

1.

Die Erlaubnis für Sondernutzungen, auf die kein Rechtsanspruch besteht, ist öffentlich-rechtlicher Natur. Sie wird, wie bisher üblich, in der Regel vom Träger der Straßenbaulast erteilt. In Ortsdurchfahrten, wo die gemeindlichen Interessen eine besondere Berücksichtigung verdienen, soll sie von den Gemeinden erteilt werden, wobei allerdings über die Frage, ob die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden, dem Träger der Straßenbaulast eine entscheidende Mitwirkung vorbehalten ist (Zustimmung).

2.

Die Sondernutzung wurde bisher sowohl als ein Institut des öffentlichen Rechts als auch des Privatrechts (Eigentum) angesehen. Der Entwurf regelt diese Frage im Sinne der öffentlich-rechtlichen Auffassung. Da auf die Sondernutzung kein Rechtsanspruch besteht, können Art und Umfang durch Bedingungen und Auflagen näher geregelt und Gebühren erhoben werden.

3.

Zufahrten an den freien Strecken der Fernstraßen (Absatz 4) gefährden den schnellen Verkehr in besonderem Maße. Sie werden daher als Sondernutzungen behandelt. Diese Regelung ersetzt zum Teil den Runderlaß

des Reichsarbeitsministers über den Anbau an Verkehrsstraßen vom 8. September 1936 hinsichtlich der Fernstraßen.

4.

Die Bundesfernstraßen dienen dem Fernverkehr und sind auch dementsprechend ausgestaltet. Erfordert die Benutzungsart eines Unternehmens besondere Anlagen, die für den Fernverkehr an sich nicht erforderlich sind, so besteht Veranlassung, die Mehrkosten von dem Unternehmen zu erheben. Die Anlage von Omnibus-, Obus- und sonstigen Haltestellen an Bundesfernstraßen wird nur dann unter diese Regelung fallen, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fernverkehrs, die Schaffung besonderer Haltestellenanlagen z. B. Buchten oder Wendeplätze erfordert. Im übrigen wird die Benutzung der Straßen durch Unternehmen des Personenverkehrs durch das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande geregelt.

5.

Die Benutzung der Fernstraßen für besondere Veranstaltungen wie Motorradrennen, Umzüge, Geschwindigkeitsfahrten u. ä. muß als Sondernutzung von einer Erlaubnis abhängig gemacht werden. Auf die Regelung des § 5 Abs. 3 StVO ist Rücksicht genommen, um zu vermeiden, daß die Veranstalter die Erlaubnis bei zwei Stellen einholen müssen.

6.

In Ortsdurchfahrten sind für Anlieger nach örtlichem Recht Nutzungen gegeben, die man als gesteigerten Gemeingebrauch bezeichnet. Dieser wird zum Teil als Gemeingebrauch, zum Teil als Sondernutzung behandelt. Da hier überwiegend gemeindliche Interessen in Betracht kommen, ist hierfür im Entwurf keine Regelung vorgesehen; der Zustimmungsvorbehalt soll sicherstellen, daß die örtlichen Regelungen mit den Interessen des Fernverkehrs in Einklang stehen.

7.

Absatz 8 bestimmt, daß dem Straßenbaulastträger aus der Sondernutzung keinerlei Mehrkosten und Nachteile erwachsen dürfen. Auch soll aus ihr keine Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Verkehrsweges abgeleitet werden.

8.

Absatz 9 schützt den bisherigen Besitzstand. Unwiderrufliche Nutzungsrechte können da-

her nur im Enteignungswege aufgehoben werden, wenn dies die Interessen des Fernverkehrs erfordern.

9.

Rechte zur Benutzung des Eigentums der Straße sollen, wie bisher, dann auf bürgerlich-rechtlicher Grundlage eingeräumt werden, wenn durch sie der Gemeingebrauch an der Straße nicht beeinträchtigt wird, somit eine öffentlich-rechtliche Regelung nicht geboten ist. Dies gilt insbesondere für Versorgungsleitungen, die über dem Verkehrsraum oder im Straßenkörper liegen. In diesen Fällen finden also die Vorschriften über Sondernutzungen keine Anwendung, vielmehr bleibt die Regelung einer freien Vereinbarung zwischen Eigentümer (Träger der Straßenbaulast) und dem Benutzer (Unternehmer) vorbehalten.

10.

Die Vorschriften des Telegraphenwege-Gesetzes vom 18. Dezember 1899 (Reichsgesetzbl. S. 705) bleiben unberührt.

#### Zu § 9

1.

Bebauungsbeschränkungen an Straßen finden sich in den ältesten Wegeordnungen wie auch in Bauungs- und Fluchtliniengesetzen. In neuerer Zeit haben das Reichsautobahngesetz vom 29. Mai 1941 — Reichsgesetzbl. I S. 312 — (RABG) und die Verordnung über die Regelung der Bebauung vom 15. Februar 1936 — Reichsgesetzbl. I S. 104 — den verkehrlichen Belangen durch Baubeschränkungen Rechnung zu tragen versucht. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erfordern bei den hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs eine Regelung, wonach in einer engeren Zone eine Bebauung an freien Strecken unterbleiben soll, während in der weiteren Zone eine Versagung nur dann möglich ist, wenn die in Absatz 3 aufgeführten Voraussetzungen gegeben sind. Die Bebauungsbeschränkung ist nach überwiegender Auffassung keine Enteignung, sondern Auswirkung der Sozialgebundenheit des Eigentums. Da die Bebauungsbeschränkungen nur für die freien Strecken gelten und die Bebauungsgebiete nicht einbezogen sind, entsteht kein besonderer Schaden; die Benutzung der anliegenden Grundstücke in der bisherigen Art wird im übrigen nicht beschränkt. Die vorgesehenen Zonen entsprechen im wesent-

lichen den bereits vorhandenen ähnlichen Regelungen. Für die Bundesstraßen mußte insbesondere auch auf die Sichtverhältnisse bei Straßen- und Eisenbahnkreuzungen Rücksicht genommen werden.

2.

Die Versagung der Genehmigung bzw. die Erteilung von Auflagen wird von gewissen, verwaltungsrichterlichen nachprüfbaren Voraussetzungen abhängig gemacht. Die Voraussetzungen für die Versagung der Genehmigung sind auf die Belange des Straßenverkehrs und des Straßenbaues, insbesondere auf die Verkehrssicherheit und die bauliche Gestaltung der Straße selbst abgestellt.

3.

Absatz 4 soll sicherstellen, daß die Bebauungsbeschränkungen dann schon wirksam werden, wenn mit der Durchführung des Straßenbauvorhabens mit Sicherheit gerechnet werden kann. Dies ist in der Regel im Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens der Fall.

4.

