

**Bundesrepublik Deutschland**  
**Der Bundeskanzler**  
9 — 92201 — 4540/60

Bonn, den 25. Oktober 1960

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des  
Bundesfernstraßengesetzes**

nebst Begründung (Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 223. Sitzung am 23. September 1960 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Entwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der Anlage 3 dargelegt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers  
**Ludwig Erhard**

## Anlage 1

## Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

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

### Artikel 1

Das Bundesfernstraßengesetz vom 6. August 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 903) in der Fassung des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 341) wird wie folgt geändert:

1. a) § 1 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. In der geschlossenen Ortslage (§ 5 Abs. 4) gehören zum zusammenhängenden Verkehrsnetz die zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs notwendigen Straßen.“

b) § 1 Abs. 4 Nr. 1 erhält folgende Fassung:

„1. der Straßenkörper; das sind besonders der Straßengrund, der Straßenunterbau, die Straßendecke, die Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme, Gräben, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern, Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen;“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält die Fassung:

„Widmung, Umstufung, Einziehung“;

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

c) In Absatz 2 werden die Worte „in den Besitz nach § 19 Abs. 3 eingewiesen ist“ ersetzt durch die Worte „den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 19 Abs. 3 oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat“.

d) Folgender Absatz 3 a wird eingefügt:

„(3 a) Eine öffentliche Straße, die die Voraussetzungen des § 1 erfüllt, ist zur Bundesautobahn oder Bundesstraße, eine Bundesstraße, die die Voraussetzungen des § 1 Abs. 3 erfüllt, zur Bundesautobahn aufzustufen.“

e) Die Absätze 4 bis 6 erhalten folgende Fassung:

„(4) Eine Bundesfernstraße, bei der die Voraussetzungen des § 1 weggefallen sind, ist entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung in die sich aus dem Landesrecht ergebende Straßenklasse abzustufen oder, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen, einzuziehen.

(5) Die Absicht der Einziehung ist drei Monate vorher in den Gemeinden, die die Straße berührt, öffentlich bekanntzumachen, um Gelegenheit zu Einwendungen zu geben. Von der Bekanntmachung kann abgesehen werden, wenn die zur Einziehung vorgesehenen Teilstrecken in den im Planfeststellungsverfahren ausgelegten Plänen (§ 18 Abs. 2) als solche kenntlich gemacht worden sind oder Teilstrecken im Zusammenhang mit Änderungen von unwesentlicher Bedeutung (§ 17 Abs. 2) eingezogen werden sollen. Die Abstufung soll nur zum Ende eines Rechnungsjahres ausgesprochen und drei Monate vorher angekündigt werden.

(6) Über Widmung, Umstufung und Einziehung entscheidet die oberste Landesstraßenbaubehörde. Sie hat vor einer Widmung oder Umstufung das Einverständnis des Bundesministers für Verkehr, vor einer Aufstufung auch das Einverständnis des Bundesministers der Finanzen herbeizuführen. Die Entscheidung ist in einem vom Land zu bestimmenden Amtsblatt bekanntzumachen.“

3. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird die Zahl „9000“ durch „20 000“ ersetzt.

b) An die Stelle des Absatzes 3 treten folgende Absätze 3 und 3 a:

„(3) In den Ortsdurchfahrten der übrigen Gemeinden ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast für Gehwege und Parkplätze sowie für Radwege, soweit nicht auch auf den anschließenden freien Strecken Radwege vorhanden oder vorgesehen sind.

(3 a) 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.

Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die oberste Landesstraßenbaubehörde.“

4. Nach § 5 wird folgender § 5 a eingefügt:

„§ 5 a

Zuwendungen für fremde Träger der Straßenbaulast

Zum Bau oder Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und zum Bau oder Ausbau von Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes kann der Bund Zuschüsse oder Darlehen gewähren, wenn ein erhebliches Interesse des Bundes besteht und sich auch das Land an den Kosten beteiligt. In besonderen Fällen können Zuwendungen auch für den Grunderwerb gegeben werden.“

5. In § 6 wird folgender Absatz 1 a eingefügt:

„(1a) Der bisherige Träger der Straßenbaulast hat dem neuen Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, daß er die Straße in dem durch die Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang ordnungsgemäß unterhalten und den notwendigen Grunderwerb durchgeführt hat.“

6. In § 7 wird folgender Absatz 2 a eingefügt:

„(2 a) Macht die dauernde Beschränkung des Gemeingebrauchs durch die Straßenbaubehörde die Herstellung von Ersatzwegen notwendig, so haben die für die Ersatzwege zuständigen Träger der Straßenbaulast gegen den Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraßen insoweit einen Anspruch auf Erstattung der Herstellungskosten.“

7. In § 8 wird folgender Absatz 4 a eingefügt:

„(4 a) Werden durch den Ausbau von Bundesstraßen Zufahrten zu Grundstücken unterbrochen, die keine anderweitige ausreichende Verbindung mit dem öffentlichen Verkehrsnetz besitzen, so hat der Träger der Straßenbaulast einen angemessenen Ersatz zu schaffen oder eine angemessene Entschädigung in Geld zu gewähren. Das gilt nicht für Zufahrten, die auf Grund einer widerruflichen Erlaubnis bestehen.“

8. a) § 9 Abs. 4 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Bei geplanten Bundesfernstraßen gelten die Beschränkungen der Absätze 1 und 2 vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren an (§ 18 Abs. 2).“

- b) § 9 Abs. 8 erhält folgende Fassung:

„(8) Die oberste Landesstraßenbaubehörde kann im Einzelfall Ausnahmen von den Absätzen 1, 2 und 4 bis 6 zulassen, wenn die Durchführung der Vorschriften im Einzelfalle zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung

mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn Gründe des Wohles der Allgemeinheit die Abweichung erfordern.“

- c) In § 9 werden folgende Absätze 9 und 10 angefügt:

„(9) Wird infolge der Anwendung der Absätze 1, 2, 4 und 5 die bauliche Nutzung eines Grundstücks, auf deren Zulassung bisher ein Rechtsanspruch bestand, ganz oder teilweise aufgehoben, so kann der Eigentümer insoweit eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen, als seine Vorbereitungen zur baulichen Nutzung des Grundstücks in dem bisher zulässigen Umfang für ihn an Wert verlieren oder eine wesentliche Wertminderung des Grundstücks eintritt. Zur Entschädigung ist der Träger der Straßenbaulast verpflichtet.

(10) Im Falle des Absatzes 4 entsteht der Anspruch nach Absatz 9 erst, wenn der Plan rechtskräftig festgestellt oder mit der Ausführung begonnen worden ist, spätestens jedoch nach Ablauf von vier Jahren, nachdem die Beschränkungen der Absätze 1 und 2 in Kraft getreten sind.

9. Nach § 9 wird folgender § 9 a eingefügt:

„§ 9 a

Veränderungssperre

(1) Vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren an (§ 18 Abs. 2) dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Baurechtlich genehmigte Veränderungen, die vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden hiervon nicht berührt.

(2) Dauert die Veränderungssperre länger als vier Jahre, so können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile vom Träger der Straßenbaulast eine angemessene Entschädigung in Geld sowie die Übernahme der vom Plan betroffenen Flächen verlangen, wenn es ihnen mit Rücksicht auf die Veränderungssperre wirtschaftlich nicht mehr zuzumuten ist, die Grundstücke in der bisherigen oder einer anderen zulässigen Art zu benutzen. Kommt keine Einigung über die Übernahme zustande, so können sie die Entziehung des Eigentums an den Flächen verlangen. Im übrigen gilt § 19 (Enteignung).

(3) Zur Sicherung der Planung neuer Bundesfernstraßen kann die oberste Landesstraßenbaubehörde im Benehmen mit der Landesplanungsbehörde Planungsgebiete festlegen. Auf diese ist Absatz 1 sinngemäß anzuwenden. Die Festlegung ist auf höchstens zwei Jahre zu befristen. Sie tritt mit Beginn der Auslegung

der Pläne im Planfeststellungsverfahren außer Kraft. Ihre Dauer ist auf die Vierjahres-Frist nach Absatz 2 anzurechnen.

(4) Die Festlegung eines Planungsgebietes ist in den Gemeinden, deren Bereich betroffen wird, ortsüblich bekanntzumachen. Planungsgebiete sind außerdem in Karten kenntlich zu machen, die in den Gemeinden während der Geltungsdauer der Festlegung zur Einsicht auszulegen sind.

(5) Die oberste Landesstraßenbaubehörde kann im Einzelfall Ausnahmen von der Veränderungssperre zulassen, wenn die Durchführung zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist, oder wenn Gründe des Wohles der Allgemeinheit die Abweichung erfordern."

10. In § 11 Abs. 2 Satz 1 werden die Worte „durch Sichtbehinderung“ gestrichen.

11. § 12 Abs. 3 Satz 3 erhält folgende Fassung:

„Wird eine Kreuzung im Zuge des Ausbaues einer Straße geändert, so entfällt der Kostenteil des Trägers der Straßenbaulast der anderen Straße, wenn es sich bei ihm um eine Gemeinde oder einen Gemeindeverband handelt und ihm die Kostenbeteiligung nicht zugemutet werden kann.“

12. § 13 Abs. 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Nach einer wesentlichen Änderung einer bestehenden Kreuzung haben die Träger der Straßenbaulast ihre veränderten Kosten für Unterhaltung und Erneuerung sowie für Wiederherstellung im Falle der Zerstörung durch höhere Gewalt ohne Ausgleich zu tragen.“

13. § 14 erhält folgenden Absatz 5:

„(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend, wenn neue Bundesfernstraßen vorübergehend über andere öffentliche Straßen an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen werden müssen.“

14. § 17 Abs. 7 entfällt.

15. § 19 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 wird „§ 17“ durch „§ 18 Abs. 5“ ersetzt.

b) An die Stelle der Absätze 2 bis 5 tritt folgender neuer Absatz 2:

„(2) Bis zum Inkrafttreten eines Bundesenteignungsgesetzes gelten für die Durchführung der Enteignung die Vorschriften des § 2 und des Zweiten und Dritten Teils sowie der §§ 67, 68, 71 und 73 des Landesbeschaffungsgesetzes vom 23. Februar 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 134) sinngemäß, mit folgender Maßgabe:

1. Im unmittelbaren Zusammenhang mit einer Enteignung für Zwecke der Bundesfernstraßen ist auch die Enteignung zur Gewährung einer Entschädigung in Land zulässig.

2. Abweichend von § 11 Abs. 1 des genannten Gesetzes stellt den Antrag auf Einleitung des Enteignungsverfahrens der Träger der Straßenbaulast, der die Enteignung zu seinen Gunsten erstrebt.

