

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

15. Jahrgang	Ausgegeben zu Düsseldorf am 19. November 1962	Nummer 123
---------------------	--	-------------------

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

Glied.-Nr.	Datum	Titel	Seite
911	24. 9. 1962	RdErl. d. Ministers für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen der Bundesstraßen (Ortsdurchfahrten-Richtlinien)	1814

II.

Veröffentlichungen, die nicht in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

Datum	Seite
Nachrichten aus dem Landtag Nordrhein-Westfalen Tagesordnung für den 6. Sitzungsabschnitt des Landtags Nordrhein-Westfalen am 20. November 1962 in Düsseldorf, Haus des Landtags. Beginn der Plenarsitzung um 10.00 Uhr vormittags	1832

911

I.

**Richtlinien für die rechtliche Behandlung
von Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen der Bundesstraßen
(Ortsdurchfahrten-Richtlinien)**

RdErl. d. Ministers für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten
v. 24. 9. 1962 — IVA 2 — 51 — 80 (5) — 4639/62

Inhaltsübersicht**1. Teil****Ortsdurchfahrten****I.****Allgemeines**

1. Rechtsgrundlagen
2. Begriff der Ortsdurchfahrt
3. Rechtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrt

II.**Umfang der Ortsdurchfahrt****A. Beginn und Ende**

4. Festsetzung und Kennzeichnung
5. Geschlossene Ortslage
6. Beispiele für die Festsetzung
7. Abweichungen von der Regel bei Festsetzung der Ortsdurchfahrt
8. Überprüfung der festgesetzten Ortsdurchfahrten
9. Zuständigkeit der Festsetzung

B. Seitliche Begrenzung

10. Seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt

III.

**Gemeinschaftliche Maßnahmen des Baues und der Unterhaltung in Ortsdurchfahrten
in Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern**

11. Grundsätze
12. Hochborde und Tiefborde
13. Entwässerungsanlagen
 - a) Oberflächenentwässerung
 - b) Mischkanalisation
14. Stützmauern, Futtermauern und dergl., Schutzeinrichtungen
15. Gehwege auf Brücken in Ortsdurchfahrten
16. Herstellung eines Gehweges oder Parkplatzes
17. Veränderungen an Gehwegen und Parkplätzen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen an der Fahrbahn
18. Vereinbarungen mit der Gemeinde; Planfeststellung

IV.

**Kostenverteilung zwischen dem Bund und der Gemeinde bei der Erfüllung von
Ansprüchen Dritter**

19. Grunderwerb bei gemeinschaftlichen Baumaßnahmen
20. Grunderwerb bei einseitiger Veranlassung; Verbesserung der Sichtverhältnisse
21. Änderung von Zufahrten und Zugängen; Entziehung von Licht und Luft
22. Vereinbarungen mit der Gemeinde

V.**Eigentumsverhältnisse**

23. In Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern
24. In Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern

2. Teil**Ortsumgehungen**

25. Begriff und Entstehung
26. Bedeutung
27. Träger der Straßenbaulast, Beiträge Dritter

1. Teil Ortsdurchfahrten

I. Allgemeines

1. Rechtsgrundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen für die besonderen Rechtsverhältnisse an den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen sind in § 1 Abs. 1 Satz 2, § 5 Abs. 2—4, § 5a, § 8 Abs. 1—4 und Abs. 7, § 9 Abs. 7, § 21 und § 24 Abs. 1, 2 und 6 des Bundesfernstraßengesetzes — FStrG — in der Neufassung vom 6. August 1961 (BGBl. I S. 1741) sowie in Art. 2 und 3 des Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 10. Juli 1961 (BGBl. I S. 877) enthalten. Außerdem sind zur Beurteilung der Rechtsverhältnisse auch allgemeine Rechtsgrundsätze heranzuziehen.

2. Begriff der Ortsdurchfahrt

- a) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt (§ 5 Abs. 4 Satz 1*). Keine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der zwar in der geschlossenen Ortslage liegt, aber die Voraussetzungen einer Teilstreckumgehung erfüllt (§ 5 Abs. 6 Satz 2, vergl. Nr. 6 Beispiel 7 und Nr. 25).
- b) Die Ortsdurchfahrt besteht aus den zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs notwendigen Straßenzügen zwischen den freien Strecken der durchgehenden Straße (§ 1 Abs. 1 Satz 2). In der Regel wird dies ein Straßenzug sein. Sind für die Aufnahme des weiträumigen Verkehrs innerhalb der geschlossenen Ortslage mehrere Straßenzüge notwendig (z. B. Ring- oder Tangentialstraßen, Richtungsfahrbahnen), so bedarf es einer Entscheidung nach § 2 Abs. 3a und 6 über die Aufstufung des weiteren Straßenzuges. In Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern hat dann der Bund in dem in Nr. 3 dargelegten Umfang die Straßenbaulast an den als Ortsdurchfahrt festgelegten Straßenzügen.
- c) Zur Ortsdurchfahrt gehören nicht nur die Fahrbahn, sondern unabhängig von der Straßenbaulast (Nr. 3a) auch die Rad- und Gehwege und, soweit nicht eine seitliche Begrenzung festgelegt worden ist (Nr. 10), die sonstigen öffentlichen Verkehrsflächen zwischen den beiderseitigen Anliegergrundstücken (z. B. Parkplätze). Auf alle Teile der Ortsdurchfahrt sind die Rechtsvorschriften für die Bundesfernstraßen anzuwenden.

3. Rechtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrt

a) Straßenbaulast

- aa) Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern sind die Gemeinden (§ 5 Abs. 2). Stichtag für die 50 000-Einwohnergrenze ist die Volkszählung vom 13. 9. 1950, solange nicht die Ergebnisse einer späteren Volkszählung durch Rechtsverordnung als maßgebend erklärt worden sind.
- bb) Für Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern trägt die Gemeinde die Straßenbaulast für die Gehwege und Parkplätze. Für alle übrigen Teile der Ortsdurchfahrt ist der Bund Träger der Straßenbaulast; siehe aber Nr. 10 bis 15.
- cc) Die Heranziehung der Anlieger zu straßenbaulichen Leistungen durch die Gemeinden richtet sich nach dem allgemeinen Baurecht und den örtlichen Vorschriften.

b) Sondernutzungen

In Ortsdurchfahrten ist für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis die Gemeinde zuständig. Soweit die Gemeinde nicht selbst Träger der Straßenbaulast für Fahrbahnen und Radwege ist (vgl. Nr. 3a), bedarf sie dazu der Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast für die Fahrbahn.

wenn sich die Sondernutzung auf die Fahrbahn erstreckt und geeignet ist, die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen (§ 8 Abs. 1). Zur Fahrbahn im Sinne dieser Vorschrift gehören auch die Radwege. Im übrigen wird auf die Abschnitte I und II der Richtlinien über Nutzungen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes — Nutzungsrichtlinien — vom 5. 9. 1961 (VkB1. 1961 S. 628) verwiesen.

Gebühren für Sondernutzungen in Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern stehen der Gemeinde und dem Bund je zur Hälfte zu (§ 8 Abs. 3 Satz 3). Wegen der Sondernutzungsgebühren siehe Abschnitt V und Anlage 1 der Nutzungsrichtlinien.