Nachdem sich die Außenwerbung in immer stärkerem Maße auch der Fernstraßen als Betätigungsfeld bedient, muß dafür Sorge getragen werden, daß hierdurch die berechtigten Interessen des Straßenbaues und Straßenverkehrs nicht beeinträchtigt werden. Die Außenwerbung an freien Strecken soll grundsätzlich unterbleiben; soweit sie sich in weiterer Entfernung von der Straße befindet, soll sie aus straßenbaulichen Gründen dort unterbunden werden, wo mit öffentlichen Mitteln für die bauliche Gestaltung besondere Aufwendungen gemacht wurden, so z. B. bei der Ausgestaltung schöner Straßenstrecken (Alpenstraße) oder ausdrucksvoller Straßenbauwerke (Talübergänge), oder wo der Schutz des Straßenbildes es erfordert. Die Regelung berücksichtigt auch den Beschluß der Arbeitsgemeinschaft für Straßen in der Wirtschaftskommission der UN in der Sitzung vom 12. bis 16. Juli 1948 in Genf, wonach Reklameschilder an Straßen des internationalen Straßennetzes verboten sein sollen (Bundestagsdrucksache Nr. 2350).

5.

Die Aufstellung von Schildern, die überwiegend dem Verkehrsteilnehmer als Hinweis für Tankstellen, Raststätten, Werkstätten und dgl. dienen, wird durch die Ausnahme-

regelung des Absatzes 8 ermöglicht. Das gleiche gilt für notwendige Ausnahmen für Werbeanlagen am Ort der eigenen Leistung, wobei bei der Erteilung der Ausnahmegenehmigung die im Interesse des Verkehrs gebotenen einschränkenden Auflagen gemacht werden können.

6.

Die Ausnahmeregelung des Absatzes 7 ist möglich, weil bereits in den dort genannten Verfahren die Belange des Fernverkehrs gewahrt werden können. Die Ausnahme für Werbeanlagen in Ortsdurchfahrten ist erforderlich, weil insoweit die örtlichen oder landesrechtlichen Vorschriften maßgebend sein sollen.

#### Zu § 10

1.

Schutzwaldungen an Straßen dienen nicht nur der Erhaltung des Landschaftsbildes an der Straße, sondern auch der Sicherung der Straße und dem Schutz vor Witterungseinflüssen. Die Schutzwaldbestimmungen des Reichsautobahngesetzes haben sich im wesentlichen bewährt. Es hat sich jedoch gezeigt, daß besondere Weisungen meist gar nicht erforderlich waren, da die richtige Pflege des Waldes auch die für die Straße besten Voraussetzungen schafft. Daher wird an dem Grundsatz der bisherigen Regelung festgehalten. Ob und in welchem Umfange im Einzelfall von der Schutzwaldvorschrift Gebrauch gemacht wird, bleibt dem Verwaltungsermessen überlassen, wobei die Forstaufsichtsbehörde maßgebend eingeschaltet ist.

2.

§ 9 RABG hatte besondere Weisungen der Forstaufsichtsbehörde und eine Entschädigungsregelung vorgesehen. Davon konnte Abstand genommen werden, weil besondere Maßnahmen von dem Eigentümer oder Nutznießer nicht mehr gefordert werden. Die auch im eigenen Interesse des Eigentümers liegende Erhaltung und Unterhaltung des Waldes, die von der Forstaufsichtsbehörde zu beaufsichtigen ist, enthält keinen Entschädigungsstatbestand.

#### Zu § 11

1.

Die Straßen müssen vor Einwirkungen, die ihre Zweckbestimmung beeinträchtigen, ge-

schützt werden. So ist die Abwehr von Schneeverwehungen auf den Straßen vielfach nur dadurch möglich, daß man seitlich der Straßen in einem größeren Abstand Schneezäune aufstellt. Eine Rechtsgrundlage, die Aufstellung von Schneezäunen zu dulden, gab es bisher nur nach Landesrecht. Die mit der Aufstellung von Schneezäunen verbundenen Schäden der Grundeigentümer sind in der Regel geringer Natur und bestehen im wesentlichen darin, daß bei größeren Schneefällen die sich hinter den Zäunen ablagernden Schneemassen stark verdichten und so das Auftauen an diesen Stellen im Frühjahr verzögern. Der Schutz der Straßen kann aber auch erforderlich werden zur Abwehr von Steinschlag und Geröll, wofür geeignete Fangvorrichtungen in entsprechender Entfernung angebracht werden müssen.

2.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß verschiedene Anlagen längs der Bundesfernstraßen durch Sichtbehinderung den Verkehr gefährden. Die Beseitigung solcher Einrichtungen stellt zwar eine Beschränkung, aber keinen unmittelbaren Eingriff in die Substanz des Grundstücks dar.

3.

Die Absätze 3 und 5 regeln das Verfahren und die Entschädigung.

#### Zu §§ 12 und 13

1.

Ein besonderes Kreuzungsrecht für die Kreuzungen mehrerer Straßen war bisher nicht erforderlich, weil alle klassifizierten Straßen dem Weisungsrecht des Reiches unterstanden. Nachdem nunmehr aber der Bund nur für die Fernstraßen Gesetzgebungsrecht und Weisungsrecht hat, mußten auch die Kreuzungen zwischen Fernstraßen und sonstigen Straßen behandelt werden.

2.

Die Regelung entspricht im wesentlichen der des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 — Reichsgesetzbl. I S. 1211 — (KrG). Die Pflicht zur Kostentragung für Bau und Änderung von Kreuzungsanlagen behandelt § 12, die für die Unterhaltung der Kreuzungsanlagen § 13. Abweichend vom Kreuzungsgesetz ist bei der Änderung bestehender Kreuzungen (§ 12 Abs. 3) nicht die

hälftige Kostenteilung vorgesehen, sondern die Teilung nach Fahrbahnbreiten, womit im Rahmen des sich aus der Kreuzung zwangsläufig ergebenden Gemeinschaftsverhältnisses der Wertigkeit und der Verkehrsbedeutung der sich kreuzenden Straßen Rechnung getragen werden soll. Bei Kreuzungsbauwerken (§ 13 Abs. 2) ist die Unterhaltslast nicht grundsätzlich dem Träger der Straßenbaulast auferlegt, dessen Verkehrsweg über das Bauwerk führt, sondern dem Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraße. In aller Regel wird in diesen Fällen die planfreie Kreuzung überwiegend dem Fernverkehr dienen und es besteht auch ein besonderes Interesse an einer ausreichenden und ordnungsgemäßen Unterhaltung des über die Fernstraße führenden Bauwerks.

3.

Während für die Anordnung von Kreuzungsänderungen und -ergänzungen nach dem Kreuzungsgesetz eine besondere Anordnung der obersten Bundesbehörde erforderlich ist, erscheint es für das Verhältnis zwischen verschiedenen öffentlichen Straßen zweckmäßig und ausreichend, die notwendigen Anordnungen im Planfeststellungsverfahren zu treffen, bei dem die Träger der Straßenbaulast der sich kreuzenden Straßen beteiligt sind, zumal der Bundesminister für Verkehr, falls Meinungsverschiedenheiten bestehen, den Plan feststellt.

4.

Bei Straßen kommen außer Kreuzungen auch Einmündungen in Betracht. Für die Regelung der Rechtsbeziehungen der einmündenden Straße zur Bundesfernstraße sind die Bestimmungen über die Kreuzungen zugrunde zu legen (§ 12 Abs. 6, § 13 Abs. 8).

5.

Bei der Vielfalt der Kreuzungs- und Einmündungsfälle ist es nicht möglich, im Gesetz alle Einzelheiten über die Abgrenzung der räumlichen Zuständigkeit zu regeln, ohne daß die Klarheit leiden würde. Diese wesentlich auch technisch bedingten Regelungen sollen daher einer besonderen Rechtsverordnung vorbehalten bleiben (§ 13 Abs. 9).