3. Soweit die Vorschriften des genannten Gesetzes den Bund als Antragsteller betreffen, gelten sie statt für den Bund für den Träger der Straßenbaulast, der die Enteignung beantragt.

4. Der nach § 18 Abs. 5 festgestellte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

5. Die Enteignungsbehörde hat den Träger der Straßenbaulast auf dessen Antrag in den Besitz von Grundstücken vorzeitig einzuweisen, wenn

a) der sofortige Beginn der Arbeiten für den Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen aus Gründen des allgemeinen Wohls geboten und die Besitzeinweisung für die Durchführung der beabsichtigten Maßnahmen notwendig ist und

b) der Planfeststellungsbeschluß (§ 18 Abs. 5) entweder unanfechtbar geworden ist oder seine sofortige Vollziehung gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung von der Behörde, die ihn erlassen oder über einen Widerspruch zu entscheiden hat, besonders angeordnet und nicht die aufschiebende Wirkung eines Widerspruchs oder einer Anfechtungsklage durch das Gericht wiederhergestellt worden ist.

6. Die Enteignungsbehörde kann den Träger der Straßenbaulast auf dessen Antrag nach Maßgabe des § 38 des Landesbeschaffungsgesetzes auch dann in den Besitz von Grundstücken vorzeitig einweisen, wenn der Planfeststellungsbeschluß noch nicht erlassen ist, sofern nach dem Stand des Planfeststellungsverfahrens mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, daß die Grundstücke in den Plan einbezogen werden.

7. Die vorzeitige Besitzeinweisung ist auch nach Erlass des Enteignungsbeschlusses zulässig, wenn nicht eine

gerichtliche Entscheidung ergangen ist, die die Enteignung als unzulässig erklärt.

8. Der Besitzeinweisungsbeschuß ist aufzuheben, wenn nicht innerhalb von drei Jahren, nachdem die Besitzeinweisung wirksam geworden ist, der Enteignungsbeschuß erlassen wird. Kann der Enteignungsbeschuß aus besonderen, durch das Verfahren bedingten Umständen nicht binnen der in Satz 1 bestimmten Frist ergehen, so ist die Enteignungsbehörde befugt, diese Frist bei weiterem Vorliegen der Voraussetzungen für eine vorzeitige Besitzeinweisung bis zu zwei Jahren zu verlängern."

16. In § 20 Abs. 1 werden die Worte „nach diesem Gesetz“ durch die Worte „nach Bundesrecht“ ersetzt.

#### Artikel 2

Das Eigentum an den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen geht auf die Gemeinden über, soweit sie Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten sind und das Eigentum bisher dem Bund, einem Land oder einem Gemeindeverband zustand. § 6 des Bundesfernstraßengesetzes ist anzuwenden.

#### Artikel 3

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, den Wortlaut des Bundesfernstraßengesetzes in der nach diesem Gesetz geltenden Fassung mit dem Datum der Bekanntmachung neu bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

#### Artikel 4

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

#### Artikel 5

(1) Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a tritt am 1. Januar 1962 in Kraft. Im übrigen tritt das Gesetz am Tage nach seiner Verkündung in Kraft. Am gleichen Tage tritt § 7 Abs. 2 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vom 2. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 157) außer Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 11 findet keine Anwendung auf Bauvorhaben, für die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes der Plan festgestellt oder eine Kostenregelung vereinbart worden ist.

## Begründung

### A. Allgemeines

#### I.

Der Bundesrat hat in der 208. Sitzung am 10. Juli 1959 bei der Beratung des Entwurfs eines Straßenbaufinanzierungsgesetzes in einer EntschlieÙung die Bundesregierung gebeten, möglichst bald einen Entwurf zur Änderung des BundesfernstraÙengesetzes und des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen BundesstraÙen des Fernverkehrs vorzulegen, der enthalten soll

- a) eine Ausweitung des Begriffs der Ortsdurchfahrt in Gemeinden mit mehr als 75 000 Einwohnern,
- b) die Entlastung der Baulastträger untergeordneter StraÙen von den Kosten der Änderungen an Kreuzungen und Einmündungen beim Ausbau von BundesfernstraÙen,
- c) die Erhöhung der Zuwendungen des Bundes und ihre Ausdehnung auf den Grunderwerb.

Der Entwurf folgt in Artikel 1 der EntschlieÙung des Bundesrates im wesentlichen auf folgende Weise:

#### Zu a)

Der Begriff der Ortsdurchfahrt wird für alle Gemeinden durch eine Ergänzung der Begriffsbestimmung „weiträumiges Verkehrsnetz“ ausgeweitet (Nr. 1 Buchstabe a — § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Dadurch wird klargestellt, daß in der geschlossenen Ortslage auch mehrere StraÙen Ortsdurchfahrten im Sinne des Gesetzes sein können, wenn sie zur Durchleitung des weiträumigen Verkehrs notwendig sind. Dies entspricht der schon in der Begründung zum Straßenbaufinanzierungsgesetz (Drucksache 1247 S. 7) angekündigten Absicht der Bundesregierung, in den Großstädten RingstraÙen in die Ortsdurchfahrt einzubeziehen, vermeidet jedoch den für diesen Zweck zu engen Begriff „RingstraÙe“.

Eine Beschränkung auf Gemeinden mit mehr als 75 000 Einwohnern erschien nicht sinnvoll; denn auch in Gemeinden unter 75 000 Einwohnern kann sich das Bedürfnis zu einer Verzweigung der Ortsdurchfahrt ergeben.

#### Zu b)

Durch die Neufassung des § 12 Abs. 3 Satz 3 (vgl. Nr. 11) entfallen bei Kreuzungsänderungen, die durch den Ausbau einer StraÙe veranlaÙt sind, die Kostenanteile der anderen Beteiligten, soweit sie kommunale Baulastträger sind und ihnen die Beteiligung nicht zugemutet werden kann. Dadurch werden die Gemeinden und Gemeindeverbände von den Kosten der Kreuzungsänderungen beim Ausbau von BundesfernstraÙen insoweit entlastet, als sie nicht im Hinblick auf einen beabsichtigten gleichzeitigen oder späteren Ausbau ihrer StraÙen eine Änderung der Kreuzung auch im eigenen Interesse

beanspruchen oder sich aus der Änderung für den Verkehr auf der kreuzenden StraÙe sonst ein Vorteil ergibt.

#### Zu c)

Die bisher im Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen BundesstraÙen des Fernverkehrs enthaltene Vorschrift über Zuwendungen des Bundes für Ortsdurchfahrten und für ZubringerstraÙen zu Bundesautobahnen wird wegen des Sachzusammenhangs in das BundesfernstraÙengesetz übernommen und vorschlagsgemäß auf den Grunderwerb ausgedehnt (Nr. 4 — § 5 a). Diese Ausweitung muß sich jedoch auf „besondere Fälle“ beschränken; denn bei den StraÙengrundstücken handelt es sich um ein wenn auch nicht rentierliches so doch wertbeständiges Vermögen, das der Gemeinde in jedem Falle verbleibt. „Besondere Fälle“ sind als gegeben anzusehen, wenn die Kosten des Grunderwerbs im Verhältnis zu den Baukosten einer Maßnahme unverhältnismäßig hoch sind.

Da das Interesse des Bundes an einem Ausbau von ZubringerstraÙen zu BundesstraÙen in dem gleichen Maße gegeben sein kann wie bei Zubringern zu Bundesautobahnen, erscheint es angezeigt, die Möglichkeit der Zuwendungen für Zubringer entsprechend zu erweitern.

Freiwillige Zuwendungen sind stets in das Ermessen des Gewährenden gestellt und von der Haushaltslage abhängig; es ist daher nicht möglich, ihre Höhe im Gesetz festzulegen. Insoweit konnte dem Vorschlag des Bundesrates nicht gefolgt werden.

## II.

Der Entwurf sieht in Artikel 1 ferner eine Reihe weiterer Änderungen des BundesfernstraÙengesetzes vor, die sich bei der bisherigen Anwendung des Gesetzes als notwendig oder zweckmäßig herausgestellt haben. Dazu gehören insbesondere folgende Änderungen:

1. die gesetzliche Festlegung des Grundsatzes, daß für Umstufungen die Verkehrsbedeutung maßgebend sein soll (Nr. 2 — § 2 Abs. 3 a und 4);
2. die Erhöhung der Einwohnergrenze für die Straßenbaulast der Gemeinden von 9000 auf 20 000 (Nr. 3 Buchstabe a — § 5 Abs. 2);
3. der Fortfall der gesetzlichen Beiträge der Gemeinden für eine „größere Breite“ der Fahrbahn in Ortsdurchfahrten in der Baulast des Bundes (Nr. 3 Buchstabe b — § 5 Abs. 3);
4. die gesetzliche Festlegung der Verpflichtung des Trägers der Straßenbaulast
  - a) zur Kostentragung für die Herstellung notwendiger Ersatzwege, wenn der Gemeinge-

- brauch einer Bundesfernstraße beschränkt wird, insbesondere bei der Erklärung einer Bundesstraße zur Kraftwagenstraße (Nr. 6 — § 7 Abs. 2 a);
- b) zur Ersatzbeschaffung oder Entschädigung für fortfallende Zufahrten bei Straßenbaumaßnahmen (Nr. 7 — § 8 Abs. 4 a);
- c) zur Entschädigung für die Beschränkung einer bisher zulässigen baulichen Nutzung bei Anwendung der Anbaubeschränkungen des § 9 (Nr. 8 Buchstabe c — § 9 Abs. 9 und 10);
5. die Einführung einer Veränderungssperre zur Freihaltung der Trasse von der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens an und in Planungsgebieten (Nr. 9 — § 9 a);
6. die Erweiterung der gesetzlichen Pflicht anderer Baulastträger zur Duldung vorübergehender Umleitungen auf die Duldung einer vorübergehenden Inanspruchnahme ihrer Straßen zum Anschluß neuer Bundesfernstraßen an das vorhandene Bundesfernstraßennetz (Nr. 13 — § 14 Abs. 5);
7. die Anwendung des Landbeschaffungsgesetzes bei Enteignungen für Bundesfernstraßen als Grundlage, insbesondere für eine Entschädigung in Land und für eine erleichterte vorzeitige Besitzeinweisung (Nr. 15 — § 19 Abs. 2).