Ortlche Vorschriften, die die Sondernutzung für Anlieger an Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen abweichend von den Vorschriften des FStrG. regeln, bedürfen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde oder der von dieser bestimmten Behörde (§ 8 Abs. 7 i. Verb. mit § 22 Abs. 4).

c) Sonstige Nutzungen

Wegen der Nutzungen im Sinne des § 8 Abs. 10 siehe die Abschnitte I 2, IV und V sowie Anlage 1 der Nutzungsrichtlinien.

d) Zufahrten und Zugänge

In den Ortsdurchfahrten gehören die Anlage und Änderung von Zufahrten nicht zu den Sondernutzungen (vgl. § 8 Abs. 4 S. 1). Wegen der Gestaltung und Änderung von Zufahrten und Zugängen in Ortsdurchfahrten wird auf den 2. Teil der Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen — Zufahrten-Richtlinien — vom 20. 12. 1961 (VkB1. 1962 S. 26) verwiesen.

e) Baubeschränkungen nach § 9

Die Festsetzung der Ortsdurchfahrt hat keinen Einfluß auf die Baubeschränkungen nach § 9. Diese gelten jedoch nicht, wenn das Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplanes entspricht (§§ 9 und 173 Abs. 3 des Bundesbaugesetzes), der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist (§ 9 Abs. 7).

f) Außenwerbung

Das Bundesfernstraßengesetz enthält keine Beschränkung der Außenwerbung in Ortsdurchfahrten (§ 9 Abs. 7 Satz 2). Beschränkungen nach anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

g) Straßenbahnen und Obusse

Wegen der Sonderregelung für die Benutzung der Straßen durch Straßenbahnen und Obusse auf Grund des Personenbeförderungsgesetzes wird auf Nr. 11—19 der Richtlinien für die Regelung der Verkehrsverhältnisse bei der Benutzung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes durch Straßenbahnen, Obusse und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr — Sondernutzungsrichtlinien für Personenlinienverkehr — vom 6. 12. 1961 (VkB1. 1962 S. 22) verwiesen. In Ortsdurchfahrten von Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern ist die Vereinbarung über die Benutzung der Fahrbahn zwischen dem Unternehmen und dem Träger der Straßenbaulast abzuschließen.

II.

Umfang der Ortsdurchfahrt

A. Beginn und Ende

4. Festsetzung und Kennzeichnung

- a) Die Ortsdurchfahrt wird durch Verwaltungsakt festgesetzt. Ihre Grenzen sind, obzwar es gesetzlich nicht vorgeschrieben ist, in der Örtlichkeit durch einen Grenzstein (Abb. 1) oder, wenn dieser hinderlich wäre, auf andere geeignete Weise zu kennzeichnen. Die Kosten der Kennzeichnung trägt der Bund.

*j §§ ohne Zusatz sind solide des Bundesfernstraßengesetzes.

- b) Die „Ortsdurchfahrt“ im Sinne des Straßenbaurechts ist nicht gleichzusetzen mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der „geschlossenen Ortschaft“. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Bilder 37 und 38 der Anlage zur StVO) bestimmt und sind insbesondere für die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb der Ortschaften von Bedeutung (§ 9 Abs. 4 Nr. 1 Abs. 5 StVO). Die Ortsdurchfahrtsgrenze und die Grenze der geschlossenen Ortschaft werden häufig zusammenfallen, da bei beiden auf die tatsächlichen Verhältnisse abzustellen ist, sie müssen es aber nicht (vgl. z. B. Nr. 7). In jedem Falle ist die Ortsdurchfahrt selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen (vgl. Nr. 5 und 6) ohne Rücksicht auf die Lage der Ortstafeln festzusetzen.

5. Geschlossene Ortslage

Die Grenzen der Ortsdurchfahrt sind grundsätzlich dort festzusetzen, wo die geschlossene Ortslage an der Bundesstraße endet. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Für die Begrenzung der geschlossenen Ortslage gilt folgendes:

- a) Maßgebend sind die tatsächlichen Verhältnisse. Welcher Art die Bebauung ist — z. B. Wohnhäuser, Industriebauten — ist ohne Belang.
- b) Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage wird nicht unterbrochen (§ 5 Abs. 4 Satz 2) durch
 - aa) einzelne unbebaute Grundstücke (Baulücken);
 - bb) zur Bebauung ungeeignetes Gelände (z. B. Hang, Bahnkörper, Flussufer);
- cc) der Bebauung entzogenes Gelände; das ist z. B. der Fall, wenn Grünanlagen oder Sportanlagen vorhanden sind oder eine Eisenbahlinie entlang der Straße verläuft; das gleiche gilt, wenn die Grünanlage, die Sportanlage usw. in einem städtebaulichen Plan vorgesehen sind und deshalb das Gelände der Bebauung entzogen ist.

Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände bleiben also unberücksichtigt, wenn sich danach die Bebauung wieder fortsetzt. Ist die Bebauung unterbrochen, ohne daß es sich um einen Fall unter aa) bis cc) handelt, so ist die Grenze der Ortsdurchfahrt vor dieser Unterbrechung festzusetzen (vgl. Abb. 2—4).

- c) Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage ist gewahrt, wenn die Straße auch nur einseitig bebaut ist. Die Ortsdurchfahrtsgrenze ist dann am Ende der einseitigen Bebauung festzulegen (vgl. Abb. 5), so handelt es sich um keine Ortsdurchfahrt.
- d) Eine Bebauung ohne unmittelbare Zugänge und Zufahrten zur Bundesstraße bleibt bei der Ermittlung der geschlossenen Ortslage außer Betracht, wenn dieser Abschnitt der Bundesstraße unmittelbar an die freie Strecke anschließt. Das gilt insbesondere auch, wenn die bebauten Grundstücke über Ortsstraßen erschlossen werden (vgl. Abb. 7).
- e) Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage ist nicht unterbrochen, wenn an einzelne Baulücken, an ein zur Bebauung ungeeignetes oder der Bebauung entzogenes Gelände (vgl. b) die Ortsdurchfahrt einer anderen Straße anschließt (vgl. unter Nr. 6 die Erläuterungen zu Abb. 4).
- f) Die geschlossene Ortslage ist auf den Gemeindebezirk, also auf das Gebiet der (politischen) Gemeinde zu beziehen. Zieht sich die geschlossene Ortslage über die Grenze des Gemeindebezirks hinweg, so ist die Ortsdurchfahrt an der Gemeindegrenze festzulegen. Es schließen dann hier zwei Ortsdurchfahrten aneinander an (vgl. Abb. 6a). Falls sich hierbei Unzuträglichkeiten ergeben (z. B. weil die Grenze teilweise längs der Bundesstraße verläuft), ist auf eine Vereinbarung über die Erfüllung der Aufgaben aus der Straßenbaulast zwischen den Beteiligten hinzuwirken (vgl. Abb. 6b).

6. Beispiele für die Festsetzung

Beispiel 1 (Abb. 2)

An das östliche Ende des Baukerns bei A schließt sich auf der Südseite eine Grünanlage, also der Bebauung entzogenes Gelände, dann ein Steilhang, also zur Bebauung ungeeignetes Gelände, und dann in offener Bauweise bebautes Gelände an. Die Baulücke bleibt unberücksichtigt. Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage auf der Südseite ist bis Punkt D gewahrt, so daß dort die Grenze der Ortsdurchfahrt festzulegen ist. Da die Bebauung auf der Südseite der Straße über die geschlossene Bebauung hinaus weiterreicht und einseitige Bebauung genügt, hat die Bebauung auf der Nordseite der Straße auf die Festlegung der Ortsdurchfahrtsgrenze keinen Einfluß.

An das westliche Ende des Baukerns bei E schließt sich zwar bis F wegen der Eisenbahlinie auf der Nordseite der Straße der Bebauung entzogenes Gelände an, dann folgt aber unbebautes Gelände. Die Streusiedlung bei G steht daher nicht mehr im Zusammenhang mit der geschlossenen Ortslage, so daß die Ortsdurchfahrtsgrenze bei Punkt E festzusetzen ist.