#### Zu § 14

1.

Bei der Sperrung von Bundesfernstraßen wurde bisher der Verkehr auf die nächsten

Straßenzüge umgeleitet, ohne daß der Straßenbaulastträger der Umleitungsstrecke für den erhöhten Verschleiß und die verstärkte Beanspruchung seiner Straße eine Entschädigung verlangen konnte. Da dies zu Unbilligkeiten und zu ungerechtfertigten Belastungen meist leistungsschwacher Träger der Straßenbaulast führte, sieht der Entwurf eine Entschädigung vor. In Absatz 1 ist der Grundsatz festgehalten, daß der Straßenbaulastträger im Falle von Umleitungen verpflichtet ist, die Umleitung zu dulden und alles zu tun, um den umgeleiteten Verkehr möglichst sicher zu gestalten. Durch die Umleitung ändert sich also nichts an der Verantwortung des Trägers der Straßenbaulast. Nach Absatz 3 sollen ihm jedoch alle nötigen Mehraufwendungen, die ihm durch die Umleitung über seine Straße erwachsen, ersetzt werden.

2.

Die rechtzeitige Unterrichtung soll den Träger der Straßenbaulast der Umleitungsstrecke in die Lage versetzen, die erforderlichen Maßnahmen im Benehmen mit dem Träger der Straßenbaulast der anderen Straße zu ergreifen. Die Straßenverkehrsbehörde ist zu unterrichten, damit sie gegebenenfalls verkehrspolizeiliche Anordnungen treffen kann.

3.

Wenn bei einer Umleitung private Wege, die dem öffentlichen Verkehr dienen, beansprucht werden, ist, da es sich hierbei um einen Eingriff in das Privateigentum handelt, über die Maßnahmen des Absatzes 3 hinaus vorgesehen, daß auf Verlangen der frühere Zustand wiederhergestellt wird. Einer weitergehenden Entschädigung bedarf es, da kein weiterer Schaden entsteht, nicht.

#### Zu § 15

1.

Die Bundesautobahnen bilden mit ihren Betriebs- und Nebenbetriebsanlagen ein in sich geschlossenes Verkehrsnetz. Da sie als Straßen des motorisierten Schnellverkehrs abseits von Ortschaften liegen und der Verkehrsteilnehmer nicht genötigt sein soll, sie zu verlassen, um Mahlzeiten einzunehmen, sich auszurufen und zu erfrischen, sein Kraftfahrzeug zu betanken oder in sonstiger Weise betriebsfertig zu erhalten, ist es auch schon bisher als eine Aufgabe des Trägers der Stra-

ßenbaulast angesehen worden, hierfür die erforderlichen Anlagen zu schaffen. Diese Betriebe erfordern einen verhältnismäßig hohen Anlageaufwand, weil wegen ihrer meist abseitigen Lage erst Versorgungsleitungen, Verkehrsanlagen, Parkflächen, besondere Zu- und Abfahrten, gegebenenfalls um ein Überqueren der Bundesautobahnen zu vermeiden, besondere Über- und Unterführungen geschaffen werden müssen. Dies alles berücksichtigen bereits die §§ 3 und 8 RABG, durch die dem Unternehmen Reichsautobahnen das ausschließliche Recht übertragen wurde, solche Betriebe an den Reichsautobahnen zu bauen und zu betreiben. An diesen Grundsätzen, die sich bewährt haben, muß auch weiterhin festgehalten werden, da nur durch eine einheitliche Planung über weitere Entfernungen unwirtschaftliche Investitionen vermieden werden können. Es kommen hierfür nur solche Betriebe in Betracht, die grundsätzlich auf bundeseigenem Gelände in nächster Nähe der Bundesautobahn selbst (unmittelbarer Zugang) liegen und die einem echten Bedürfnis des Autobahnverkehrs entsprechen (also nicht Ausflugsziele und Aussichtspunkte). Für die Bundesautobahn-Nebenbetriebe muß die Bedürfnisfrage und die Polizeistunde den Erfordernissen des Verkehrs entsprechen und über die rein örtlichen Interessen hinausgehend für alle Betriebe weitgehend bundeseinheitlich geregelt werden, damit der Verkehrsteilnehmer auf den Bundesautobahnen überall gleiche Verhältnisse vorfindet. Bei der Entwicklung des Güterfernverkehrs, der sich zu einem recht wesentlichen Teil in der Nachtzeit auf den Bundesautobahnen bewegt, muß im Interesse der Verkehrssicherung dafür Sorge getragen werden, daß Tank- und Erfrischungsmöglichkeiten die ganze Nacht über gegeben sind. Aus diesen Gründen sieht der Entwurf einige Sondervorschriften in Absatz 2 vor.

Als Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen haben sich bisher insbesondere entwickelt die Tankstellen und Raststätten, während Werkstätten nur in geringerem Umfange vorhanden sind. Auch Verlade- und Umschlagsanlagen sind bisher nicht geschaffen worden, da deren Lage an den Bundesautobahnen, fern von Städten, im allgemeinen nicht günstig ist. Die Nebenbetriebe sind überwiegend an geeignete Fachkräfte verpachtet, die selbstverständlich die persönlichen Voraussetzungen, die gesetzlich vorgeschrieben sind, insbesondere der Zuverlässigkeit, erfüllen müssen (Absatz 2 Nr. 2).

## 2.

Die einheitliche Planung und die Notwendigkeit besonderer Maßnahmen im Interesse der Verkehrssicherheit, wie sie oben näher ausgeführt sind, erfordern, daß ein Einfluß der Straßenbauverwaltung auch bei solchen Betrieben gewahrt bleiben muß, die nahe an den Bundesautobahnen gelegen sind. Eine unregelte Entwicklung am Rande der Bundesautobahnen kann nicht zugelassen werden, weil die Gefahr besteht, daß solche Betriebe, die den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer in gleicher Weise wie die Nebenbetriebe dienen sollen, die Verkehrssicherheit beeinträchtigen oder den Träger der Straßenbaulast zu besonderen Aufwendungen zwingen. Dies ist insbesondere dann zu befürchten, wenn in nächster Nähe der Bundesautobahnen errichtete Betriebe solcher Art, für die keine Zu- und Abfahrten oder geeignete Parkmöglichkeiten vorhanden sind, einen übermäßigen Parkraum auf der Bundesautobahn selbst in Anspruch nehmen und hierdurch die Fahrbahn verengt wird, oder wenn sich ein unerwünschter und die Verkehrssicherheit gefährdender Fußgängerverkehr auf der Bundesautobahn entwickelt. Bevor ein solcher Betrieb zugelassen werden kann, muß daher eingehend geprüft werden, ob die in den Absätzen 3 und 4 aufgeführten Gefahrenmomente auftreten können, und es muß die Möglichkeit bestehen, die Erlaubnis entweder zu versagen oder an sie entsprechende Auflagen zu knüpfen.

## 3.

Die Regelung des Absatzes 3 entspricht der bisherigen Rechtslage.