### III.

Die vom Bundesrat vorgeschlagenen und die sonstigen vorgesehenen Änderungen des Gesetzes führen zu einer Vermehrung der Straßenbauausgaben des Bundes in folgender Hinsicht:

- a) Der Bund wird in Zukunft die Kosten der durch den Ausbau von Bundesfernstraßen bedingten Änderungen an Straßenkreuzungen und -einmündungen vielfach allein oder zum überwiegenden Teil tragen müssen. Die finanziellen Folgen dieser Gesetzesänderung lassen sich nicht genau feststellen. Nach den bisherigen Erfahrungen waren die Kostenanteile fremder Baulastträger nach § 12 Abs. 3 FStrG bei Ausbaumaßnahmen auf dem flachen Lande im Verhältnis zu den Gesamtbaukosten niedrig (durchschnittlich unter 1 v. H.), weil die Anpassung der Kreuzungen und Einmündungen in der Regel nur geringere Aufwendungen verursacht, beim Ausbau von Bundesstraßen innerhalb von Siedlungsgebieten sowie beim vierspurigen Ausbau von Bundesstraßen wegen der Umwandlung höhen gleicher Kreuzungen in Über- oder Unterführungen verhältnismäßig hoch (z. B. beim Ausbau des Rhein-Main-Schnellweges durchschnittlich 10 v. H., beim Ausbau des Ruhrschnellweges bis zu 25 v. H. und mehr). Die Mehrbelastung des Bundeshaushalts wird auf jährlich 10 bis 12 Mio DM geschätzt.
- b) Die Übernahme der Straßenbaulast in Ortsdurchfahrten der Gemeinden zwischen 9000 und 20 000 Einwohnern durch den Bund erhöht die Ausgaben des Bundes für Bau und Unterhaltung um einen Betrag von jährlich etwa 7 Mio DM.
- c) Der Wegfall der Beiträge der Gemeinden für eine „größere Breite“ der Fahrbahn in der Ortsdurchfahrt vermindert die Einnahmen des Bundes um einen Betrag von schätzungsweise  $\frac{1}{2}$  bis 1 Mio DM jährlich.
- Die Mehrbelastung des Bundeshaushalts auf Grund der vorstehenden Änderungen beträgt demnach jährlich rd. 18 bis 20 Mio DM.
- d) Für die erhöhten Zuwendungen des Bundes an fremde Baulastträger (vgl. § 5 a) sind im Zeitraum des ersten Straßenbau-Vierjahresplanes unter Einrechnung des Ertrages aus dem mit dem Straßenbaufinanzierungsgesetz eingeführten „Gemeindepfennig“ insgesamt rd. 588 Mio DM, für die Übernahme von Straßen im Wege der Aufstufung (vgl. § 2 Abs. 3 a) für den gleichen Zeitraum insgesamt 400 Mio DM vorgesehen (vgl. Bundeshaushaltsplan 1960 Epl. 12 Kap. 10 Tit. 310 Kennziffer 1500 bis 1529 und Kennziffer 1091).
- Die gesamten Mehraufwendungen des Bundes müssen aus den zweckgebundenen Straßenbaumitteln (vgl. Abschnitt I des Straßenbaufinanzierungsgesetzes vom 28. März 1960 — Bundesgesetzbl. I S. 201) gedeckt werden.
- Die Entschädigungspflichten des Trägers der Straßenbaulast, deren gesetzliche Festlegung der Entwurf vorsieht (vgl. A. II. 4.) oder die sich als Auswirkung aus den Änderungsvorschlägen des Entwurfs ergeben (vgl. A. II. 6. und 7.), begründen keine Mehrbelastung des Bundeshaushalts, da diese Verpflichtungen schon jetzt auf Grund des Artikels 14 Abs. 3 und des Artikels 106 Abs. 7 GG gegeben sind. Auch die übrigen Änderungsvorschläge sind ohne Einfluß auf den Bundeshaushalt.
- Die persönlichen und sächlichen Ausgaben der Länder als Träger der Verwaltung für die Bundesfernstraßen (Artikel 90 Abs. 2 GG) werden durch den Entwurf nicht berührt.

### B. Im besonderen

#### Zu Artikel 1

##### Zu Nr. 1 (§ 1)

*Absatz 1:* s. Erläuterung unter A. I. zu a).

*Absatz 4:* Die Einfügung der Tunnel in die Aufzählung unter Nr. 1 dient der Klarstellung. Mit den Bezeichnungen „Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen“ wird dem geänderten Sprachgebrauch gefolgt (anstelle „Mittelstreifen“ und „Bankette“).

##### Zu Nr. 2 (§ 2)

*Absatz 1:* Die Zuständigkeit und das Verfahren werden in den Absätzen 5 und 6 geregelt.

*Absatz 2:* Voraussetzung für die Widmung ist die Verfügungsmacht des Baulastträgers über das Straßengrundstück, die nach der bisherigen Rechtslage durch das Eigentum am Straßengrundstück, durch die Zustimmung des Eigentümers zur Widmung oder durch die Besitzeinweisung im Enteignungsverfahren

erworben wird. Der Entwurf soll die Voraussetzungen für die Widmung erleichtern, indem auch die freiwillige Besitzüberlassung zum Zwecke des Straßenbaues und die Besitzeinweisung nach anderen gesetzlichen Vorschriften (z. B. im Flurbereinigungsverfahren) als ausreichende Grundlage für die Widmung erklärt wird.

*Absätze 3 a und 4:* Der neue Absatz 3 a begründet eine gesetzliche Verpflichtung der obersten Landesstraßenbaubehörde, nicht aber einen Rechtsanspruch des bisherigen Trägers der Straßenbaulast, daß eine Straße, die die Voraussetzungen des § 1 erfüllt, zur Bundesfernstraße aufgestuft wird. Dadurch sollen Parteistreitverfahren zwischen den beteiligten Baulastträgern vermieden werden.

Folgerichtig erhält der neugefaßte Absatz 4 anstelle der früheren Sollvorschrift über die Entwidmung eine gesetzliche Verpflichtung zur Abstufung einer Bundesfernstraße oder zu ihrer Einziehung, wenn die Voraussetzungen einer Bundesfernstraße nicht mehr vorliegen. Bei der Abstufung ergibt sich die der Straße nach ihrer Verkehrsbedeutung zukommende neue Straßenklasse wie nach der bisherigen Rechtslage aus dem Landesrecht.

Der Entwurf stimmt hinsichtlich der Umstufung und Einziehung mit der Regelung in Artikel 7 und 8 des bayerischen Straßen- und Wegegesetzes vom 11. Juli 1958 (GVBl. S. 147) überein, ebenso mit §§ 8 und 9 des Entwurfs eines Straßengesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (Drucksache Nr. 10 vom 8. Oktober 1958).

Aus der Einordnung einer Bundesfernstraße in die Klasse der Bundesautobahnen oder in die der Bundesstraßen ergeben sich unterschiedliche Rechtswirkungen, insbesondere bei der Anwendung der Vorschriften über Bauanlagen an Bundesfernstraßen (§ 9).

Aus diesem Grunde sieht der Entwurf in Absatz 3 a für die Erklärung einer Bundesstraße zur Bundesautobahn die förmliche Aufstufung vor, deren öffentliche Bekanntmachung (Absatz 6) die notwendige Rechtssicherheit bei der Feststellung gewährleistet, welche Rechtsvorschriften Anwendung finden. Die Abstufung einer Bundesautobahn zur Bundesstraße ist in den Entwurf nicht aufgenommen worden, weil sie kaum je in Betracht kommen dürfte.

*Absatz 5:* Die Verkürzung der Ankündigungsfristen auf drei Monate soll das Abstufungs- oder Einziehungsverfahren beschleunigen. Eine besondere Bekanntmachung der Einziehungsabsicht erscheint entbehrlich, wenn die einzuziehenden Abschnitte in den Plänen kenntlich gemacht worden sind, die im Planfeststellungsverfahren zur Einsicht ausgelegt werden, oder wenn im Zusammenhang mit Änderungen unwesentlicher Bedeutung, für die ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 17 Abs. 2 unterbleiben kann, Flächen eingezogen werden sollen; denn in solchen Fällen kann es sich stets nur um kleine Straßenstücke handeln.

*Absatz 6:* Zum Zwecke der Vereinfachung und zur Vermeidung von Meinungsverschiedenheiten über

den Lauf der Rechtsmittelfrist sollen Widmungs-, Umstufungs- und Einziehungsverfügungen in Zukunft nur noch im Amtsblatt des Landes veröffentlicht werden, nicht auch wie bisher im Verkehrsblatt. Es ist jedoch vorgesehen, im Verkehrsblatt allgemein interessierende Veränderungen im Bundesfernstraßennetz nachrichtlich bekanntzugeben.

### Zu Nr. 3 (§ 5)

*Absatz 2:* Der Ausbau und die Unterhaltung der Ortsdurchfahrten erfordern erhebliche Mittel und gut ausgestattete technische Dienststellen. Eine erhebliche Anzahl der Gemeinden, die nach den bisherigen Vorschriften Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten waren, ist durch diese Aufgabe überfordert. Es erscheint angezeigt, die Straßenbaulast in den Ortsdurchfahrten in Gemeinden bis zu einer Einwohnerzahl von 20 000 auf den Bund zu überführen. Die Erhöhung der Einwohnerzahl entspricht dem Vorschlag des Deutschen Gemeindetages in der Stellungnahme zum Straßenbaufinanzierungsgesetz vom 15. Oktober 1959, ferner einem mit Rücksicht auf die in Aussicht genommene Novelle zum Bundesfernstraßengesetz zurückgestellten Antrag der Fraktion der SPD in der zweiten Lesung des Straßenbaufinanzierungsgesetzes im Deutschen Bundestag.

*Absatz 3:* Die bisher gesetzlich vorgeschriebenen Beiträge der Gemeinden mit nicht mehr als 9000 Einwohnern für eine „größere Breite“ der Fahrbahn in der Ortsdurchfahrt gegenüber der Breite der Außenstrecken sind nach den Erfahrungen unbedeutend. Ihre Berechnung erfordert jedoch einen verhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand. Es ist daher gerechtfertigt, die Beitragspflicht aufzuheben. Soweit erforderlich und durchführbar, können größere Fahrbahnverbreiterungen im Wege der seitlichen Begrenzung der Ortsdurchfahrt (vgl. Absatz 3 a) aus der Straßenbaulast des Bundes ausgeschieden werden.