Beispiel 2 (Abb. 3)

Am östlichen Ende des Baukerns bei A schließt sich an der Nordseite der Straße zunächst Bebauung in offener, dann in geschlossener Bauweise an. Bei den Lücken bei B 1 und B 2 handelt es sich um einzelne unbebaute Grundstücke. Nach dem Steilhang östlich C folgt keine Bebauung mehr. An der Südseite der Straße befinden sich ein Fluß und ein Hang, also zur Bebauung ungeeignetes Gelände; auch hier folgt östlich keine Bebauung mehr. Die Ortsdurchfahrtsgrenze ist daher bei C festzusetzen.

Vom westlichen Ende des Baukerns D schließt sich geschlossene Bebauung (Industriewerk) bis zum Punkt E an. Die Siedlung bei G und H hat keine unmittelbaren Zugänge zur durchgehenden Straße, so daß sie für die Festsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenze ohne Einfluß ist. An der Nordseite der Straße schließt sich an den Fluß (zur Bebauung ungeeignetes Gelände) keine Bebauung mehr an. Die Ortsdurchfahrtsgrenze ist deshalb bei Punkt E, und zwar außerhalb der letzten Zufahrt (des letzten Zuganges), festzusetzen.

Beispiel 3 (Abb. 4)

Die Bundesstraße 2 endet bei Punkt A innerhalb der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 1. Der letzte Teil der Strecke führt auf der einen Seite an einer Grünanlage, auf der anderen Seite an einer Eisenbahlinie entlang, zieht sich also durch der Bebauung entzogenes Gelände. Da sich nach dieser Unterbrechung die Bebauung wenn auch nicht auf der Bundesstraße 2, so doch auf der sie aufnehmenden Bundesstraße 1 fortsetzt, kann die Strecke B — A nicht als freie Strecke angesehen werden. Die Ortsdurchfahrtsgrenzen der Bundesstraße 1 sind bei C und E festzulegen.

Beispiel 4 (Abb. 5)

Die geschlossene Bebauung reicht mit Zufahrten an die Südseite der Bundesstraße heran. Die Nordseite der Bundesstraße ist — ohne daß es sich um für die Bebauung ungeeignetes Gelände handeln würde — unbebaut. Es ist keine Ortsdurchfahrt festzusetzen.

Beispiel 5 (Abb. 6a)

Bei diesem Beispiel handelt es sich um zwei Gemeinden, deren Bebauung ineinander übergeht. Da eine Ortsdurchfahrt nach § 5 Abs. 4 Satz 2 („Teil des Gemeindebezirks“) nicht über das Gemeindegebiet hinausgehen kann, ist die Ortsdurchfahrtsgrenze zwischen der Gemeinde X und der Gemeinde Y auf der Gemeindegrenze festzusetzen. C — D = Ortsdurchfahrt X, C — E = Ortsdurchfahrt Y.

Beispiel 6 (Abb. 6b)

Die Bebauung geht wie in Beispiel 5 ineinander über, die politische Grenze der Gemeinde X und Y verläuft entlang der Bundesstraße. Der Gehweg an der Ostseite der Fahrbahn liegt zwar in einer politischen Gemeinde X, dient aber vorwiegend der Gemeinde Y. In diesem Fall ist auf eine Vereinbarung im Sinne der Nr. 5 f hinzuwirken.

Beispiel 7 (Abb. 7)

Da das in offener und geschlossener Bauweise bebaute Gelände keine unmittelbaren Zugänge zur Bundesstraße hat, sondern über Ortsstraßen erschlossen wird, liegt die Bundesstraße nicht unmittelbar in der geschlossenen Ortslage. Sie ist daher, wenn die Voraussetzungen einer Ortsumgehung oder Teilstrecke gegeben sind (vgl. Nr. 2 a und 25) als freie Strecke zu behandeln.

Beispiel 8 (Abb. 8)

Da die anliegenden Gebäude unmittelbaren Zugang zur Bundesstraße haben, liegt diese in der geschlossenen Ortslage. Sie ist deshalb Ortsdurchfahrt.

7. Abweichung von der Regel bei Festsetzung der Ortsdurchfahrt

a) Von der Regel, die für die Festsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenzen in Nr. 5 und 6 aufgestellt wurde, sind Abweichungen zulässig (§ 5 Abs. 4 Satz 4, letzter Halbsatz). Davon ist nur in besonderen Fällen Gebrauch zu machen. Eine Abweichung kann insbesondere dann begründet sein, wenn die Festsetzung der Ortsdurchfahrt, wie sie sich aus der Grundsatzregelung nach Nr. 5 und 6 ergibt, zu offensichtlichen Härten für die Gemeinde führen würde.

Beispiel:

Infolge der Geländeverhältnisse oder der Siedlungsform (Straßendorf) kann sich eine sehr lange Ortsdurchfahrt ergeben, deren Unterhaltung leistungsschwache Gemeinden unangemessen belasten kann.

Eine Abweichung kann auch bei einseitiger Bebauung am Ende der geschlossenen Ortslage zweckmäßig sein, um das Entstehen neuer verkehrsgefährdender Zufahrten oder Zugänge an der unbebauten Seite wirksam verhindern zu können.

Beispiel:

Festsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenze in Abb. 2 bei Punkt C statt bei Punkt D, in Abb. 4 bei Punkt A statt bei Punkt C.

b) Eine abweichende Regelung kann davon abhängig gemacht werden, daß die Gemeinde innerhalb der Strecke, von deren Einbeziehung in die Ortsdurchfahrt abgesehen werden soll, die Baulast für Gehwege und Parkplätze vertraglich übernimmt.

8. Überprüfung der festgesetzten Ortsdurchfahrten

a) Das FStrG hat keine allgemeine Neufestsetzung der Ortsdurchfahrten vorgeschrieben (§ 24 Abs. 6). Beginn und Ende der Ortsdurchfahrten bleiben bis zur anderweitigen Festsetzung bestehen, wie sie sich bei Inkrafttreten des FStrG aus der bisherigen Rechtslage ergaben (§§ 13 und 14 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung (StrRegDV) vom 7. Dezember 1934 (RGBl. I S. 1237). Sie sind nur von Fall zu Fall neu festzusetzen, wenn sich die Bebauung ändert oder sich sonstige Umstände ergeben, die die Ortsdurchfahrt nicht nur geringfügig beeinflussen.

b) Bestand bei Inkrafttreten des FStrG eine Regelung gemäß § 14 StrRegDV, wonach der Bund auch in einer Gemeinde mit mehr als 6000 (nunmehr 50 000) Einwohnern die Straßenbaulast ganz oder teilweise trug, so gilt diese Regelung ebenfalls weiter. Die Grenze der Straßenbaulast fällt dann abweichend von der Regelung des FStrG mit der Grenze der Ortsdurchfahrt nicht zusammen. Es ist von Zeit zu Zeit zu prüfen, ob es noch notwendig ist, diese Sonderregelung beizubehalten. Die bisherige Grenze der Straßenbaulast kann künftig nur dadurch geändert werden, daß die Ortsdurchfahrtsgrenze neu festgesetzt wird.

9. Zuständigkeit zur Festsetzung

a) Die oberste Landesstraßenbaubehörde oder die von ihr bestimmte Behörde setzt im Benehmen mit der

höheren Verwaltungsbehörde nach Anhörung der Gemeinde die Ortsdurchfahrt fest (§ 5 Abs. 4 Satz 4 i. Verb. mit § 22 Abs. 4).

b) Soll bei Festsetzung der Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße von der Regel des § 5 Abs. 4 Satz 1 und 2 (Nr. 5 und 6) abgewichen werden, so bedarf es hierzu der vorherigen Zustimmung des Bundesministers für Verkehr und der Gemeindeaufsichtsbehörde (§ 5 Abs. 4 Satz 4).