## Zu § 16

### 1.

Unter den Begriff des Baues und der Unterhaltung im Sinne des Artikels 74 Nr. 22 GG fällt auch die Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen. Solange ein allgemeines Gesetz über die Raumplanung des Bundes nicht besteht, muß die Planung in den Sondergesetzen geregelt werden. Da jedoch die Planung der Bundesfernstraßen nicht ausschließlich vom Verkehrsressort behandelt werden kann, vielmehr eine Abstimmung mit anderen Planungen notwendig ist, ist das Einvernehmen mit den übrigen an der Raumordnung beteiligten Bundesministerien vorgesehen.



2.

Orts- und Landesplanungen können als landesrechtliche Planungen die bundesrechtliche Planung der Bundesfernstraßen beeinträchtigen. Es ist daher vorgesehen, daß in den in Absatz 2 genannten Fällen die Straßenbauverwaltung zu beteiligen ist und Planungen, die mit den Belangen der Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen nicht in Einklang stehen, nicht ohne weiteres möglich sind.

#### Zu § 17

1.

Das Planfeststellungsrecht und das Planfeststellungsverfahren werden in diesem Entwurf erstmals eingehender geregelt als in den bisherigen einschlägigen Gesetzen. Die Bestimmungen sind aus der Praxis der Planfeststellung entwickelt worden. Die Planfeststellung als Verwaltungsakt regelt einerseits die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den sonstigen Beteiligten und bildet andererseits die Grundlage für die Enteignung. Diese Doppelwirkung ist notwendig und zweckmäßig, weil eine gewisse zwangsläufige Abhängigkeit zwischen diesen beiden Rechtswirkungen besteht. Da beim Planfeststellungsverfahren alle irgendwie betroffenen Beteiligten mit ihren Interessen gehört werden und der Verwaltungsakt auch der verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung unterliegt, bedarf es einer besonderen Planfeststellung im landesrechtlichen Enteignungsverfahren (§ 19 Abs. 2) nicht mehr.

2.

Während Absatz 1 die Pflicht zur Planfeststellung beim Bau oder bei der Änderung von Bundesfernstraßen festlegt und die sich aus der Planfeststellung ergebenden Rechtsbeziehungen regelt, ermöglicht Absatz 2 die für einfache Verhältnisse im Interesse einer Verwaltungsvereinfachung gebotenen Ausnahmen.

3.

Wo Bau- und Fluchtlinienpläne vorliegen, also insbesondere für Ortsdurchfahrten, bedarf es dann keiner besonderen Planfeststellung, wenn die Rechtsverhältnisse schon in einem förmlichen Verfahren geregelt sind.

4.

Absatz 4 bringt zum Ausdruck, daß dem Träger der Straßenbaulast die Errichtung

und Unterhaltung besonderer Anlagen, die durch den Bau erforderlich geworden sind, auferlegt werden können bzw. müssen. Die Vorschrift entspricht im wesentlichen der bisherigen Regelung.

5.

Absatz 5 behandelt die Fälle, in denen nach rechtskräftiger Planfeststellung durch Änderungen auf den benachbarten Grundstücken neue Sicherungsmaßnahmen erforderlich werden. Die Regelung entspricht den Grundsätzen des Nachbarrechts.

6.

Absatz 6 stellt klar, daß an Stelle von Beseitigungs- oder Änderungsansprüchen bei festgestellten Anlagen gegebenenfalls nur noch Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden können.

7.

Ein festgestellter Plan enthält zwar keine rechtliche Verfügungsbeschränkung hinsichtlich der von ihm betroffenen Grundstücke. Er kann jedoch Einschränkungen der wirtschaftlichen Verwertungsmöglichkeiten zur Folge haben und sich bei dauernder Beschränkung wie eine Enteignungsmaßnahme auswirken. Die Geltungsdauer der Planfeststellung wird daher grundsätzlich auf fünf Jahre beschränkt. Insoweit handelt es sich um eine Beschränkung im Rahmen der Sozialgebundenheit des Eigentums. Sollte eine Verlängerung der Geltungsdauer gleichwohl erforderlich werden, so ist der Grund und Boden abzulösen.

Das in § 18 geregelte Planfeststellungsverfahren entspricht den bisherigen Vorschriften der reichsrechtlichen Planfeststellung (Bundesbahngesetz, Reichsautobahngesetz). Das Verfahren gewährleistet, daß alle Betroffenen Gelegenheit haben, ihre Wünsche und Interessen zu vertreten. Die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr im Falle, daß eine Einigung zwischen der höheren Verwaltungsbehörde des Landes und einer anderen Behörde und der obersten Straßenbaubehörde nicht erzielt werden kann, zu begründen erschien notwendig, da die Landesbehörde nicht über Interessen des Bundes entscheiden soll (Interessen-Kollision).

#### Zu § 19

1.

§ 19 ist erforderlich, weil eine Enteignung nur auf Grund eines Gesetzes möglich ist

(Artikel 14 Abs. 3 GG). Die Voraussetzung, daß eine Enteignung für Fernstraßen dem Wohle der Allgemeinheit dient, bedarf keiner besonderen Begründung. Zu den Aufgaben des Straßenbaulastträgers gehören Errichtung und Unterhaltung der Straße, ihres Zubehörs und ihrer Nebenanlagen und Nebenbetriebe. Im Rahmen dieser seiner Aufgaben steht ihm das Enteignungsrecht zu. Da durch die Planfeststellung unter Beteiligung aller Betroffenen Umfang und Ausmaß des Bauvorhabens festgelegt werden und sich daraus auch der notwendige Landbedarf ergibt, bedarf es einer besonderen Erklärung der Zulässigkeit der Enteignung nicht mehr, wenn der Plan rechtskräftig geworden ist. Die früher vorgeschriebene Erklärung der Zulässigkeit der Enteignung hat sich als überflüssig erwiesen, da aus ihr noch keineswegs der Umfang der Enteignung und der Kreis der Betroffenen ersichtlich war, dies sich vielmehr erst aus der Planfeststellung ergab. Ein Rechtsnachteil ergibt sich für die Betroffenen nicht, da die Erklärung der Zulässigkeit der Enteignung grundsätzlich nicht einer Anfechtung zugänglich war. Für die neue Regelung tritt hingegen eine wesentliche Verwaltungsvereinfachung ein, weil die Bundesregierung nicht mit jedem Fall befaßt zu werden braucht.

2.

Zu Absatz 2 wird auf die Begründung zu § 17 verwiesen.

3.

Die Absätze 3 und 4 regeln die vorläufige Besitzeinweisung und die Zulassung von Vorarbeiten. Bei der Neuregelung wurde davon abgesehen, die Straßenbaubehörde für die Anordnung dieser Maßnahmen für zuständig zu erklären, wie dies bisher der Fall war. Vielmehr wurde hierfür die Zuständigkeit der Enteignungsbehörde festgelegt, um damit den Betroffenen einen besonderen Rechtsschutz (Anwendung der Landesenteignungsgesetze) zu gewähren.

4.

Durch Absatz 5 sind, da es kein Bundesenteignungsgesetz gibt, im übrigen, also insbesondere für das weitere Verfahren und für Art und Ausmaß der Entschädigung, die Enteignungsgesetze der Länder für anwendbar erklärt, da es nicht zweckmäßig erschien, in diesem Gesetz das Enteignungsrecht für dieses

Sondergebiet abschließend neu zu regeln (so auch das Bundesbahngesetz).