Absatz 3 enthielt bisher für Gehwege und Parkplätze sowie für Radwege, die sich nicht auf der freien Strecke fortsetzen, nur eine negative Regelung derart, daß der Bund hierfür nicht Träger der Straßenbaulast ist. Wem die Straßenbaulast zufällt, konnte aus dem Bundesrecht nicht beantwortet werden. Diese Lücke soll nunmehr dadurch geschlossen werden, daß die Gemeinden insoweit ausdrücklich als Träger der Straßenbaulast bestimmt werden. Dadurch tritt jedoch keine zusätzliche Belastung der Gemeinden ein, da sie diese Aufgaben schon bisher als Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft wahrnehmen. Rechtsvorschriften, wonach die Gemeinden die Anlieger zu Beiträgen oder Unterhaltungsleistungen heranziehen können, z. B. die Vorschriften des Bundesbaugesetzes über den Erschließungsbeitrag, bleiben unberührt.

*Absatz 3 a:* Die Ermächtigung der obersten Landesstraßenbaubehörden zur Entscheidung über die seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt, wenn es zu einem Einvernehmen mit der Gemeinde nicht kommt, schließt eine Lücke im Gesetz. Die Entscheidung unterliegt der Anfechtung im Verwaltungs-



streitverfahren. Die Regelung ist Artikel 42 Abs. 3 des bayerischen Straßen- und Wegegesetzes entnommen.

#### Zu Nr. 4 (§ 5 a)

Siehe die Erläuterung unter A. I. zu c).

§ 7 Abs. 2 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs wird aufgehoben (Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzesentwurfs).

#### Zu Nr. 5 (§ 6)

Mit dieser Bestimmung soll verhindert werden, daß der bisherige Träger der Straßenbaulast im Hinblick auf einen bevorstehenden Wechsel die laufende Unterhaltung zu Lasten des neuen Trägers vernachlässigt. Der neu eingefügte Absatz 1a entspricht Artikel 9 Abs. 4 des bayerischen Straßen- und Wegegesetzes.

#### Zu Nr. 6 (§ 7)

Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird es mehr und mehr erforderlich, den Gemeingebrauch einzelner Bundesstraßen auf die Benutzung mit Kraftfahrzeugen zu beschränken. Soweit in einem solchen Falle dem von der Benutzung der Bundesstraße ausgeschlossenen Verkehr (Gespannen, Radfahrern, Fußgängern) geeignete andere Wege nicht zur Verfügung stehen, müssen sie geschaffen werden. Das kann durch Bau neuer Wege oder durch Ausbau bereits vorhandener Verbindungen geschehen. Der neue Absatz 2 a regelt die Kostentragung hierfür. Zu den Herstellungskosten gehören auch die Kosten eines notwendigen Ausbaues und des Grunderwerbs.

Die Verpflichtung des Trägers der Straßenbaulast der Bundesfernstraßen beschränkt sich (ähnlich der Regelung in §§ 5 und 6 des Landbeschaffungsgesetzes) auf die Übernahme der Herstellungskosten. Die künftige Unterhaltung bleibt den hierfür zuständigen Baulastträgern überlassen; denn diese Belastung ist ihnen zumutbar (Artikel 106 Abs. 7 GG; ähnlich die Regelung in § 29 des österreichischen Bundesstraßengesetzes vom 15. Februar 1948).

#### Zu Nr. 7 (§ 8)

Mit der gesetzlichen Festlegung einer Verpflichtung des Trägers der Straßenbaulast, bei Straßenbaumaßnahmen die gestörten Zufahrten, soweit erforderlich, wiederherzustellen, wird die Folgerung aus der Rechtsprechung gezogen, wonach es sich bei einer solchen Störung in der Regel um einen enteignungsähnlichen Eingriff handelt, der eine Entschädigungspflicht auslöst (vgl. BGH in DOV 1959 S. 751 und 752 = VkJBl. 1959 S. 469 und 470). Eine entsprechende Regelung enthält auch § 25 in Verbindung mit § 17 des österreichischen Bundesstraßengesetzes und § 18 des Entwurfs eines Wegegesetzes für Hamburg (Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft Nr. 138 vom 1. April 1953). Eine solche Wiederherstellungs- oder Entschädigungs-

pflicht ist jedoch nur bei Zufahrten gerechtfertigt, die auf unwiderruflichen Nutzungsrechten aus früherer Zeit beruhen oder — vielfach ebenfalls vor unvordenklichen Zeiten — in Ausübung des Gemeingebrauchs der Anlieger an der Straße eingerichtet worden sind. Sind Zufahrten nach dem Bundesfernstraßengesetz oder nach einem früheren Landesrecht unter dem Vorbehalt des Widerrufs gestattet worden, muß es dem Anlieger überlassen bleiben, zur Vermeidung des Widerrufs die Zufahrt der veränderten Straßenlage auf eigene Kosten anzupassen.

*Absatz 4:* Die Neufassung dient der Klarstellung. Die bisherige Fassung ließ Zweifel offen, wann das Planfeststellungsverfahren als eingeleitet anzusehen ist.

#### Zu Nr. 8 (§ 9)

*Absatz 8:* Die Ermächtigung der obersten Landesstraßenbaubehörde zur Zulassung von Ausnahmen bedarf, wie sich in der Rechtsprechung erwiesen hat, aus rechtsstaatlichen Gründen einer näheren Bestimmung. Die vorgeschlagene Ergänzung entspricht dem Wortlaut in § 31 Abs. 2 des Bundesbaugesetzes.

*Absätze 9 und 10:* Durch § 9 wird das Eigentum an den Grundstücken beiderseits der Bundesfernstraßen hinsichtlich der baulichen Nutzung Beschränkungen unterworfen. Solche Beschränkungen halten sich im allgemeinen im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums. Soweit jedoch Grundstücke auf Grund der Vorschriften des allgemeinen Baurechts die rechtliche Baulandqualität bereits derart erhalten haben, daß dem Eigentümer ein Rechtsanspruch auf Zulassung der baulichen Nutzung zusteht, wird durch die Anwendung des § 9 eine Beschränkung auferlegt, die über die Sozialbindung hinausgeht und daher eine Entschädigungspflicht begründet. Da es sich hierbei um einen ähnlichen Fall handelt wie bei der Entziehung oder Minderung der Baulandqualität durch nachträgliche Änderung eines Bebauungsplans, übernimmt der Entwurf die Entschädigungsgrundsätze des § 44 des Bundesbaugesetzes.

Da bei geplanten Straßen die Beschränkungen des § 9 bereits von der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens an gelten (Absatz 4), in diesem Verfahren aber Änderungen des Plans möglich sind, ist es gerechtfertigt, in den Fällen des Absatzes 4 den Entschädigungsanspruch erst mit dem Inkrafttreten des Planfeststellungsbeschlusses oder — bei vorzeitiger Besitzeinweisung (§ 19 Abs. 2 Nr. 5 und 6) — mit dem früheren Baubeginn entstehen zu lassen. Vor diesem Zeitpunkt ist dem Anlieger die entschädigungslose Hinnahme der Baubeschränkungen zuzumuten, die sich insoweit im Rahmen der verfassungsrechtlich zulässigen gesetzlichen Bindung des Eigentums halten. In Anlehnung an die Vierjahresfrist in § 18 des Bundesbaugesetzes bei der Entschädigung für Veränderungssperren bestimmt der Entwurf, daß der Anspruch auf Entschädigung jedoch in jedem Falle spätestens nach Ablauf von vier Jahren nach dem Inkrafttreten der Beschränkungen entsteht.

**Zu Nr. 9 (§ 9 a)**

*Absatz 1 und 2:* Durch die Errichtung baulicher Anlagen oder durch sonstige Veränderungen an den Grundstücken in der Trasse geplanter Bundesfernstraßen (z. B. durch Abgrabungen oder Aufschüttungen) kann der Straßenbau erheblich erschwert oder verteuert, die Planung z. B. auch unmöglich gemacht werden. Das Bundesfernstraßengesetz bietet bisher keine Rechtsgrundlage, solche Vorhaben zu verhindern. § 9 bezieht sich auch bei geplanten Bundesfernstraßen (§ 9 Abs. 4) nur auf Maßnahmen seitlich der Straße. Der neueingefügte § 9 a sieht in Anlehnung an § 14 des Bundesbaugesetzes eine Veränderungssperre vor, die mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens auf den vom Plan betroffenen Grundstücken von Gesetzes wegen entsteht und über den Abschluß des Planfeststellungsverfahrens hinaus andauert. Die Veränderungssperre wird in der Regel in absehbarer Zeit dadurch gegenstandslos, daß der Besitz an den Grundstücken in Ausführung der festgestellten Pläne durch Rechtsgeschäft oder durch Einweisung (§ 19) auf den Träger Straßenbaulast übergeht. Da die Ausführung bereits genehmigter Bauvorhaben und die Fortführung der bisherigen zulässigen Nutzung der Grundstücke durch die Veränderungssperre nicht behindert wird, kann dem Eigentümer für eine befristete Zeitspanne die entschädigungslose Hinnahme der Sperre zugemutet werden. Diese hält sich insoweit im Rahmen der verfassungsrechtlich zulässigen Bindung des Eigentums. Diese Zeitspanne ist im Entwurf entsprechend der Befristung in § 18 des Bundesbaugesetzes mit vier Jahren vorgesehen.

Hat der Träger der Straßenbaulast innerhalb dieser Zeitspanne die von der Veränderungssperre betroffenen Grundstücke nicht erworben, muß dem Eigentümer für die sich aus der Fortdauer der Veränderungssperre ergebenden Vermögensnachteile eine Entschädigung zugewilligt werden, für die der Träger der Straßenbaulast aufzukommen hat.

Daneben übernimmt der Entwurf im Zusammenhang mit der Veränderungssperre den bisher in § 17 Abs. 7 geregelten Anspruch des Eigentümers auf Übernahme der betroffenen Flächen, beschränkt diesen Anspruch jedoch auf die Fälle, in denen die weitere Benutzung der Grundstücke unter der Last der Veränderungssperre den Grundstückseigentümern wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann, da ihnen nur unter dieser Voraussetzung ohne die Übernahme ein Sonderopfer im Interesse der Allgemeinheit auferlegt würde.

*Absatz 3 und 4:* In besonderen Fällen kann es angezeigt sein, schon vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens das Gelände, in dem Bundesfernstraßen geplant werden sollen, vor nachteiligen Veränderungen zu schützen. Absatz 4 ermächtigt daher die oberste Landesstraßenbaubehörde unter Beteiligung der Landesplanungsbehörden, Planungsgebiete festzulegen, in deren Bereich die Grundstücke der gleichen Veränderungssperre unterliegen wie Grundstücke im Bereich von Plänen, deren Feststellung eingeleitet ist. Die Planungsgebiete

werden größer sein müssen als der später für die Ausführung benötigte Geländestreifen, damit die Straßenbaubehörde in der Planung möglichst wenig behindert wird. Es werden also vorerst auch Grundstücke von der Veränderungssperre betroffen, die später nicht im Bereich der Trasse liegen werden. Infolgedessen ist die Geltungsdauer eines solchen Planungsgebietes auf höchstens zwei Jahre begrenzt. Bei dieser Zeitdauer hält sich die Beschränkung des Grundeigentums im Rahmen der verfassungsrechtlich zulässigen gesetzlichen Bindung des Eigentums und bedarf daher keiner Entschädigung. Sie ist auf die Dauer der Veränderungssperre in einem Planungsgebiet nach Einleitung der Planfeststellung anzurechnen.