B. Seitliche Begrenzung**10. Seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt**

a) Die Baulast des Bundes erstreckt sich auf die Fahrbahn in der vollen Breite auch dann, wenn in Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern für die Fahrbahn eine größere Breite erforderlich ist als auf den anschließenden freien Strecken.

b) Eine seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt ist besonders festzulegen, wenn die Ortsdurchfahrt über Straßen und Plätze führt, die erheblich breiter angelegt sind als die Bundesstraße (§ 5 Abs. 3a Satz 1). Dies ist der Fall, wenn die Breite in einem außergewöhnlichen Verhältnis zu der tatsächlichen oder vorgesehenen Breite der übrigen Strecken der Ortsdurchfahrt steht.

Beispiel:

Die Bundesstraße führt über einen Platz oder über einen Straßenzug, auf dem früher Märkte abgehalten wurden und der deswegen besonders breit angelegt wurde.

Die Festlegung der seitlichen Begrenzung hat zur Folge, daß die Straßenteile außerhalb der Begrenzung nicht mehr zur Bundesstraße gehören.

c) Die seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt im Zuge von Bundesstraßen wird, wenn erforderlich, in der Ortlichkeit in geeigneter Weise gekennzeichnet. Die Kosten der Kennzeichnung trägt der Bund.

d) Die Straßenbaubehörde legt die seitliche Begrenzung im Einvernehmen mit der Gemeinde fest. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die oberste Landesstraßenbaubehörde (§ 5 Abs. 3a Satz 2) oder die von ihr bestimmte Behörde.

III.**Gemeinschaftliche Maßnahmen des Baues und der Unterhaltung in Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern****11. Grundsätze**

a) Der Umfang der Baulast des Bundes in Ortsdurchfahrten von Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern ist durch das Gesetz geregelt (vgl. Nr. 3a, aa) und bb). Die besonderen Verhältnisse in der Ortsdurchfahrt lassen es jedoch in der Regel nicht zu, daß der Bund oder die Gemeinde den eigenen Bau- und Unterhaltungsaufgaben nachkommen kann, ohne damit zugleich auch Aufgaben zu berühren, die dem anderen Baulastträger obliegen oder jedenfalls auch für diesen von Bedeutung sind. Es gibt eine Reihe von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen, die beiden Baulastträgern zugute kommen. Diese gemeinschaftlichen Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen können allerdings über die gesetzliche Regelung hinaus grundsätzlich nicht zu einer Erweiterung oder sonstigen Veränderung der Baulast als solcher führen. Im wesentlichen werden deshalb die gemeinschaftlichen Maßnahmen auf dem Wege gegenseitiger Kostenbeteiligung zu lösen sein.

b) Wenn es bei der Kostenverteilung auf die Breiten ankommt, ist von den Breiten auszugehen, die nach Durchführung der Baumaßnahme, für die die Kosten anfallen, vorhanden sein werden.

c) Wenn im folgenden von „Unterhaltung“ die Rede ist, dann ist damit auch die Erneuerung und Wiederherstellung gemeint.

12. Hochborde und Tiefborde

- a) Hochborde gehören zu den vom Hochbord gestützten Teilen der Ortsdurchfahrt (Radweg, Gehweg, Parkplatz, Grünstreifen, bes. Straßenkörper). Hochborde neben Fahrbahnen oder Radwegen sind jedoch für den Träger der Straßenbaulast der Fahrbahn von Interesse, da sie auch der Abgrenzung und in geeigneten Fällen der Fahrbahnentwässerung dienen. Es ist daher gerechtfertigt, daß der Bund als Träger der Straßenbaulast der durchgehenden Fahrbahn zu der Herstellung der Hochborde beiträgt. Der Beitrag beträgt 8,— DM/lfdm. Er wird nur bei technisch einwandfreier Ausführung der Hochborde (Fundament mit Rückenstütze), ferner bei Gehwegen und bei Parkplätzen nur unter der Voraussetzung gewährt, daß zugleich mit dem Hochbord diese Verkehrsanlagen selbst hergestellt werden.
- b) Hochborde sind im übrigen von demjenigen zu unterhalten, zu dessen Einrichtung (vgl. Buchstabe a) sie gehören. Bei notwendigen Erneuerungen gilt Buchstabe a entsprechend.
- c) Die Tiefborde zwischen Straßenteilen in der Baulast des Bundes und Straßenteilen in der Baulast der Gemeinde gehören zu den Straßenteilen in der Baulast des Bundes. Tiefborde an der Außenseite von Gehwegen oder Parkplätzen fallen nicht in die Baulast der Gemeinde.

Beispiele: Abb. 9.

13. Entwässerungsanlagen

a) Oberflächenentwässerung

Die Oberflächenentwässerung (Ableitung des Oberflächenwassers der Straße und Entwässerung des Straßenkörpers) gehört zur Straßenbaulast.

aa) Dient die Oberflächenentwässerung allein den in der Straßenbaulast des Bundes stehenden Straßenflächen, so trägt der Bund die Kosten für die Herstellung und Unterhaltung der nach den örtlichen Gegebenheiten erforderlichen Gräben, Durchlässe und sonstigen Entwässerungsanlagen.

Die Unterhaltung der Entwässerungsanlagen kann der Gemeinde gegen Kostenersatz übertragen werden.

bb) Soll die den Straßenflächen des Bundes dienende Entwässerungsanlage auch das gebündelt zugeführte Wasser von den in der Straßenbaulast der Gemeinde stehenden Bundesstraßenflächen, von anderen öffentlichen Straßen, Privatgrundstücken oder gemeindlichen Verkehrsflächen aufnehmen, so haben die Baulastträger dieser öffentlichen Straßen, die Privaten oder die Gemeinde die Mehrkosten für die dadurch notwendig werdende aufwendigere Herstellung und Unterhaltung der Entwässerungsanlage zu erstatten.

cc) Verpflichtungen der Gemeinde oder der Anlieger zur Reinigung der Entwässerungsanlage nach landes- oder ortsrechtlichen Vorschriften bleiben unberührt.

b) Mischkanalisation

Richtet die Gemeinde eine Mischkanalisation ein, so kann sich der Bund an den Kosten mit dem Betrage beteiligen, den er bei Durchführung einer Oberflächenentwässerung nach Buchstabe a, aa hätte aufwenden müssen, wenn sich die Gemeinde unwiderruflich bereit erklärt, das Oberflächenwasser unentgeltlich aufzunehmen.

14. Stützmauern, Futtermauern und dergl., Schutzeinrichtungen

- a) Ist die Errichtung oder Änderung von Stützmauern, Futtermauern und dergl., die sowohl der Fahrbahn der Ortsdurchfahrt einschließlich Radweg als auch dem Gehweg oder einem Parkplatz dienen, notwendig, so sind die Kosten des Baues und der Unterhaltung dieser Anlagen zwischen Bund und

Gemeinde im Verhältnis der Fahrbahnbreite einschließlich Radwegbreite zur Breite des betroffenen Gehweges und (oder) Parkplatz aufzuteilen.

Ist die Stützmauer usw. nur erforderlich, weil ein Gehweg oder ein Parkplatz angelegt wird, so ist Träger und Baulast für die Anlage die Gemeinde, in allen sonstigen Fällen der Bund. Der andere Teil kann seine anteiligen Unterhaltungskosten ablösen.