#### Zu § 20

Bei größerem Landbedarf für Straßenneubauten hat sich die Bereitstellung des erforderlichen Grund und Bodens im Wege der Flurbereinigung als zweckmäßig und notwendig erwiesen. Die Absätze 1 und 3 werden hinfällig, wenn das dem Bundestag vorliegende Flurbereinigungsgesetz erlassen wird. Lediglich eine dem Absatz 2 entsprechende Regelung, die schon in § 14 RABG enthalten ist, findet sich in dem Entwurf zu einem Flurbereinigungsgesetz nicht, so daß die Regelung, falls es nicht gelingen sollte, sie noch dort aufzunehmen, hier bestehen bleiben müßte, weil von ihr der rechtzeitige Beginn der Bauarbeiten abhängig sein kann. Absatz 2 entspricht § 19 Abs. 3. Im übrigen wird auf die §§ 87 ff. des Entwurfs für ein Flurbereinigungsgesetz (Bundestagsdrucksache Nr. 3385) verwiesen.

#### Zu § 21

Die Regelung entspricht § 9 StrRegG. Straßenaufsicht ist die hoheitliche Befugnis des Staates, die Träger der Straßenbaulast zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben, die sich aus der Straßenbaulast ergeben, anzuhalten. Die Vorschrift hat Bedeutung für die Fälle, wo die Bundesfernstraße oder Teile von ihr nicht unter die Auftragsverwaltung nach Artikel 90 GG fallen z. B. Brücken, Ortsdurchfahrten oder sonstige Anlagen in der Baulast Dritter.

#### Zu § 22

Das Grundgesetz hat in Artikel 90 Abs. 2 ausdrücklich festgelegt, daß die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes verwalten (Auftragsverwaltung). Einer besonderen Erwähnung bedürfen hier nur noch die Ortsdurchfahrten, die Bundesstraßen sind, aber im Eigentum und in der Verwaltung der Gemeinden (Selbstverwaltungskörperschaften) stehen. Von einer Auftragsverwaltung in vermögensrechtlicher Hinsicht kann man hier nicht gut sprechen, weil die Gemeinden ihr eigenes Eigentum verwalten, jedoch liegt hinsichtlich der Hoheitsverwaltung auch bei Ortsdurchfahrten eine Art Auftragsverwaltung vor. Absatz 2 dient im wesentlichen nur

der Klarstellung, daß in Gemeinden über 9000 Einwohnern die Gemeinden die Straßenbaubehörden bestimmen.

#### Zu § 23

1.

Die im Gesetz dem Bundesminister für Verkehr vorbehaltenen Befugnisse sollen, soweit dadurch eine Verwaltungserleichterung eintritt, auf die obersten Landesstraßenbaubehörden mit der Ermächtigung zur weiteren Übertragung auf andere Behörden übertragen werden können.

2.

Absatz 2 betrifft den Fall des Artikels 90 Abs. 3 GG.

3.

Der Entwurf der Bundesbeitreibungsverordnung regelt nicht die Fälle, in denen ein Land als Auftragsverwaltung Bundesforderungen beizutreiben hat. Da derartige Beitreibungsfälle auch bei Landstraßen möglich sind, erschien es zweckmäßig, die landesrechtlichen Bestimmungen auch hier maßgebend sein zu lassen. Das gleiche gilt für die Durchführung des Verwaltungszwangsverfahrens.

4.

Die Ermächtigung in Absatz 4 entspricht dem Wunsch der Länder, damit sie in einfachen Fällen Befugnisse der obersten Landesstraßenbaubehörden weiter übertragen können.

#### Zu § 24

Bei den Verstößen gegen die Vorschriften dieses Gesetzes handelt es sich überwiegend um Ordnungswidrigkeiten, so daß die Androhung einer Geldbuße als ausreichend erachtet werden konnte.

#### Zu § 25

1.

Durch die in § 5 Abs. 2 getroffene Regelung wechselt der Träger der Straßenbaulast für einige Ortsdurchfahrten. Aus haushaltsrechtlichen Gründen soll die Straßenbaulast erst mit dem Beginn des Haushaltsjahres übergehen.

2.

Die Ausnahme von Vertriebenen, Zugewanderten und Evakuierten (vgl. § 7 des Ersten

Überleitungsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1951 — Bundesgesetzbl. I S. 779 —) läßt vielfach nicht ein richtiges Bild darüber zu, ob die derzeitigen Einwohnerzahlen von Dauer sind oder sich innerhalb eines nicht allzu langen Zeitraumes wieder ändern. Es erschien daher zweckmäßig, eine Übergangsregelung vorzusehen.

3.

Eine gesetzliche Regelung für die Rechtsfolgen beim Wechsel der Straßenbaulast im Sinne des § 6 Abs. 1 bestand nicht. Daher soll die Regelung des § 6 Abs. 1 auch für die in der Zwischenzeit erfolgten Wechsel der Straßenbaulast ausnahmsweise rückwirkend dann gelten, wenn Abweichendes nicht vereinbart ist.

4.

Absatz 4 dient der Klarstellung.

5.

Gegen die Bebauungsbeschränkung an Ortsumgehungen ist vor allem in der Zeit nach 1945 vielfach verstoßen worden. Zur Vermeidung unwirtschaftlicher Ausgaben und zur Wiederherstellung des früheren Rechtszustandes erscheint es notwendig, auch die Ortsumgehungen, bei denen ein Anbau vorgenommen worden ist, als solche weitergelten zu lassen, um weitere Bebauungen auszuschließen.

6.

Für die Übergangszeit sollen die bisherigen Ortsdurchfahrtsgrenzen bis zu einer Neufestsetzung als verbindlich aufrechterhalten werden.

7.

Waldungen an den Bundesautobahnen, die nach § 9 RABG bereits Schutzwaldungen sind, bedürfen keiner neuen Erklärung.

8.

Die formelle Änderung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen ist erforderlich, da für die Bundesfernstraßen das StrRegG nicht mehr anwendbar ist, auf das sich § 1 KrG bezieht.

9.

Die Änderung der in den bisherigen Gesetzen üblichen Bezeichnung „Reichsautobahnen“ und „Reichsstraßen“ ergibt sich aus der Natur der Sache.

10.

In einigen Spezialgesetzen sind für das Unternehmen „Reichsautobahnen“ besondere Rechte und Pflichten begründet worden, wie z. B. im Flurbereinigungsgesetz, im Lastenausgleichsgesetz und dergl. Es soll klargestellt werden, daß in diese besondere Rechtsstellung des Unternehmens „Reichsautobahnen“ nunmehr der Bund eingetreten ist.

11.