Absatz 4 entspricht der Regelung in Artikel 14 ff. des Entwurfs für das Schweizer Nationalstraßengesetz.

*Absatz 5:* Um Härten ausgleichen oder öffentlichen Interessen genügen zu können, bedarf es in gleicher Weise wie bei den Baubeschränkungen für Bauanlagen seitlich der Bundesfernstraßen der Möglichkeit einer Ausnahme von der Veränderungssperre (vgl. § 9 Abs. 8).

**Zu Nr. 10 (§ 11)**

Nach Absatz 2 durften Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen u. ä. mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen nicht angelegt werden, wenn sie die Verkehrssicherheit durch Sichtbehinderung beeinträchtigen. Die Beschränkung dieser Verbotsvorschrift auf Beeinträchtigungen „durch Sichtbehinderung“ ist zu eng. Es kommen auch andere die Verkehrssicherheit-gefährdende Beeinträchtigungen vor, die ebenfalls vermieden werden müssen (z. B. eine Vereisung oder Verschmutzung der Fahrbahn infolge einer Dampf- oder Staubeentwicklung aus Ablagerungen seitlich der Straße).

**Zu Nr. 11 (§ 12)**

Die Anwendung der Kostenteilung bei jeder Kreuzungsänderung hat bei Gemeinden und Gemeindeverbänden zu Härten geführt. Das war insbesondere der Fall, wenn eine Kreuzung wegen des Ausbaues einer der beteiligten Straßen geändert werden mußte und für den Baulastträger der kreuzenden oder einmündenden Straßen mit dieser Änderung keinerlei Vorteil verbunden war. Der neu gefaßte Satz 3 soll diese Härten ausschalten, indem er bei einer Änderung infolge des Ausbaues einer Straße die Kostenbeteiligung des anderen Baulastträgers, soweit es sich um eine Gemeinde oder einen Gemeindeverband handelt, davon abhängig macht, ob ihm die Kostenbeteiligung zugemutet werden kann. Die Kostenbeteiligung ist stets dann zumulbar, wenn der Baulastträger der kreuzenden Straße für die Gestaltung der Kreuzungsanlage besondere Wünsche geltend macht, die sich aus einem Ausbau der kreuzenden Straße ergeben, der gleichzeitig mit dem Ausbau der anderen Straße durchgeführt werden soll oder in absehbarer Zeit geplant ist, oder die dazu dienen sollen, die Kreuzung einem schon früher hergestellten Ausbau-

zustand der kreuzenden Straße anzupassen. Die Kostenbeteiligung erscheint nicht zumutbar, wenn die durch den Ausbau einer Straße bedingte Änderung weder für den Verkehr auf der kreuzenden Straße noch für deren Ausbau oder Unterhaltung einen Vorteil mit sich bringt.

Soweit Kreuzungen unabhängig von dem Ausbau einer Straße wegen der Verkehrsentwicklung geändert werden müssen (z. B. Umwandlung einer höhengleichen Kreuzung in einen Verteilerkreis oder in eine Über- oder Unterführung), ist die bisherige Kostenteilung im Verhältnis der Fahrbahnbreiten die angemessene Kostenregelung, weil die vorhandenen oder vorgesehenen Ausbaubreiten der Verkehrswege ihrer Verkehrsbedeutung annähernd entsprechen.

#### Zu Nr. 12 (§ 13)

§ 13 Abs. 4 enthält den Grundsatz, daß die sich bei Änderung einer Kreuzung ergebende Veränderung in der Unterhaltungslast von den Beteiligten ohne Ausgleich zu tragen ist. Abweichend davon sieht Satz 2 vor, daß nach einer wesentlichen Änderung die Kosten einer Erneuerung oder Wiederherstellung wie die Kosten einer Änderung zu teilen sind. Für die Kostentragung bei einer Erneuerung oder Wiederherstellung kommt es daher nach der bisherigen Regelung darauf an, ob eine Kreuzung nach dem Inkrafttreten des Bundesfernstraßengesetzes wesentlich geändert worden ist oder nicht. Diese Unterscheidung führt zu einer Unsicherheit in der Verantwortung und steht nicht im Einklang mit dem Grundsatz, daß die Erneuerung und Wiederherstellung ein Teil der Unterhaltung ist und daher dem Unterhaltungspflichtigen obliegt, zumal der Zeitpunkt einer Erneuerung nicht unwesentlich davon abhängen kann, wie die Unterhaltung wahrgenommen wird. Die Neufassung des Absatzes 4 stellt diesen Grundsatz wieder her und schafft einheitliche Verantwortlichkeiten für alle Kreuzungsanlagen ohne Rücksicht darauf, ob sie schon geändert worden sind oder nicht.

#### Zu Nr. 13 (§ 14)

Bei längeren Neubaustrecken ergibt sich das Bedürfnis, fertiggestellte Bauabschnitte dem Verkehr freizugeben und sie zu diesem Zweck vorübergehend an andere Straßen anzuschließen. Die Ergänzung des § 14 erweitert die für Umleitungen bestehende Duldungspflicht anderer Baulastträger auf die Duldung solcher vorübergehender Anschlüsse mit der Folge, daß die Erstattungspflichten nach Absatz 3 auch in diesen Fällen Anwendung finden.

#### Zu Nr. 14 (§ 17)

Da eine entsprechende Regelung nunmehr in § 9 a Abs. 2 aufgenommen worden ist, kann Absatz 7 entfallen.

#### Zu Nr. 15 (§ 19)

##### Absatz 1

Grundlage für eine Enteignung nach § 19 ist stets der im Verfahren nach § 18 festgestellte Plan. Soweit die Planfeststellung unterbleibt, weil die für

den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße benötigten Flächen bereits in einem städtebaulichen Plan ausgewiesen sind (§ 17 Abs. 3 FStrG), muß eine etwa notwendig werdende Enteignung nach den für die Durchführung solcher städtebaulicher Pläne vorgesehenen Enteignungsverfahren stattfinden. Um dieses klarzustellen, wird der Hinweis auf § 17 in „§ 18 Abs. 5“ geändert.

Die Frage, ob Satz 1, der den Trägern der Straßenbaulast das subjektive Enteignungsrecht verleiht, in Anlehnung an § 28 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes vom 10. Januar 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 9) in dem Sinne geändert werden soll, daß für Zwecke der Bundesfernstraßen die Enteignung zulässig sei, ist zur grundsätzlichen Entscheidung im Rahmen des künftigen Bundesenteignungsgesetzes zurückgestellt worden.

##### Absatz 2

Die Enteignungsgesetze der Länder sind z. T. veraltet und hinsichtlich der Vorschriften über die Entschädigung nicht ausreichend. Das gilt vor allem für die Entschädigung bei einer vorläufigen Besitzeinweisung und für die Entschädigung in Land. Da es noch kein Bundesenteignungsgesetz gibt, sollen bis zum Erlass eines solchen Gesetzes bei Enteignungen für Zwecke der Bundesfernstraßen die Vorschriften des Landesbeschaffungsgesetzes angewendet werden. Dadurch wird erreicht, daß der Bund bei Inanspruchnahme fremden Grundeigentums zum Bau von Bundesfernstraßen die Betroffenen nach denselben Grundsätzen entschädigt, wie bei der Inanspruchnahme für die in § 1 des Landesbeschaffungsgesetzes genannten anderen Bundesaufgaben. Diese Gleichstellung ist zur Wahrung des Gleichheitsgrundsatzes geboten und auch aus Verwaltungsgründen unerläßlich, weil der freihändige Grunderwerb sonst auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen würde. Das Landesbeschaffungsgesetz ist bis zum Inkrafttreten des Bundesenteignungsgesetzes im übrigen auch für Zwecke der Zivilluftfahrt anzuwenden (vgl. § 28 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes).

##### Nr. 1:

Wie bei den Landesbeschaffungen für Aufgaben der Verteidigung ergibt sich auch bei der Inanspruchnahme von Grundstücken für Straßenbauzwecke mitunter die Notwendigkeit, einem Betroffenen zur Erhaltung seiner Existenz die Entschädigung ganz oder teilweise in Land zu gewähren, das u. U. im Wege der Enteignung beschafft werden muß. Zu diesem Zweck muß der Rahmen für die Zulässigkeit der Enteignung entsprechend erweitert werden.

##### Nr. 5 und 6:

Häufige Schwierigkeiten beim Grunderwerb, die zu kostspieligen Verzögerungen bei Bauvorhaben führen können, haben das Bedürfnis nach einer möglichst frühzeitigen vorläufigen Besitzeinweisung gezeigt. Zwar wird in der Regel die Besitzeinweisung erst nach der Feststellung des Plans in Betracht kommen; für diesen Fall soll durch die Neufassung aus rechtsstaatlichen Gründen ausdrücklich klargestellt werden, daß der Planfeststel-

lungsbeschluß entweder rechtskräftig geworden oder für sofort vollziehbar erklärt worden ist. In einzelnen Fällen läßt sich aber schon zu einem früheren Zeitpunkt eine vorläufige Besitzeinweisung vertreten, sofern nach dem Stand des Planfeststellungsverfahrens mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, daß die Grundstücke in den Plan einbezogen werden (vgl. BGHZ 23, 377). Diese Möglichkeit soll im Interesse einer Beschleunigung des Baugeschehens durch Nummer 6 des neugefaßten Absatzes 2 geschaffen werden. Die Einweisung liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Enteignungsbehörde.

Nr. 8:

Die Befristung der vorläufigen Besitzeinweisung in § 42 des Landbeschaffungsgesetzes auf ein Jahr mit der Möglichkeit der Verlängerung bis zu einem weiteren Jahr ist für Straßenbauvorhaben zu kurz. Für Zwecke des Straßenbaues werden in der Regel nur verhältnismäßig schmale Geländestreifen benötigt, die bei Ausführung des Bauvorhabens in voller Breite baulich umgestaltet werden. Die Vermessung der in Anspruch genommenen Teilflächen, welche die Voraussetzung für den Erlaß des Enteignungsbeschlusses ist (§ 47 Abs. 3 Nr. 2 a des Landbeschaffungsgesetzes), ist daher vielfach erst nach Baufertigstellung durchführbar. Für die Bauausführung werden jedoch längere Fristen benötigt. Die Fristen in § 42 des Landbeschaffungsgesetzes waren daher für die Anwendung bei Straßenbauvorhaben entsprechend zu verlängern.