Beispiel 1: (Abb. 10a)

Wegen der Verbreiterung der Fahrbahn, der Herstellung von Radwegen und eines Gehweges muß eine Stützmauer errichtet werden. Die Kosten werden im Verhältnis der Fahrbahnbreite zuzüglich der Breite der neuen Radwege zur Breite des neuen Gehweges zwischen Bund und Gemeinde geteilt.

Beispiel 2: (Abb. 10b)

Wird die Stützmauer nur wegen der Verbreiterung der Fahrbahn errichtet, so trägt der Bund die Kosten allein.

- b) Geländer auf Stützmauern, Kragkonstruktionen u. a. sind ein Teil dieser Anlagen. Im übrigen sind Schutzeinrichtungen (Geländer, Brüstungen, Leitplanken u. ä.) in den Ortsdurchfahrten, wenn sie allein oder überwiegend dem Gehverkehr dienen, von der Gemeinde, wenn sie allein oder überwiegend dem Fahrverkehr dienen, vom Bund herzustellen und zu unterhalten. Für Geländer auf Brücken gilt Nr. 15 c.

15. Gehwege auf Brücken in Ortsdurchfahrten

- a) Bei neu zu errichtenden oder aus Gründen des Fahrverkehrs umzubauenden Brücken innerhalb der Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern übernimmt der Bund die Kosten für die Herstellung beiderseitiger Gehwege bis zu einer Breite von je 1,50 m von der Bordstein- oder Tragwerkskante bis zum Geländer. Die Kosten der Herstellung der Gehwege außerhalb der Enden der Brückenflügel, also auch auf den Brückensäulen einschließlich des Anschlusses an den Gehweg auf der Brücke, hat die Gemeinde zu tragen.
- b) Werden die Gehwege auf Wunsch der Gemeinde breiter als 1,50 m angelegt, so hat die Gemeinde die Herstellungskosten zu übernehmen. Diese können zur Vermeidung aufwendiger genauer Berechnungen in vereinfachter Form nach den Breiten ermittelt werden. Dabei kann der Umstand, daß bei der unterschiedlichen Belastung der Brückenfahrbahn und der Gehwege eine Verbreiterung der Gehwege eine im allgemeinen nur geringe Verstärkung der Brückenkonstruktion erfordert, dadurch Rechnung getragen werden, daß bei der Berechnung des Anteils der Gemeinde die Breite der Fahrbahn mit einem Faktor vervielfacht wird, der auf Grund von Vergleichsberechnungen allgemein mit 4 angenommen werden kann. Kosten, die auch ohne die Verbreiterung des Gehweges entstehen, gehören nicht zur Teilungsmasse.

Beispiel:

Der Kostenanteil der Gemeinde an den Rohbaukosten einer Brücke mit 7,5 m Fahrbahn und beiderseitigen Gehwegen von 2,50 m Breite (1,50 m Normalbreite + 1,00 m Mehrbreite) beträgt

$$\frac{2 \times 1,00}{4 \times 7,50 + 2 \times 2,50} \times 100 = 5,71 \%$$

Diese vereinfachte Berechnungsart kann auf alle Brückenarten angewendet werden, sofern es sich nicht um besonders komplizierte Brückenkonstruktionen oder um Gehwege mit mehr als 3 m Breite handelt. In solchen Fällen bedarf es einer genauen Ermittlung an Hand von Vergleichsentwürfen und Vergleichskostenanschlägen, die vom Bauauftraggeber der Brücke beizubringen sind. Ist eine Gemeinde mit dem Ergebnis der vereinfachten Berechnung nicht einverstanden, so muß ihr die Beibringung von Vergleichsunterlagen überlassen bleiben.

- c) Die Unterhaltung der Gehwege obliegt an sich auch auf den Brücken der Gemeinde. Wegen der Einheit des Brückenbauwerkes übernimmt jedoch der Bund

die bauliche Unterhaltung des Gehweges, hinsichtlich der Breite über 1,50 m aber nur gegen Kostenersatz. Eine Vereinbarung über die Ablösung der Kosten ist anzustreben. Winterdienst, Reinigung und Beleuchtung, soweit Verpflichtungen hierfür bestehen, bleiben Obliegenheiten der Gemeinde. Wegen des Eigentums vgl. Nr. 23 und 24. Brückengeländer und -brüstungen gehören zur Brücke, nicht zum Gehweg.

16. Herstellung eines Gehweges oder Parkplatzes

Werden in einer Ortsdurchfahrt Gehwege oder Parkplätze neu gebaut oder ausgebaut, ohne daß eine Gemeinschaftsmaßnahme nach Nr. 17 vorliegt, so fällt diese Baumaßnahme ausschließlich in die Baulast der Gemeinde. Das gilt auch, wenn der Gehweg in der Form von Arkaden in Gebäuden errichtet wird, oder Gebäudeabbrüche zur Herstellung des Gehweges notwendig werden.

17. Veränderungen an Gehwegen und Parkplätzen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen an der Fahrbahn

- a) Im allgemeinen stellt der Um- und Ausbau einer Ortsdurchfahrt eine Gemeinschaftsmaßnahme des Bundes (hinsichtlich der Fahrbahn einschließlich der Radwege) und der Gemeinde (hinsichtlich der Gehwege und [oder] Parkplätze) dar. Im Grundsatz hat jeder Baulasträger die Kosten des Um- und Ausbaues der ihm zugeordneten Anlagen allein zu tragen.
- b) Hat aber eine Gemeinde ihre Gehwege oder Parkplätze in der Ortsdurchfahrt bereits ordnungsgemäß hergestellt und wird aus Anlaß eines Um- oder Ausbaues der Fahrbahn (Verbreiterung oder Verlegung der Fahrbahn, Höher- oder Tieferlegung) auch eine seitliche Verlegung oder Höher- oder Tieferlegung des ordnungsgemäß hergestellten Gehweges oder Parkplatzes erforderlich, so hat der Bund als Veranlasser die Kosten der Wiederherstellung des Gehweges oder Parkplatzes (einschließlich des Grunderwerbs, vgl. Nr. 20) in der bisherigen Breite und Beschaffenheit oder in demselben Umfang die Kosten der notwendig gewordenen Veränderungen des Gehweges oder Parkplatzes zu tragen. Wünscht die Gemeinde eine breitere oder bessere Ausführung, so muß sie die Mehrkosten übernehmen. Als ordnungsgemäß hergestellter Gehweg in diesem Sinne kann auch ein neben der Fahrbahn befindlicher Gehstreifen angesehen werden, wenn er die größere Zeit des Jahres über zur Aufnahme des Fußgängerverkehrs geeignet ist.
- c) Die veränderten Gehwege und Parkplätze hat die Gemeinde zu unterhalten. Ein durch die Baumaßnahme an der Fahrbahn etwa veranlaßter Mehraufwand an Unterhaltungskosten ist, soweit er nicht gegen die Vorteile der Gemeinde nach dem Grundsatz „neu für alt“ aufgerechnet werden kann, durch den Bund auszugleichen.

18. Vereinbarungen mit der Gemeinde; Planfeststellung

- a) Vor Beginn einer Baumaßnahme (Nr. 11 ff.) sind Vereinbarungen abzuschließen, in denen zugleich die künftige Unterhaltung zu regeln ist. Unterhaltungskostenbeiträge des Bundes zu gemeindlichen Anlagen und der Gemeinde zu Straßenanlagen des Bundes (vgl. Nr. 13, 14 b, 17 c) sollen durch Kapitalisierung abgelöst werden.
- b) Die Vereinbarung soll auch dann mit der Gemeinde abgeschlossen werden, wenn diese die Baulast für die Gehwege auf die Anlieger oder auf andere übertragen hat.
- c) Vereinbarungen mit der Gemeinde sind, wenn eine Planfeststellung stattfindet, in den Planfeststellungsbeschuß aufzunehmen. Sind Vereinbarungen nicht zustandegekommen, so ist die Durchführung der gemeinsamen Maßnahme im Wege der Straßenaufsicht sicherzustellen.