Obwohl im Wegerecht der Grundsatz „pons pars viae“ gilt, gibt es zahlreiche Fälle, in denen Brücken im Zuge von Bundesstraßen, insbesondere Brücken über schiffbare Ströme noch in der Baulast Dritter stehen. Diese besonders aus dem preußischen allgemeinen Landrecht herrührende Entwicklung hat dazu geführt, daß eine Reihe von solchen Brücken jetzt in der Baulast der Länder oder von Selbstverwaltungskörperschaften stehen, weil hieran weder die Weimarer Verfassung noch

das Reichsgesetz über den Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 noch das Grundgesetz etwas geändert haben. Ähnliche Verhältnisse gibt es aber auch in nichtpreußischen Ländern. Es erscheint notwendig und auch gerechtfertigt, soweit wie möglich diese meist wenig zweckmäßigen Verhältnisse zu ändern und den alten wegerechtlichen Grundsatz, daß die Brücke ein Teil der Straße ist, wiederherzustellen. Eine endgültige Regelung ist in diesem Gesetz nicht getroffen worden, weil die Übernahme der Baulast auf den Bund erhebliche finanzielle Verschiebungen zur Folge hat, so daß es angezeigt erschien, die Neuregelung zwar durch das Gesetz in Gang zu bringen, ihre Durchführung aber dem Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen im Wege der Rechtsverordnung zu überlassen. Im Hinblick auf Artikel 80 Abs. 2 GG ist die Zustimmung des Bundesrates für die Rechtsverordnung erforderlich.

Anlage 2

## Änderungsvorschläge des Bundesrates zum Entwurf eines Bundesfernstraßengesetzes

1. Die Eingangsworte des Gesetzentwurfs werden wie folgt geändert:

„Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:“

**B e g r ü n d u n g :**

Der Gesetzentwurf bedarf der Zustimmung des Bundesrates. In den Bestimmungen der §§ 5 Abs. 5, 8 Abs. 1, 6, 9 Abs. 2 und 4, 10, 14, 15 Abs. 2 Nr. 4 und Abs. 3, 16 Abs. 2, 18 Abs. 1 und 19 Abs. 3 wird das Verwaltungsverfahren im Sinne des Artikels 84 Abs. 1 GG von solchen Behörden geregelt, die nicht als Träger der Bundesauftragsverwaltung im Sinne von Artikel 90 GG und nicht im Rahmen dieser Auftragsverwaltung tätig werden.

2. **Zu § 1**

In Absatz 4 Nr. 1 wird nach dem Wort „Bankette“ das Wort „Sicherheitsstreifen“ angefügt.

**B e g r ü n d u n g :**

Zum Straßenkörper der Bundesautobahn gehören auch die Sicherheitsstreifen. Andernfalls müßte beim Betrieb und bei der Unterhaltung der Autobahnen in fremdes Eigentum eingegriffen werden.

3. **Zu § 2**

a) Absatz 1 Satz 1 wird durch folgende Sätze ersetzt:

“(1) Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch

Widmung der obersten Landesstraßenbaubehörde. Diese hat hierzu vorher das Einverständnis des Bundesministers für Verkehr herbeizuführen.“

- b) Absatz 1 letzter Satz erhält folgende Fassung:

„Für die Aufstufung ist auch das Einverständnis des Bundesministers der Finanzen herbeizuführen.“

**B e g r ü n d u n g :**

Die Neufassung soll die nach dem Grundgesetz unzulässige Mischverwaltung vermeiden und der endgültigen Widmung einen Vorakt vorausschicken. Die Widmung ist erst dann rechtswirksam, wenn das Einverständnis erteilt ist.

- c) In Absatz 5 wird Satz 2 gestrichen.

**B e g r ü n d u n g :**

Es ist bedenklich, gegen die Einziehung fristgebundene Einwendungen zuzulassen, da aus dieser Bestimmung u. U. Rechte Dritter hergeleitet werden können und zum mindesten eine förmliche Beschwerdemöglichkeit behauptet werden kann.

#### 4. Zu § 3

- a) Die Absätze 1 und 2 werden zu einem Absatz 1 zusammengefaßt.

In Satz 2 des neuen Absatzes 1 werden die Worte „haben... zu bauen und zu unterhalten“ durch die Worte „sollen... bauen und unterhalten“ ersetzt.

**B e g r ü n d u n g :**

Da Absatz 2 des § 3 die nähere Bestimmung des Umfangs der Straßenbaulast enthält, erscheint es richtiger, Absatz 1 und 2 zusammenzufassen.

Die Umwandlung der Mußvorschrift in eine Sollvorschrift ist erforderlich, um zum Ausdruck zu bringen, daß es sich bei der Straßenbaulast um Aufgaben, nicht um rechtliche Verpflichtungen handelt, die Ansprüche Dritter hervorrufen können.

- b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Zu den Aufgaben nach Absatz 1 gehören nicht das Schneeräumen und das Streuen bei Schnee- und Eisglätte. Landesrechtliche Vorschriften über die Verpflichtungen Dritter zum Schneeräumen und Streuen sowie zur polizeimäßigen Reinigung bleiben unberührt.“

**B e g r ü n d u n g :**

Die Neufassung entspricht besser den landesrechtlichen Verhältnissen.

#### 5. Zu § 5

- a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Bürgerlich-rechtliche Verpflichtungen Dritter bleiben unberührt.“

**B e g r ü n d u n g :**

Bürgerlich-rechtliche Verpflichtungen für die Tragung der Baulast dürfen nicht ausgeschlossen werden, andernfalls könnten dem Bund zusätzliche Belastungen erwachsen. Auch ist die mittelbare Auswirkung auf die geplanten Straßengesetze der Länder zu berücksichtigen.

- b) In Absatz 3 Satz 1 werden unter Streichung des Wortes „insoweit“ vor den Worten „zu den Kosten“ die Worte „in dem Verhältnis“ eingefügt.

**B e g r ü n d u n g :**

Dadurch soll die Kostentragungspflicht der Gemeinden für den Fall, daß die Fahrbahnen in Ortsdurchfahrten eine größere Breite erfordern, eindeutiger bestimmt werden.

#### 6. Zu § 6

In Absatz 3 Satz 1 werden die Worte „vom Land“ durch die Worte „von der Landesregierung“ ersetzt.

**B e g r ü n d u n g :**

Die Änderung ist notwendig, weil es sonst nach dem Verfassungsrecht einiger Länder notwendig wäre, Gesetze zu erlassen, die die zuständige Behörde bestimmen.

## 7. Zu § 7

In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „verkehrspolizeilichen“ durch das Wort „verkehrsbehördlichen“ ersetzt.

Begründung:

Die Änderung entspricht dem Übergang der Verwaltungszuständigkeit.

## 8. Zu § 8

- a) Die Absätze 1 und 2 werden zu folgendem Absatz 1 zusammengefaßt:

„(1) Der Gebrauch der Bundesfernstraßen über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde. Bei Ortsdurchfahrten in Gemeinden von nicht mehr als 9000 Einwohnern ist die Gemeinde vorher zu hören. Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden.“

Begründung:

Bei Gemeinden von mehr als 9000 Einwohnern erteilt die Erlaubnis der Sondernutzung von Ortsdurchfahrten die Gemeinde, weil sie Träger der Straßenbaulast ist. Bei kleineren Gemeinden muß für die Erlaubniserteilung die Straßenbaubehörde zuständig sein, weil diese Gemeinden nicht über den erforderlichen Verwaltungsapparat verfügen. Den Interessen dieser Gemeinden wird es gerecht, wenn sie vor der Erteilung der Erlaubnis gehört werden.

Die Numerierung der folgenden Absätze ändert sich entsprechend.

- b) In Absatz 6 Satz 1 wird das Wort „polizeiliche“ und in Satz 2 das Wort „polizeilichen“ gestrichen.