#### Zu Nr. 16 (§ 20)

Aufgaben der Baulastträger der Bundesfernstraßen können sich nicht nur aus dem Bundesfernstraßengesetz, sondern auch aus anderen Bundesgesetzen ergeben. Auch die Erfüllung dieser Aufgaben soll durch die Straßenaufsicht sichergestellt werden. Aus diesem Grunde war die bisherige Beschränkung der Straßenaufsicht auf die Aufgaben „nach diesem Gesetz“ zu eng.

#### Zu Artikel 2

Das Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vom 2. März 1951, durch

das in Ausführung des Artikels 90 Abs. 1 GG dem Bund das Eigentum an den bisherigen Reichsautobahnen und Reichsstraßen übertragen worden ist, enthält keine Regelung hinsichtlich des Straßeneigentums in den Ortsdurchfahrten, soweit die Straßenbaulast den Gemeinden zusteht.

Inzwischen ist in § 6 FStrG der Grundsatz verankert worden, daß das Eigentum am Straßenkörper der Straßenbaulast folgt. Eine bundesrechtliche Regelung, wonach die Gemeinden das Eigentum an dem in ihrer Baulast stehenden Teil der Ortsdurchfahrt erwerben, fehlt z. Z. noch. Das bayerische Straßen- und Wegegesetz (Artikel 73) hat für seinen Geltungsbereich den Eigentumsübergang an den Ortsdurchfahrten der Bundesfernstraßen bereits vollzogen. Durch Artikel 2 soll die bisherige Lücke allgemein geschlossen werden. Die Ergänzung ist hauptsächlich in den Gemeinden mit mehr als 9000 Einwohnern von Bedeutung, in denen das Eigentum an der Fahrbahn noch einer anderen Gebietskörperschaft zusteht, die nach früherem Recht einmal Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt war. Im übrigen werden die Gemeinden bereits weitgehend Eigentümer derjenigen Straßenteile sein, deren Baulast sie tragen.

#### Zu Artikel 5

##### Absatz 1

Entsprechend der Regelung bei Abstufungen (vgl. § 2 Abs. 5) soll die Straßenbaulast in den Ortsdurchfahrten der Gemeinden zwischen 9000 und 20 000 Einwohnern mit Beginn des Rechnungsjahres auf den Bund übergehen. Im übrigen kann das Gesetz ohne Schwierigkeiten unverzüglich in Kraft treten.

##### Absatz 2

Durch die Änderung der Kostenbestimmung in § 12 sollen frühere Kostenentscheidungen in Planfeststellungen (vgl. § 12 Abs. 4) und frühere Kostenvereinbarungen nicht aufgehoben werden. Die geänderten Bestimmungen gelten daher nur für solche Bauvorhaben, für die der Plan noch nicht festgestellt und eine Kostenregelung noch nicht vereinbart worden ist.

## Stellungnahme des Bundesrates

### 1. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe d

In dem neu eingefügten Absatz 3 a des § 2 sind die Worte „des § 1“ zu ersetzen durch die Worte „des § 1 Abs. 1 oder 3“.

#### Begründung

Die Änderung dient der Klarstellung.

### 2. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe e

§ 2 Abs. 6 ist wie folgt zu fassen:

„(6) Über Widmung, Umstufung und Einziehung entscheidet die oberste Landesstraßenbaubehörde. Sie hat vor einer Widmung oder Aufstufung das Einverständnis des Bundesministers für Verkehr herbeizuführen. Die Entscheidung ist in einem vom Land zu bestimmenden Amtsblatt bekanntzumachen.“

#### Begründung

Das Einverständnis des Bundesministers der Finanzen ist nicht erforderlich. Nach dem neu eingefügten Absatz 3 a ist eine Straße, die die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt, zur Bundesautobahn oder Bundesstraße, eine Bundesstraße, die die Voraussetzungen des § 1 Abs. 3 erfüllt, zur Bundesautobahn aufzustufen. Maßgeblich für die Klassifizierung einer Straße ist die jeweilige Verkehrsbedeutung, bei der ausschließlich darauf abgestellt wird, in welchem Umfang eine Straße einem konkreten Verkehr zu dienen bestimmt ist. Wenn eine Straße mit niedrigerer Klassifizierung die Voraussetzungen einer Bundesfernstraße nach objektiven Merkmalen erfüllt, ist sie aufzustufen. Es bedarf dann nicht des Einverständnisses des Bundesministers der Finanzen.

### 3. Zu Artikel 1 Nr. 4

Der neu eingefügte § 5 a ist wie folgt zu fassen:

#### „§ 5 a

Zum Bau oder Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und zum Bau oder Ausbau von Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes kann der Bund, wenn ein Interesse des Bundes besteht, Zuschüsse oder Darlehen gewähren. Es können auch Zuschüsse für den Grunderwerb gegeben werden. Außerdem leistet der Bund aus einem zweckgebundenen Mehraufkommen der Mineralölsteuer (Gemeindepfennig) Zuschüsse zum Bau und Ausbau von Verkehrsanlagen von Landstraßen II. Ordnung und sonstiger kommunaler Straßen, die, ohne Zubringerstraßen zu sein, in anderer Weise für Bundesfernstraßen von Bedeutung sind. Die Verteilung dieser Zuschüsse wird den Ländern überlassen.“

#### Begründung

##### a) *Dotationsauflagen*

Wegen der Dotationsauflagen des Bundes haben zwischen diesem und den Ländern jahrelange Verhandlungen geschwebt. Sie endeten mit einem Kompromiß, wie er im Schreiben des Bundesministers der Finanzen vom 12. Februar 1959 an die obersten Bundesbehörden Niederschlag gefunden hat. Danach soll künftig grundsätzlich von einer Selbstbeteiligungsauflage zu Lasten des Landes bei zweckgebundenen Zuschüssen und Darlehen des Bundes abgesehen werden. Soweit sie trotzdem erfolgen soll, ist ein bestimmtes Verfahren vorgesehen. Die Vereinbarung soll jedoch nach Nr. 6 nicht Platz greifen, wenn ein finanzielles Zusammenwirken bei besonderen Aufgaben anderweitig geregelt ist. Eine solche anderweitige Regelung besteht bisher in § 7 Abs. 2 BStrVermG. Sie sieht vor, daß das Land sich beteiligen sollte bei Zuwendungen des Bundes für Zubringer für die Bundesautobahnen und für Ortsdurchfahrten. Die jetzige Fassung des § 5 a stellt eine Erweiterung dar. Es soll eine Beteiligung des Landes künftig auch für Zubringer zu Bundesstraßen erfolgen. Außerdem geht der Bund nach der Fassung des § 5 a a. a. O. offensichtlich davon aus, daß das Land sich auch bei den Zuwendungen des Bundes aus dem „Gemeindepfennig“ entsprechend beteiligt.

Das Verlangen des Bundes nach einer Beteiligung im Rahmen des Gemeindepfennigs widerspricht dem Sinngehalt des einschlägigen Bundestagsbeschlusses, durch den bei Erhöhung der Mineralölsteuer um 1 Pfennig der Bundesregierung aufgegeben wurde, diesen Mehrertrag ausschließlich zur Erhöhung der Bundeszuschüsse an die kommunalen Baulastträger zu verwenden und dabei insbesondere solche Gemeinde- und Kreisstraßen zu berücksichtigen, die mit Bundesfernstraßen in Beziehung stehen. Die Neufassung strebt an, auch die bereits bestehende Dotationspflicht im Rahmen des bisherigen § 7 Abs. 2 BStrVermG ersatzlos wegfallen zu lassen.

##### b) *Beteiligung am Grunderwerb*

Die Einschränkung bei der Beteiligung am Grunderwerb, daß die Zuwendungen hierfür auf „besondere Fälle“ beschränkt werden sollen, erscheint nicht gerechtfertigt. Nach der Begründung ist ein solcher Fall nur gegeben, wenn die Kosten des Grunderwerbs im Verhältnis zu den Baukosten einer Maßnahme unverhältnismäßig hoch sind. Es steht

aber fest, daß dies bei Grunderwerb innerhalb einer Ortslage stets der Fall ist. Andererseits ist der Straßenbaugrund kein irgendwie realisierbarer Vermögenswert — zumindest so lange nicht, wie die Straße existiert.

c) *Gesetzliche Regelung für den Gemeindepfennig*

Die Zweckbindung des Mehrertrages von 1 Pfennig bei der Mineralölsteuer beruht auf einem nahezu einstimmigen Beschluß des Bundestages, der im Straßenbaufinanzierungsgesetz selbst keinen Ausdruck gefunden hat. Der Bund beabsichtigt, durch die jetzige Fassung des § 5 a diese Zuwendungen aus dem Gemeindepfennig mit den übrigen Zuwendungen für kommunale Baulastträger zu koppeln. Im Interesse der Gemeinden erscheint es aber richtig, den Gemeindepfennig gesondert auszuweisen und dafür eine besondere gesetzliche Grundlage zu schaffen.

d) *Globale Zuweisung der Straßenbaumittel*

Es sollte angestrebt werden, die gesamten Zuwendungen des Bundes an fremde Straßenbaulastträger global den Ländern zu überweisen. Hierzu wäre eine Verwaltungsvereinbarung notwendig, weil eine solche Regelung für den Bund eine Abweichung von § 64 a RHO darstellt.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 8**

Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

b) § 9 Abs. 8 erhält folgende Fassung:

„(8) Die oberste Landesstraßenbaubehörde kann im Einzelfall Ausnahmen von den Absätzen 1, 2 und 4 bis 6 zulassen, wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen.“

**B e g r ü n d u n g**

Um Baumaßnahmen in landwirtschaftlichen Betrieben, die in der Nähe von Bundesfernstraßen liegen, nicht unnötig zu erschweren, sollte die Befugnis, Ausnahmen von den Anbauverboten zuzulassen, nicht über das im Interesse der Verkehrssicherheit notwendige Maß hinaus eingeschränkt werden.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 9**

a) In § 9 a Abs. 1 Satz 1 ist vor dem Wort „wertsteigernde“ das Wort „wesentlich“ und vor dem Wort „erschwerende“ das Wort „erheblich“ einzufügen.