IV.

Kostenverteilung zwischen dem Bund und der Gemeinde bei der Erfüllung von Ansprüchen Dritter

19. Grunderwerb bei gemeinschaftlichen Baumaßnahmen

- a) Werden für gemeinschaftliche Baumaßnahmen Grundstücke benötigt, so soll der Grunderwerb gemeinschaftlich durchgeführt werden. Jeder Baulasträger erhält das Eigentum an denjenigen Grundstücksteilen, die er für seine Anlagen benötigt (vgl. Nr. 24). Müssen Restflächen übernommen werden, die weder der Bund noch die Gemeinde für die Zwecke der Baumaßnahme benötigt, so soll die Gemeinde diese Restflächen erwerben, weil sie in der Regel eher in der Lage sein wird, diese für andere gemeindliche Zwecke zu verwerten oder an Interessenten zu veräußern.
- b) Die Kosten des Grunderwerbs sind zwischen Bund und Gemeinde zu teilen. Zu den Kosten des Grunderwerbs gehören auch die Kosten für die Ablösung von Gebäuden, die Abbruchkosten, soweit diese nicht durch den Erlös für das Altmaterial gedeckt sind, und die Nebenentschädigungen (z. B. Aufwuchs, Ernteausfall), sonstige Entschädigungen (z. B. für Pachten und Dienstbarkeiten, für Umzugskosten der Eigentümer oder Mieter, Kosten der zwischenzeitlichen Unterbringung) sowie die Vermessungs- und Beurkundungskosten. Der Erlös für weiterveräußerte Restflächen ist von den Grunderwerbskosten vor der Aufteilung abzusetzen. Übernimmt die Gemeinde Restflächen für eigene Zwecke, so ist der Anteil der Gemeinde um einen dem Wert dieser Flächen entsprechenden Betrag zu erhöhen, der Bundesanteil entsprechend zu kürzen. Entsprechend ist zu verfahren, wenn ausnahmsweise der Bund Restflächen übernimmt.

- c) Von den Kosten für den Grunderwerb übernimmt der Bund — um der überwiegenden Bedeutung der Fahrbahn Rechnung zu tragen — einen Anteil im Verhältnis der Fahrbahnbreite einschließlich Radwege zur Breite des betroffenen Gehweges. Bei besonders kostspieligen Maßnahmen in leistungsschwachen Gemeinden kann bei Errechnung des Kostenanteils des Bundes auch die doppelte Fahrbahnbreite zugrunde gelegt werden. Die Kostenaufteilung ist im REE-Entwurf nachprüfbar darzustellen.

Beispiel 1 (Abb. 11)

Die Beseitigung des Gebäudes C dient der Verbreiterung der Fahrbahn und der Anlegung des Gehweges. Der linke Gehweg wird durch die Baumaßnahme nicht beeinflußt. Die Kosten des Grunderwerbs für das Gebäude C sind im Verhältnis der Fahrbahnbreite zu 1 Gehwegbreite zwischen dem Bund und der Gemeinde aufzuteilen.

Beispiel 2 (Abb. 12)

Die Beseitigung des Gebäudes C und die Rückversetzung der Baugrenze auf die Linie A—B dient der Verbreiterung der Fahrbahn, der Anlegung des Radweges und des rechten Gehweges. Der linke Gehweg wird durch die Baumaßnahme nicht beeinflußt. Die Kosten des Grunderwerbs für das Gebäude C sind im Verhältnis der Fahrbahnbreite + Radwegbreite zu 1 Gehwegbreite zwischen dem Bund und der Gemeinde aufzuteilen.

Beispiel 3 (Abb. 13)

Die Beseitigung der Gebäude A und B dient dem Bau der Fahrbahn und der Anlegung von 2 Gehwegen beiderseits der Fahrbahn (Straßendurchbruch). Die Kosten des Grunderwerbs für die Gebäude A und B sind im Verhältnis der Fahrbahnbreite zu Gehwegbreiten zwischen dem Bund und der Gemeinde aufzuteilen.

20. Grunderwerb bei einseitiger Veranlassung; Verbesserung der Sichtverhältnisse

Eine Kostenteilung nach Nr. 19 findet nicht statt, wenn eine Baumaßnahme vom Bund oder von der Gemeinde allein veranlaßt wird. Das ist der Fall, wenn

- a) die vollständige oder teilweise Beseitigung eines Gebäudes allein wegen der Herstellung des Verkehrsraumes und des lichten Raumes der Fahrbahn, des Radweges oder des Gehweges (RAL 1956 Ziff. 3.17) erforderlich ist.

Beispiel (Abb. 14)

Die Beseitigung der Gebäude C und D bzw. deren Rückversetzung auf die Linie A—B dient nur der Verbreiterung der Fahrbahn. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn muß auch der vorhandene Gehweg vor den Gebäuden C und D beseitigt und vor der Linie A—B neu errichtet werden. Die Kosten des Grunderwerbs für die Gebäude C und D hat der Bund allein zu tragen. Er hat ferner die Kosten der Gehwegsverlegung, insbesondere auch den erforderlichen Grunderwerb hierfür, nach Nr. 17 b zu übernehmen. Soll der Gehweg verbreitert werden, so gelten für die Kostenverteilung die Grundsätze der Beispiele 1—3 bei Nr. 19, wobei der Gemeinde jedoch nur die Mehrbreite des Gehweges anzulasten ist,

- b) die Voraussetzung der Nr. 16 und 17 b gegeben sind (vgl. Abb. 16).

Beispiel 1 (Abb. 15)

Das Gebäude C reicht bis an den Rand der Fahrbahn. Die Zurückversetzung des Gebäudes auf die Linie A—B dient der Anlage eines Gehweges. Eine Fahrbahnverbreiterung ist weder beabsichtigt noch erforderlich. Die Kosten für die Zurückversetzung des Gebäudes C trägt allein die Gemeinde.

Beispiel 2 (Abb. 16)

Die Fahrbahn der durchgehenden Straße wird durch das vorspringende Gebäude C und die Tordurchfahrt eingeengt. Gebäude und Tordurchfahrt stehen unter Denkmalschutz und können nicht beseitigt werden. Durch das Gebäude C soll ein Gehwegdurchbruch (Arkaden) zwischen den Linien A—B und A1—B1 gebaut werden. Die Kosten des Baues einschließlich der Entschädigung für den Durchbruch an den Eigentümer des Gebäudes C hat allein die Gemeinde als Baulasträger für den Gehweg zu tragen.

- c) ausschließlich die Sichtverhältnisse verbessert werden müssen. Bei Sichtverbesserungen an Straßenkreuzungen ist § 12 zu beachten.

21. Änderung von Zufahrten und Zugängen; Entziehung von Licht und Luft

- a) Ist die Beseitigung oder Änderung von Zufahrten und Zugängen wegen einer Baumaßnahme erforderlich, die sich als Gemeinschaftsmaßnahme des Trägers der Straßenbaulast für die durchgehende Straße und der Gemeinde darstellt (vgl. Nr. 17 und 19), so müssen auch die vom Träger der Straßenbaulast gegebenenfalls zu übernehmenden Entschädigungskosten für die Aufhebung der Zufahrt oder des Zuganges oder die Kosten deren notwendiger Anpassung (vgl. dazu Nr. 27 der Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen — VkbI, 1962 S. 26) zwischen dem Bund und der Gemeinde aufgeteilt werden.