Begründung:

Diese Bezeichnung der Erlaubnis ist entbehrlich.

- c) Absatz 10 wird wie folgt eingeleitet:

„(10) Die Einräumung von Rechten zur Benutzung des Eigentums der Bundesfernstraßen richtet sich nach bürgerlichem Recht, wenn ...“

Begründung:

Durch diese Änderung soll der Anschein vermieden werden, daß behördliche Regelungen Platz greifen können. Für die Einräumung der Rechte sind ausschließlich die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts maßgebend.

## 9. Zu § 9

- a) In Absatz 4 wird Satz 2 wie folgt eingeleitet:

„Die Baugenehmigungsbehörden sollen von einer ihnen gesetzlich zustehenden Möglichkeit ...“

Begründung:

Dadurch soll festgestellt werden, daß durch diese Vorschrift keine neue Befugnis geschaffen werden soll, eine Baugenehmigung zu verweigern.

- b) In Absatz 7 wird das Wort „städtebaulichen“ durch das Wort „gemeindebaulichen“ ersetzt.

Begründung:

Dadurch soll klargestellt werden, daß die Bestimmung sich nicht nur auf Städte, sondern auf Gemeinden allgemein beziehen soll.

## 10. Zu § 10

Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Waldungen längs der Bundesfernstraßen können von der nach Landesrecht für Schutzwaldungen zuständigen Behörde auf Antrag der Straßenbaubehörde in einer Breite von 40 m, ...“

Begründung:

Nach Landesrecht sind in der Regel die Forstbehörden für die Erklärung zu Schutzwaldungen zuständig. Es besteht kein Anlaß, von Bundes wegen in diese landesrechtlich begründeten Zuständigkeiten einzugreifen.

## 11. Zu § 13

In Absatz 4 Satz 2 werden hinter dem Wort „Erneuerungen“ folgende Worte eingefügt: „oder Wiederherstellungen im Falle der Zerstörung durch höhere Gewalt.“

**Begründung:**

Es ist erforderlich, der Erneuerung die Wiederherstellung im Katastrophenfalle gleichzustellen.

**12. Zu § 15**

In Absatz 6 werden die Worte „Der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Wirtschaft erlassen“ ersetzt durch die Worte „Die Bundesregierung erläßt“.

**Begründung:**

Nach Artikel 85 Abs. 2 GG können allgemeine Verwaltungsvorschriften nur durch die Bundesregierung als Gesamtkollegium mit Zustimmung des Bundesrates erlassen werden.

**13. Zu § 16**

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt im Einvernehmen mit den an der Raumordnung beteiligten Bundesministern und unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder die Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen.“

**Begründung:**

Es erscheint geboten, durch eine ausdrückliche gesetzliche Bestimmung sicherzustellen, daß die Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder bereits bei der Planung und der Bestimmung der Linienführung der Bundesfernstraßen gehört werden und ihre Stellungnahme berücksichtigt wird.

b) In Absatz 2 Satz 3 erhält der Relativsatz folgende Fassung:

„durch die die Belange der Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen berührt werden.“

**Begründung:**

Die Fassung der Regierungsvorlage ist zu eng gehalten. Eine weitergehende Fassung trägt den praktischen Bedürfnissen eher Rechnung.

**14. Zu § 18**

In Absatz 5 werden die Schlußworte wie folgt geändert:

„andernfalls ist vorher die Weisung des Bundesministers für Verkehr einzuholen.“

**Begründung:**

Eine Feststellung des Planes durch den Bundesminister für Verkehr ist nach Artikel 85 GG nicht zulässig. Vielmehr hat die oberste Landesstraßenbaubehörde den Plan festzustellen. Den Verwaltungsbedürfnissen wird dadurch genügt, daß die Weisung des Bundesministers für Verkehr vorher einzuholen ist.

**15. Zu § 20**

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die für die Flurbereinigung zuständige oberste Landesbehörde soll auf Antrag der obersten Landesstraßenbaubehörde die für den Bau oder für die Änderung von Bundesfernstraßen erforderlichen Grundstücke durch eine vorläufige Anordnung zu einem angegebenen Zeitpunkt bereitstellen.“

**Begründung:**

Die Regierungsvorlage geht mit Recht davon aus, daß eine gesetzliche Bestimmung über die Bereitstellung des für den Bau der Bundesfernstraßen benötigten Landes erforderlich ist.

Mit Rücksicht auf die zu erwartende Regelung im Flurbereinigungsgesetz empfiehlt es sich, die Federführung bei der Bestimmung der Bereitstellung der Flurbereinigungsbehörde zu übertragen. Sollte eine solche Bestimmung in das Flurbereinigungsgesetz aufgenommen werden, kann die hier vorgeschlagene Bestimmung mit dem Inkrafttreten des Flurbereinigungsgesetzes wegfallen.

**16. Zu § 21**

§ 21 erhält folgende Fassung:

„§ 21

Die Verwaltung der Bundesfernstraßen umfaßt auch die Straßenaufsicht.“

**B e g r ü n d u n g :**

Die Streichung des Satzes 1 des Entwurfs ist notwendig, da er nicht im Einklang mit Artikel 90 Abs. 2 GG steht. Die Umformulierung des Satzes 2 dient der Klarstellung.

**17. Zu § 22**

§ 22 erhält folgende Fassung:

„§ 22

Soweit die Gemeinden nach § 5 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 2 und 3 Träger der Straßenbaulast sind, richtet sich die Zuständigkeit zur Verwaltung der Ortsdurchfahrten nach Landesrecht. Dieses regelt auch, wer insoweit zuständige Straßenbaubehörde im Sinne dieses Gesetzes ist.“

**B e g r ü n d u n g :**

Gegen die Fassung der Regierungsvorlage bestehen verfassungsrechtliche Bedenken nach Artikel 90 Abs. 2 GG. Die Verwaltung der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen richtet sich nach Landesrecht.

**18. Zu § 24**

a) Absatz 1 beginnt wie folgt:

„(1) Ordnungswidrig handelt, wer . . .“

**B e g r ü n d u n g :**

Bessere Fassung. Anpassung an die Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten in anderen Entwürfen.

b) Absatz 1 Nr. 4 erhält folgende Fassung:

„4. einen Betrieb im Sinne des § 15 Abs. 3 und 4 ohne Erlaubnis oder die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung baut, eröffnet oder erweitert oder den Auflagen der Erlaubnis oder der Genehmigung zuwiderhandelt, soweit die Tat nicht nach anderer gesetzlicher Vorschrift mit Strafe belegt ist.“

**B e g r ü n d u n g :**

Die Notwendigkeit, eine Erlaubnis einzuholen, ergibt sich nicht aus § 15 Abs. 3. Die Bestimmung schreibt lediglich vor, daß die — im übrigen

als erforderlich vorausgesetzte — Erlaubnis nur unter bestimmten Bedingungen, und zwar im Zusammenwirken mit der obersten Landesstraßenbaubehörde, erteilt werden darf. Die vorgeschlagene Fassung trägt dem Rechnung.