**B e g r ü n d u n g**

Vergleiche die Begründung zu Nr. 5 Buchstabe f.

b) In § 9 a Abs. 1 Satz 2 sind die Worte „Bau-rechtlich genehmigte“ zu streichen.

**B e g r ü n d u n g**

Vergleiche die Begründung zu Nr. 5 Buchstabe f.

c) § 9 a Abs. 2 ist wie folgt zu fassen.

„(2) Dauert die Veränderungssperre länger als zwei Jahre, so können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile vom Träger der Straßenbaulast eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Sie können ferner die Übernahme der vom Plan betroffenen Flächen verlangen, wenn es ihnen mit Rücksicht auf die Veränderungssperre wirtschaftlich nicht zumuten ist, die Grundstücke in der bisherigen oder einer anderen zulässigen Art zu benutzen. Die Vorschriften über die Entschädigung im Zweiten Abschnitt des Fünften Teils des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 341) gelten entsprechend. Kommt keine Einigung über die Übernahme zustande, so können die Eigentümer die Entziehung des Eigentums an den Flächen verlangen. Im übrigen gilt § 19 (Enteignung).“

**B e g r ü n d u n g**

Es ist rechtspolitisch nicht vertretbar, die Veränderungssperre länger auszudehnen, als aus sachlichen Gründen notwendig ist. Es sollte auch dem Staatsbürger eine über 2 Jahre hinausgehende Veränderungssperre nicht zugemutet werden.

Die in der Regierungsvorlage enthaltene Regelung der Entschädigung ist unvollständig. Die vorgeschlagene Ergänzung entspricht § 18 Abs. 1 Satz 2 des Bundesbaugesetzes.

d) In § 9 a Abs. 3 Satz 1 ist das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ zu ersetzen.

**B e g r ü n d u n g**

Vergleiche die Begründung zu Nr. 5 Buchstabe f.

e) In § 9 a Abs. 3 ist im letzten Satz das Wort „Vierjahres-Frist“ durch das Wort „Zweijahres-Frist“ zu ersetzen.

**B e g r ü n d u n g**

Vergleiche die Begründung zu Nr. 5 Buchstabe c.

f) In § 9 a ist Absatz 5 wie folgt zu fassen:

„(5) Die oberste Landesstraßenbaubehörde kann Ausnahmen von der Veränderungssperre zulassen, wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen.“

**B e g r ü n d u n g**

Die in dem Entwurf vorgesehene Fassung des § 9 a würde landeskulturelle Maßnahmen, z. B. die Anlage von Dränagen, Was-

sergräben, Wasserleitungen usw. erheblich beeinträchtigen. Da bei Veränderungssperren in der Regel eine Entschädigung des Eigentümers nicht erfolgen soll, müssen diese Sperren ferner ihrem Inhalte, ihrer Dauer und ihrem räumlichen Umfange nach auf das notwendige Maß beschränkt werden.

Das kann dadurch geschehen, daß

- a) nur wesentlich wertsteigernde und den Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen untersagt und alle bereits begonnenen Veränderungen, auch soweit sie einer besonderen Genehmigung nicht bedürfen (Dränagen usw.) von der Sperre ausgenommen werden (Absatz 1),
- b) bereits bei einer Dauer der Sperre von mehr als 2 Jahren eine Entschädigungspflicht entsteht (Absatz 2),
- c) die Befugnis der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen entsprechend der Regelung in § 14 Abs. 2 Bundesbaugesetz nicht mehr als notwendig eingeschränkt wird.

#### 6. Zu Artikel 1 Nr. 11

Nr. 11 ist wie folgt zu fassen:

11. In § 12 treten an die Stelle der Absätze 2 und 3 folgende Absätze 2, 3 und 3 a:

„(2) Werden mehrere Straßen gleichzeitig neu angelegt oder an bestehenden Kreuzungen Anschlußstellen neu geschaffen, so haben die Träger der Straßenbaulast die Kosten der Kreuzungsanlage im Verhältnis der Fahrbahnbreiten zu tragen. Bei der Bemessung der Fahrbahnbreiten sind die Rad- und Gehwege, die Trennstreifen und befestigten Seitenstreifen einzubeziehen.

(3) Wird eine Straße ausgebaut, so hat der Träger der Straßenbaulast dieser Straße die Kosten der notwendigen Änderungen von Kreuzungen zu tragen. Werden mehrere Straßen gleichzeitig ausgebaut, so haben die beteiligten Träger der Straßenbaulast die Kosten der dadurch bedingten Änderungen von Kreuzungen anteilig in dem Verhältnis zu tragen, in dem die Kosten der von ihnen veranlaßten Änderungen bei getrennter Durchführung zueinander stehen würden.

(3a) Wird die Änderung einer Kreuzung unabhängig von dem Ausbau einer Straße wegen der Entwicklung des Verkehrs erforderlich, so gilt für die Kosten dieser Änderung die Regelung des Absatzes 2. Beträgt jedoch der durchschnittliche tägliche Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf einer der Straßen nicht mehr als 20 vom Hundert des Verkehrs auf der anderen Straße, so hat der Träger der Straßenbaulast dieser anderen Straße die Änderungskosten allein zu tragen.“

#### Begründung

Absatz 3 enthielt in der bisherigen Fassung den Grundsatz, daß die Kosten der Änderung einer Kreuzung oder Einmündung stets von beiden Baulasträgern im Verhältnis der Fahrbahnbreiten zu tragen sind, auch wenn die Änderung nur aus den Verhältnissen des einen Beteiligten notwendig wird. Diese Regelung läßt Veranlassung und Interesse unberücksichtigt. Die Neufassung folgt dem allgemeinen Rechtsgrundsatz, daß der Störer für die Wiederherstellung eines störungsfreien Zustandes zu sorgen hat, und sieht vor, daß beim Ausbau einer Straße der Träger der Straßenbaulast die Kosten der durch den Ausbau bedingten Änderungen an Kreuzungen und Einmündungen zu tragen hat. Bei beiderseitiger Veranlassung werden die Kosten der gesamten Maßnahme entsprechend dem Maß der Veranlassung auf die Beteiligten aufgeteilt.

Soweit Kreuzungen unabhängig von dem Ausbau einer Straße wegen der Verkehrsentwicklung geändert werden müssen (z. B. Umwandlung einer höhengleichen Kreuzung in einen Verteilerkreis oder in eine Über- oder Unterführung), ist die bisherige Kostenteilung im Verhältnis der Fahrbahnbreiten die angemessene Kostenregelung, weil die vorhandenen oder vorgesehenen Ausbaubreiten der Verkehrswege ihrer Verkehrsbedeutung annähernd entsprechen. Diese Kostenregelung wird durch die Bagatellklausel in Absatz 3 a Satz 2 zugunsten der Baulasträger untergeordneter Straßen gemildert.

#### 7. Zu Artikel 1 Nr. 15

Nr. 15 ist wie folgt zu fassen:

15. § 19 wird wie folgt geändert:

a) In den Absätzen 1, 2 und 3 sind die Worte „§ 17“ jeweils durch die Worte „§ 18 Abs. 5“ zu ersetzen;

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Im übrigen gelten die für die öffentlichen Straßen geltenden Enteignungsgesetze der Länder.“

#### Begründung

Es ist nicht zweckmäßig, bis zum Inkrafttreten des Bundesenteignungsgesetzes als Zwischenlösung ein anderes Bundesgesetz anzuwenden, über dessen Vollzug noch wenig Erfahrungen vorliegen. Die bisherigen Landesgesetze sollten vielmehr weiter angewendet werden.

#### 8. Zu Artikel 1 Nr. 16

Nr. 16 ist zu streichen.

#### Begründung

Es soll der Möglichkeit vorgebeugt werden, daß eine neue Fachaufsicht des Bundes eingeführt wird.

**9. Nach Artikel 2**

Nach Artikel 2 ist folgender **Artikel 2a** einzufügen:

## „Artikel 2a

Träger der Straßenbaulast für Brücken außerhalb von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesfernstraßen über Gewässer ist der Bund auch dann, wenn die Baulast bei Inkrafttreten dieses Gesetzes anderen Gebietskörperschaften oblag.“

**B e g r ü n d u n g**

Zahlreiche Brücken über Gewässer im Zuge von Reichsstraßen standen nicht in der Baulast des Deutschen Reichs. Hierfür waren verschiedene

Gründe maßgebend. Nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG gehören die Brücken zu den Bundesfernstraßen. Es ist daher sinnvoll, daß die Brücken außerhalb von Ortsdurchfahrten als Teile der Straße in der Baulast des Bundes stehen, zumal die früheren Gründe für eine Sonderregelung nicht mehr gegeben sind.

**10. Zu Artikel 5**

In Absatz 1 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

„Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a und Artikel 2a treten am 1. Januar 1962 in Kraft.“

**B e g r ü n d u n g**

Folge der Einfügung des neuen Artikels 2a.



## Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsvorschlägen unter 1., 5.a) und 5.f) zu.

Dagegen bestehen Bedenken gegen die folgenden Änderungsvorschläge:

### Zu 2.

Dem Änderungsvorschlag kann nur in folgender Fassung zugestimmt werden:

„(6) Über Widmung, Umstufung und Einziehung entscheidet die oberste Landesstraßenbaubehörde. Sie hat vor einer Widmung oder Aufstufung das Einverständnis des Bundesministers für Verkehr herbeizuführen. Die Aufstufung bedarf auch des Einverständnisses des Bundesministers der Finanzen. Die Entscheidung ist in einem vom Land zu bestimmenden Amtsblatt bekanntzumachen.“

Das Einverständnis des Bundesministers der Finanzen zur Aufstufung wird wegen der mit ihr verbundenen finanziellen Belastung des Bundes weiterhin für erforderlich gehalten. Dagegen bestehen keine Bedenken, von einem Einverständnis des Bundesministers für Verkehr bei der Abstufung abzusehen.

### Zu 3.

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. Die Bundesregierung erachtet es für zulässig, als Voraussetzung der Gewährung von Zuwendungen an fremde Straßenbaulastträger auch eine Beteiligung der Länder vorzusehen. Die Vereinbarung zwischen dem Bundesminister der Finanzen und den Ländern über die sogenannten Dotationsauflagen und der Bundestagsbeschluß vom 9. März 1960 — Umdruck 484 — über den sogenannten Gemeindepfennig stehen nicht entgegen. Die Finanzverantwortung für die verschiedenen Straßenkategorien ist auf Bund, Länder, Landkreise und Gemeinden aufgeteilt, wobei die Länder in erster Linie die Verantwortung für die Landstraßen I. Ordnung tragen, aber auch dafür, daß die Landkreise und Gemeinden in die Lage versetzt werden, die Verpflichtungen für ihre Straßen zu erfüllen. Wenn der Bund Zuwendungen für diese Straßen gibt, weil ein erhebliches Interesse des Bundes besteht, so bleibt die grundsätzliche Finanzverantwortung der Länder hiervon unberührt. Daher ist das Verlangen gerechtfertigt, daß die Länder ebenfalls angemessene Zuschüsse zu denen des Bundes leisten. Andernfalls könnte die Hilfe für die Kommunen durch den Gemeindepfennig nicht in dem gewünschten Umfang zur Wirkung kommen.