Hierfür gilt folgendes:

Ist ein Gehweg vorhanden oder wird ein solcher gebaut, so besteht der Zugang nur in der Verbindung zwischen dem Anliegergrundstück und dem Gehweg. Die Kosten der Aufhebung oder Anpassung des Zuganges hat deshalb die Gemeinde zu tragen. Dagegen ist eine Zufahrt die Verbindung zwischen der Fahrbahn und dem Anliegergrundstück. Sofern die Zufahrt auch als Zugang dient, sind die Gesamtkosten für die Aufhebung oder Anpassung von Zufahrten im Zuge der Baumaßnahme im Verhältnis der Fahrbahnbreite zur einfachen Gehwegbreite aufzuteilen. In gleicher Weise sind die Gesamtkosten für die Aufhebung oder Anpassung von Zugängen und Zufahrten zu teilen, wenn diese unmittelbar nebeneinander liegen.

Bei einseitiger Veranlassung gilt Nr. 20 entsprechend.

- b) Hat der Anlieger einen Ausgleichsanspruch, weil seinem Gebäude Licht und Luft entzogen werden und tritt dies durch eine gemeinschaftliche Maßnahme ein, so sind die Aufwendungen, wie die Kosten des Grunderwerbs zu teilen (vgl. Nr. 19 b).

22. Vereinbarungen mit der Gemeinde

- a) Wenn nach den vorstehenden Ausführungen (Abschn. IV) Kosten zwischen dem Bund und der Gemeinde zu verteilen sind, ist mit der Gemeinde eine Vereinbarung noch vor Beginn der Baumaßnahme abzuschließen. Stehen im Zeitpunkt der Verhandlungen die Ablösungsbeträge noch nicht endgültig fest, so ist die Kostenverteilung in der Vereinbarung nach Hundertsätzen festzulegen. Zu den weiteren Verhandlungen mit den Ablösungsberechtigten ist die Gemeinde beizuziehen.

- b) Nr. 18 b und c gilt entsprechend.

V.

Eigentumsverhältnisse

23. In Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern

Soweit die Gemeinde nicht bisher schon Eigentümerin der Ortsdurchfahrt war, ist sie es auf Grund von Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des FStrG mit dessen Inkrafttreten (16. Juli 1961) geworden, wenn zuvor der Bund, das Land oder ein Gemeindeverband Eigentümer waren. Ebenso geht das Eigentum auf sie über, wenn sie beim Wechsel der Straßenbaulast Baulasträger für die Ortsdurchfahrt wird (§ 6 FStrG). In den übrigen Fällen kann die Gemeinde das Eigentum nur nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über den Grundstückserwerb oder durch Enteignung erlangen.

24. In Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern

- a) Sofern die Gemeinde nicht schon bisher Eigentümerin der Straßenteile der Ortsdurchfahrt war, für die sie die Straßenbaulast trägt, ist sie es durch Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßen gesetzes mit dessen Inkrafttreten (16. Juli 1961) geworden, wenn zuvor der Bund, das Land oder ein Gemeindeverband Eigentümer waren. Ebenso wird sie beim Wechsel der Straßenbaulast (§ 6) Eigentümerin der Flächen, die in ihre Baulast übergehen. Sonst kann die Gemeinde das Eigentum an diesen Flächen nur nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts oder im Wege der Enteignung erhalten.

- b) Das Eigentum des Bundes hat sich auf die Straßenteile zu erstrecken, die in seiner Baulast stehen. Sofern ein gesetzlicher Eigentumsübergang (§ 3 Bundesstraßenvermögensgesetz, § 6) nicht stattgefunden hat oder der Bund nicht schon Eigentümer dieser Flächen ist, kann er das Eigentum nur nach den Bestimmungen über den Grundstückserwerb oder durch Enteignung erlangen.

- c) Bei Brücken kann das Eigentum an den Gehwegen nicht von dem Eigentum an sonstigen Brückenteilen getrennt werden, weil das Bauwerk eine Einheit darstellt. Infolgedessen fallen auch die auf Kosten der Gemeinde hergestellten Mehrbreiten in das Eigentum des Bundes.

- d) Die Regelung zu a) gilt auch dann, wenn innerhalb der Ortsdurchfahrt mehrere Straßenzüge zur Bundesstraße gehören.

- e) Soweit auf Grund von § 3 Bundesstraßenvermögensgesetz, Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßen gesetzes oder gem. § 6 ein gesetzlicher Eigentumsübergang eingetreten ist und die Straßengrundstücke im Grundbuch eingetragen sind, ist das Grundbuch unrichtig geworden. Die Berichtigung des Grundbuchs ist durch die vom Land bestimmte Behörde, in deren Bezirk das Grundstück liegt, zu beantragen. Der Antrag muß vom Leiter der Behörde oder seinem Vertreter unterschrieben und mit dem Amtsstempel versehen sein. Zum Nachweis des Eigentums genügt die in den Antrag aufzunehmende Erklärung, daß das Grundstück dem

Bund zusteht. Das Eigentum ist für die „Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung)“ einzutragen. Die Berichtigung des Grundbuchs setzt voraus, daß die auf den Bund übergegangenen Grundstücke vermessen sind. Soweit Grundstücke im Eigentum des Bundes noch mit anderen Grundstücken, insbesondere solchen der Gemeinde, in einem Flurstück vereinigt sind, ist so bald als möglich die Vermessung auf Kosten des Bundes zu veranlassen.

2. Teil

Ortsumgehungen

25. Begriff und Entstehung

- a) Ortsumgehung ist die Bezeichnung für den Teil einer Bundesstraße, der geschaffen worden ist oder geschaffen wird, um eine Ortsdurchfahrt durch eine freie Strecke zu ersetzen. Wird die Ortsdurchfahrt ganz ersetzt, im Zuge der Bundesstraße also beseitigt, so spricht man von einer vollen Ortsumgehung oder „Ortsumgehung“ schlechthin. Wird nur ein Teil der Ortsdurchfahrt ersetzt, die Ortsdurchfahrt also in der Regel nur verkürzt, z. B. indem in den Außenbezirken einer Stadt die Ortsdurchfahrt zur freien Strecke ausgestaltet wird, so wird eine „Teilortsumgehung“ geschaffen. Eine Ortsumgehung kann daher sowohl durch den Bau einer neuen, von vornherein anbaufreien Strecke als auch durch die anbaufreie Ausgestaltung einer bereits bestehenden Ortsdurchfahrt, z. B. durch Bau von Anliegerstraßen, entstehen.
- b) Voraussetzung für die Anerkennung eines Teiles einer Bundesstraße als Ortsumgehung ist, daß er
 - aa) im wesentlichen frei von Einmündungen und höhengleichen Kreuzungen anderer öffentlicher Straßen und
 - bb) von den anliegenden Grundstücken aus nicht zugänglich, d. h. frei von unmittelbaren Zugängen und Zufahrten ist.

Liegt der Teil einer Bundesstraße, der diese Voraussetzungen erfüllt, innerhalb der geschlossenen Ortslage, so ist weitere Voraussetzung für seine Anerkennung als Ortsumgehung, daß er wenigstens an einer Seite an die freie Strecke der Bundesstraße anschließt. Es ist daher wohl möglich, die äußersten an die freie Strecke anschließenden Enden einer Ortsdurchfahrt zur Teilortsumgehung umzugestalten, nicht aber ein Stück inmitten einer Ortsdurchfahrt, das nicht mindestens an einer Seite an die freie Strecke anschließt. Dieses bleibt rechtlich selbst dann Ortsdurchfahrt, wenn es aus städtebaulichen Gründen anbaufrei gehalten oder gestaltet wird.