**19. Zu § 25**

a) In Absatz 2 endet Satz 1 wie folgt:

„. . . durch die Aufnahme von Heimatvertriebenen, Evakuierten und Zugewanderten aus Berlin und der sowjetischen Besatzungszone bedingt ist.“

**B e g r ü n d u n g :**

Die Änderung dient der Klarstellung.

b) In Absatz 11 wird folgender Satz angefügt:

„Brücken, die in der Baulast der Länder stehen, sollen auf Antrag der beteiligten Länder innerhalb von drei Jahren vom Bund übernommen werden.“

**B e g r ü n d u n g :**

Die Feststellung einer bloßen Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr, die fraglichen Brücken zu übernehmen, reicht nicht aus. Der Bund soll zu einer Übernahme der Baulast innerhalb von drei Jahren angehalten werden. Brücken, die in der Baulast von öffentlich-rechtlichen Selbstverwaltungskörperschaften oder öffentlich-rechtlichen Zweckverbänden stehen, sollen hiervon ausgenommen sein.

**20. Zu § 26**

In Absatz 2 erhält der letzte Satz folgende Fassung:

„Soweit diese Rechtsvorschriften für andere öffentliche Straßen fortgelten, sind die Länder ermächtigt, sie zu ändern oder aufzuheben.“

**B e g r ü n d u n g :**

Die Neufassung des § 26 Abs. 2 letzter Satz soll klarstellen, daß die Länder ermächtigt sind, die vorbezeichneten Vorschriften zu ändern oder aufzuheben.



## Stellungnahme der Bundesregierung

### zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates zum Entwurf eines Bundesfernstraßengesetzes

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsvorschlägen unter Ziffer 2, 3, 4, 5, 7, 8 b, 8 c, 9 a, 11, 13 b, 14, 15, 17, 18 a, 19 a und 20 zu.

Dagegen bestehen Bedenken gegen die nachstehenden Änderungsvorschläge und zwar:

#### Zu Ziffer 1:

Der Auffassung des Bundesrates, daß der Gesetzentwurf seiner Zustimmung bedürfe, da in einzelnen Bestimmungen das Verwaltungsverfahren im Sinne des Artikels 84 Abs. 1 GG von solchen Behörden geregelt werde, die nicht als Träger der Bundesauftragsverwaltung im Sinne von Artikel 90 GG und nicht im Rahmen dieser Auftragsverwaltung tätig werden, kann nicht zugestimmt werden.

Soweit die vom Bundesrat angeführten Bestimmungen überhaupt als Regelung des Verwaltungsverfahrens angesehen werden können, dienen sie der Regelung der Verwaltung der Bundesfernstraßen. Die vom Bundesrat gemachte Unterscheidung zwischen Behörden der Länder, die Träger der Auftragsverwaltung sind, und solchen, die nicht im Rahmen dieser Auftragsverwaltung tätig werden, findet im Grundgesetz keine Stütze, da gemäß Artikel 90 Abs. 2 GG nicht die einzelnen Organe, sondern die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften selbst mit der Verwaltung der Bundesfernstraßen beauftragt sind.

#### Zu Ziffer 6:

Die Bundesregierung möchte keine Veranlassung nehmen, hier mit einer Zuständigkeitsregelung einzugreifen, die den Ländern überlassen bleiben kann. Es wird insoweit auch auf die bisher ergangenen Vermögensüberleitungsgesetze verwiesen (z. B. auf § 9 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundes-

autobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vom 2. März 1951).

#### Zu Ziffer 8 a:

Die Regierungsvorlage wollte den gemeindlichen Interessen Rechnung tragen. Die vom Bundesrat für den Änderungsvorschlag gegebene Begründung, daß die Gemeinden mit weniger als 9000 Einwohnern nicht über den erforderlichen Verwaltungsapparat verfügten, geht fehl, weil die Entscheidung über den (stets in den Bedürfnissen der örtlichen Gemeinschaft begründeten) Sondergebrauch hinsichtlich aller Ortsstraßen ohnehin den Gemeinden zusteht und deshalb einen besonderen Verwaltungsapparat nicht erforderlich macht.

#### Zu Ziffer 9 b:

Der Begriff „städtebaulich“ ist ein terminus technicus im Baurecht geworden und umfaßt auch bauliche Angelegenheiten in Gemeinden, die nicht den Charakter einer Stadt haben. Die Bundesregierung glaubt, daß es nicht zweckmäßig ist, in diesem Gesetz einen neuen Begriff zu schaffen, weil dadurch Verwirrungen eintreten könnten.

#### Zu Ziffer 10:

Die Straßenbaubehörde soll für die Erklärung zu Schutzwaldungen zuständig bleiben, weil hierüber in erster Linie aus straßenbaulichen Gründen zu entscheiden ist. Hingegen soll die Überwachung der Bewirtschaftung der Schutzwaldungen, weil sie überwiegend eine forstwirtschaftliche Aufgabe ist, den Forstbehörden übertragen bleiben. Die Regierungsvorlage trägt dem Rechnung.

#### Zu Ziffer 12:

Die Bundesregierung hält daran fest, daß in Artikel 85 Abs. 2 GG unter „Bundesregie-

„entsprechend der nach der Weimarer Reichsverfassung geübten Praxis auch die beteiligten Fachminister zu verstehen sind.

**Zu Ziffer 13 a:**

Der Fassung des Absatzes 1 des § 16 wird grundsätzlich zugestimmt; es wird jedoch für erforderlich erachtet, vor dem Wort „Berücksichtigung“ das Wort „tunlicher“ einzufügen, um zum Ausdruck zu bringen, daß die Stellungnahme der Landesplanungsbehörden zwar einzuholen und zu würdigen, der Bundesminister für Verkehr an sie aber nicht unbedingt gebunden ist.

**Zu Ziffer 16:**

Der Streichung des Satzes 1 des § 21 wird zugestimmt. Hingegen bestehen gegen die Neuformulierung des Satzes 2 Bedenken, weil damit auch Dritten mit der Verwaltung der Bundesfernstraßen zugleich die Straßenaufsicht als Verwaltungsaufgabe übertragen werden würde.

**Zu Ziffer 18 b:**

Der Nachsatz „soweit die Tat nicht nach anderer gesetzlicher Vorschrift mit Strafe

belegt ist“ erscheint der Bundesregierung nicht erforderlich, da sich dies schon aus § 4 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ergibt. Überdies gehörte dieser Nachsatz nicht nur zu Nummer 4 des Absatzes 1, sondern zu allen Nummern des Absatzes 1 und müßte dann in einer neuen Zeile als besonderer Satz gefaßt werden. Im übrigen wird der Neufassung des ersten Halbsatzes zugestimmt.

**Zu Ziffer 19 b:**

Wenn das Verlangen auf Übernahme der Brücken, die in der Baulast der Länder stehen, auch nur als eine Sollvorschrift abgefaßt ist, so bringt sie doch einen Grundsatz zum Ausdruck, der die Handlungsfreiheit des Bundes beeinträchtigen würde. Der Bund ist im Rahmen des möglichen bestrebt, die im Zuge der Bundesfernstraßen liegenden Brücken in die Baulast des Bundes zu übernehmen. Die Ausführung hängt jedoch von der Finanzlage des Bundes ab und kann letztlich nur im Rahmen der Verabschiedung des Haushaltsplans beschlossen werden, bei der die Länder nach dem Grundgesetz eingeschaltet sind.