Das Verlangen der Länder, die Mittel aus dem Gemeindepfennig selbst zu verteilen, stößt auf erhebliche, auch verfassungsrechtliche Bedenken, da den Ländern hiermit das ausschließliche Verfügungsrecht über Steuern eingeräumt würde, die dem Bund

zustehen (Artikel 109 GG) und für deren ordnungsmäßige Verwendung daher auch der Bund verantwortlich ist. Er kann hierüber nur Rechenschaft geben, wenn er bei der Verwendung der Mittel selbst mitwirkt. Die Verteilung der Mittel durch die Länder würde das Haushaltsrecht des Bundestages und der Bundesregierung einschränken. Die Auffassung der Länder, nur sie seien auf Grund besserer örtlicher Kenntnisse in der Lage, die Mittel aus dem Gemeindepfennig zweckmäßig zu vergeben, ist nicht ausschlaggebend, da die Vorschläge für die Verteilung der Mittel über die Länder an den Bund gelangen, so daß die Verwertung der örtlichen Kenntnisse sichergestellt ist. Entscheidend ist vielmehr, daß die zur Verfügung stehenden Straßenbaumittel des Bundes nach der Verkehrsbedeutung der Straßen im ganzen Bundesgebiet verteilt werden müssen. Dieser Forderung kann durch eine Globalzuweisung der Mittel aus dem Gemeindepfennig an alle Länder nicht Rechnung getragen werden, sondern nur dadurch, daß der Bund die Verteilung dieser Mittel in der Hand behält.

Die Fassung der Regierungsvorlage hält sich ferner im Rahmen der Zweckbestimmung, die der Bundestag in dem genannten Beschluß dem Gemeindepfennig gegeben hat. Dagegen widerspricht die Fassung des Bundesrates dem offenkundigen Wunsch des Bundestages, nach dem insbesondere die Zubringerstraßen zu den Bundesfernstraßen berücksichtigt werden sollten. Der Vorschlag des Bundesrates schließt aber die Zubringerstraßen von den Mitteln aus dem Gemeindepfennig aus.

Eine von den übrigen Zuwendungen abweichende Behandlung des Gemeindepfennigs in haushaltsrechtlicher Hinsicht hat der Beschluß des Bundestages nicht vorgesehen. Auch der Haushaltsausschuß des Bundestages hat die Erträge aus dem Gemeindepfennig ausdrücklich bei den sonstigen Zuwendungen des Bundes für fremde Baulastträger (Haushalt 1960 Kap 12 10 Tit. 310, Straßenbauplan Kz. 1510) veranschlagt.

Wenn der Regierungsentwurf ein „erhebliches“ Interesse des Bundes an den Baumaßnahmen fremder Baulastträger als Voraussetzung für die Gewährung von Zuwendungen verlangt, so hält er sich im Rahmen der Richtlinien der Bundesregierung über die Zuwendungen des Bundes gemäß § 64a der Reichshaushaltsordnung.

Die einschränkende Fassung des Regierungsentwurfs hinsichtlich der Zuwendungen für den Grunderwerb („in besonderen Fällen“) ist berechtigt, weil die Straßengrundstücke zwar nicht rentierlich sind, aber doch wertbeständiges Vermögen darstellen. Es ist den kommunalen Baulastträgern daher zuzumuten, in normalen Fällen die Kosten des Grunderwerbs selbst zu tragen. Wenn diese Kosten im Verhältnis

zu den Baukosten aber unverhältnismäßig hoch sind, so können auch sie in die Zuwendungen mit einbezogen werden.

#### Zu 4.

Dem Änderungsvorschlag wird im Interesse der Rechtseinheit nicht zugestimmt. Die Fassung des Regierungsentwurfs stimmt mit § 31 Abs. 2 BBauG überein. Die Gewährung einer Ausnahme muß grundsätzlich zur Voraussetzung haben, daß einerseits die bestehende Regelung für den Betroffenen eine besondere Härte bringt, andererseits öffentliche Belange nicht berührt werden. Die Möglichkeit einer Ausnahme soll dem Ausgleich dieser widerstreitenden Interessen dienen.

#### Zu 5.b)

Dem Änderungsvorschlag kann nur in folgender Fassung zugestimmt werden:

b) § 9 a Abs. 1 Satz 2 erhält folgenden Wortlaut:  
„Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden hiervon nicht berührt.“

Dadurch werden gemäß der Absicht des Bundesrates auch andere als baurechtlich genehmigungspflichtige Veränderungen von der Veränderungssperre ausgenommen, sofern sie vorher begonnen worden sind. Es wird aber vermieden, daß z. B. ungenehmigte bauliche Veränderungen unter diese Ausnahme fallen.

#### Zu 5.c)

Dem Änderungsvorschlag kann nur in folgender Fassung zugestimmt werden:

„(2) Dauert die Veränderungssperre länger als vier Jahre, so können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile vom Träger der Straßenbaulast eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Sie können ferner die Übernahme der vom Plan betroffenen Flächen verlangen, wenn es ihnen mit Rücksicht auf die Veränderungssperre wirtschaftlich nicht zuzumuten ist, die Grundstücke in der bisherigen oder einer anderen zulässigen Art zu benutzen. Kommt keine Einigung über die Übernahme zustande, so können die Eigentümer die Entziehung des Eigentums an den Flächen verlangen. Im übrigen gilt § 19 (Enteignung).“

Die Dauer der Veränderungssperre gemäß dem Regierungsentwurf stimmt mit § 18 Abs. 1 BBauG überein. Es ist sachlich nicht begründet, eine vom Bundesbaugesetz abweichende Frist vorzusehen. Im Gegenteil kann eine kürzere Frist im Hinblick auf die Schwierigkeiten im Planfeststellungsverfahren, insbesondere dessen weitgehende Rechtsgarantien (Verwaltungsrechtsweg), als nicht ausreichend angesehen werden.

Die Regelung der Entschädigung im Regierungsentwurf ist nicht unvollständig, da nach § 9 Abs. 2 letzter Satz die Entschädigungsvorschriften des Landesbeschaffungsgesetzes anzuwenden sind.

#### Zu 5.d)

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. Die Fassung des Regierungsentwurfs entspricht der Regelung in § 16 FStrG. Darin ist bei der Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen das Benehmen mit den Landesplanungsbehörden als ausreichend angesehen worden. Eine stärkere Mitwirkung der Landesplanungsbehörden bei der nur vorbereitenden Festlegung von Planungsgebieten ist daher nicht gerechtfertigt.

#### Zu 5.e)

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. Auf die Ausführungen zu 5.c) darf verwiesen werden.

#### Zu 6.

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. Die bisherige Regelung in § 12 Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes geht davon aus, daß das bei Kreuzungen zwischen den beteiligten Straßenbaulastträgern bestehende Rechtsverhältnis als ein Gemeinschaftsverhältnis aufzufassen ist. Durch gemeinschaftliche Maßnahmen muß die Kreuzungsanlage so gestaltet werden, daß die gegenseitigen Behinderungen, die durch die Überschneidung mehrerer Verkehrswege entstehen, beseitigt werden. Dementsprechend ist auch die Kostenverteilung geregelt. Dem bestehenden Hauptanliegen, die Kostenlast für die Gemeinden und Gemeindeverbände zu mildern, ist durch den Regierungsentwurf weitgehend Rechnung getragen worden.

#### Zu 7.

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. Durch die im Regierungsentwurf vorgesehene Anwendung von Bestimmungen des Landesbeschaffungsgesetzes bei Enteignungen zum Zweck des Straßenbaues soll insbesondere den Interessen der betroffenen Eigentümer Rechnung getragen werden, da nach dem Landesbeschaffungsgesetz in bestimmten Fällen Entschädigung auch in Land gewährt werden muß. Ferner ist die Enteignung von Ersatzland möglich.

Die Regelung dient auch der Beschleunigung des Straßenbaues, weil erhebliche Schwierigkeiten beim Grunderwerb, die von den Ländern immer wieder hervorgehoben werden, durch die Entschädigung in Ersatzland vermieden werden können. Die bisher für den Straßenbau geltenden Enteignungsgesetze der Länder geben diese Möglichkeiten nicht. Da das Landesbeschaffungsgesetz auch nach dem Luftverkehrsgesetz, dem Allgemeinen Kriegsfolgengesetz und dem Entwurf eines Zollgesetzes anzuwenden ist, trägt der Regierungsentwurf ferner zur Vereinheitlichung des Enteignungsrechts bei. Die Befürchtungen der Länder, daß sich die Landesenteignungsbehörden mehrfach umstellen müßten, ist nicht gerechtfertigt, weil diese Behörden schon jetzt die Bestimmungen des Landesbeschaffungsgesetzes anwenden müssen und mit einer baldigen Verabschiedung eines Bundesenteignungsgesetzes nicht zu rechnen ist. Es trifft auch nicht zu, daß über den Vollzug des Landesbeschaffungsgesetzes noch wenig Erfahrungen vorliegen.

**Zu 8.**

Entgegen dem Änderungsvorschlag wird folgende Fassung der Nr. 16 vorgeschlagen:

„16. § 20 Abs. 1 erhält folgenden Wortlaut:

„(1) Die Erfüllung der Aufgaben, die den Trägern der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen obliegen, wird durch die Straßenaufsicht sichergestellt. Die Länder üben die Straßenaufsicht im Auftrage des Bundes aus.“

Es ist nicht beabsichtigt, eine neue Fachaufsicht einzuführen, sondern sicherzustellen, daß die Fachaufsicht auch z. B. hinsichtlich der Anwendung des Kreuzungsgesetzes oder des Reichspolizeikostengesetzes gegeben ist. Den Bedenken des Bundesrates

wird durch die neue Formulierung Rechnung getragen.

**Zu 9. und 10.**

Den Änderungsvorschlägen wird nicht zugestimmt. Nach § 24 Abs. 11 des Bundesfernstraßengesetzes besteht die Möglichkeit, 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. Diese Regelung zur Überleitung der Brücken auf den Bund wird für ausreichend gehalten.