- c) Nach § 24 Abs. 5 FStrG behalten Ortsumgehungen aus der Zeit vor dem Bundesfernstraßengesetz ihre Eigenschaft als Ortsumgehungen nach dem FStrG auch dann, wenn zu ihnen inzwischen, d. h. bis zum Inkrafttreten des FStrG, unmittelbare Zufahrten und Zugänge von den anliegenden Grundstücken geschaffen worden sind. Diese Vorschrift ist nur bei Ortsumgehungen von Bedeutung, die innerhalb der geschlossenen Ortslage liegen (vgl. § 5 Abs. 6 Satz 2 FStrG). Dadurch, daß Zufahrten und Zugänge geschaffen worden sind, hätten diese Ortsumgehungen spätestens bei Inkrafttreten des FStrG zu Ortsdurchfahrten erklärt werden müssen. Auf Grund der Übergangsvorschrift des § 24 Abs. 5 FStrG soll dies jedoch nicht geschehen.

26. Bedeutung

- a) Die Ortsumgehung ist rechtlich freie Strecke. Es darf keiner Festlegung der Grenzen der Ortsumgehung zu den anschließenden freien Strecken, wohl aber einer Abgrenzung einer Teilortsumgehung zu der anschließenden Ortsdurchfahrt (vgl. Nr. 4).
- b) Die Zweckbestimmung der Ortsumgehung, den durchgehenden Verkehr möglichst ungehindert um oder durch Ortschaften zu führen, macht es entsprechend der Begriffsbestimmung in § 5 Abs. 6 FStrG

erforderlich, sorgfältig auf die Fernhaltung von Verkehrsbehinderungen zu achten, die sich besonders aus der Nähe der Baugebiete ergeben (Zufahrten, Zugänge, Anbauten). Vgl. dazu Nr. 4c der Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen — Zufahrten-Richtlinien — vom 20. 12. 1961 — VwBl. 1962 S. 26).

27. Träger der Straßenbaulast; Beiträge Dritter

Träger der Straßenbaulast für Ortsumgehungen ist der Bund. In zwei Fällen kommt jedoch eine Beteiligung anderer Körperschaften an den Kosten für den Bau der Ortsumgehung in Betracht:

- a) Verbindet die Ortsumgehung auch Straßen anderer Träger der Straßenbaulast, so haben diese der Verkehrsbedeutung ihrer Straße entsprechend zu den Kosten beizutragen (§ 5 Abs. 5 Satz 2 FStrG). Träger der Straßenbaulast in diesem Sinne sind nicht die Gemeinden, da deren Kostenbeteiligung in § 5 Abs. 5 Satz 3 FStrG besonders geregelt ist (vgl. Buchst. b).
 - aa) Voraussetzung ist, daß diese anderen Straßen in die bisherige Ortsdurchfahrt einmünden oder diese kreuzen und daß die Ortsumgehung nach der Planung den reinen Durchgangsverkehr zwischen diesen Straßen aufnehmen soll; denn nur in diesem Falle „verbindet“ die Ortsumgehung die anderen Straßen.
- bb) Die Kostenbeteiligung kommt auch dann in Betracht, wenn die durch die Ortsumgehung verbundenen anderen Straßen verschiedenen Trägern der Straßenbaulast gehören (z. B. Land und Landkreis). In einem solchen Fall sind beide Baulasträger anteilig beitragspflichtig. Die Höhe der Kostenbeteiligung richtet sich nach der Verkehrsbedeutung (vgl. dd).
- cc) Die Beitragspflicht ergibt sich aus dem Gesetz. Eine Vereinbarung hierüber soll zwar angestrebt werden, ist aber nicht Voraussetzung. Kommt es zu keiner Vereinbarung, so ist in der Planfeststellung für den Bau der Ortsumgehung festzulegen, daß die beteiligten Träger der Straßenbaulast zu den Kosten beizutragen haben und wie hoch im Verhältnis ihre Beiträge sind. Die Beitragspflicht bezieht sich nur auf die Kosten der erstmaligen Herstellung, nicht auf die Kosten der Unterhaltung oder eines späteren Ausbaues der Ortsumgehung.
- dd) Bei der Ermittlung der Verkehrsbedeutung der beteiligten Straßen sind die Ergebnisse der letzten amtlichen oder einer für diese Zwecke durchgeföhrten besonderen Verkehrszählung heranzuziehen. Dabei kommt es auf Stärke und Richtung des Verkehrs auf den einzelnen Straßenabschnitten an. Soweit sich diese Angaben nicht für alle beteiligten Straßen aus vorliegenden Ergebnissen amtlicher Verkehrszählungen wenigstens annähernd ermitteln lassen, sind besondere Verkehrszählungen für den Zweck der Beitragsermittlung für alle Straßen gleichzeitig durchzuführen, damit die Ergebnisse vergleichbar sind.
- b) Mit den Gemeinden, die an der Ortsumgehung ein Interesse haben, ist über die Kostenbeteiligung eine Vereinbarung zu treffen (§ 5 Abs. 5 Satz 3 FStrG).
 - aa) Eine Gemeinde kann aus verschiedenen Gründen am Bau einer Ortsumgehung interessiert sein. Dazu gehört u. a. das Interesse, Lärm, Erschütterungen, Staub und Abgase, vor allem in Kurorten, fernzuhalten, den innerörtlichen Verkehr zu erleichtern oder Aufwendungen für einen sonst notwendigen Ausbau der Ortsdurchfahrt bei Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern einzusparen. Ob und in welchem Umfang der Ausbau der Ortsdurchfahrt notwendig und der Gemeinde zumutbar wäre, muß erforderlichenfalls durch die Straßenaufsichtsbehörde festgestellt werden. Das Interesse ist stets im Einzelfall zu prüfen. Bei den

Verhandlungen ist auf erschöpfende Darstellung der Rechtsverhältnisse an der Ortsumgehung und den Folgewirkungen des Baues zu achten (z. B. keine Zulassung von Zufahrten und Zugängen, Abstufung der Ortsdurchfahrt und Übergabe an die Gemeinde, gegebenenfalls Beschränkung der Ortsumgehung auf den Verkehr mit Kraftfahrzeugen).

- bb) Die Höhe des Beitrags ist im Gesetz nicht bestimmt. Sie richtet sich nach dem Interesse der Gemeinde, nach ihrer Leistungsfähigkeit und nach dem Gesamtkostenaufwand der Ortsumgehung. Ergibt sich das Interesse der Gemeinde aus der Einsparung von Aufwendungen für einen sonst notwendigen Ausbau der Ortsdurchfahrt, so ist anzustreben, daß die Gemeinde einen angemessenen Anteil der Einsparungen als Beitrag zur Verfügung stellt.
- cc) Der Beitrag soll stets in einem festen Betrag oder in einem Vom-Hundert-Satz der tatsächlichen Kosten der Ortsumgehung festgelegt werden. Naturalleistungen der Gemeinde, z. B. durch Überlassung gemeindeeigener Grundstücke, sind zu bewerten und auf den Beitrag anzurechnen. Vereinbarungen, wonach die Ge-

meinde als Beitrag den benötigten Grund und Boden für die Ortsumgehung zur Verfügung stellt, sollen nur dann abgeschlossen werden, wenn sich der Umfang dieser Verpflichtung hinreichend überblicken läßt und sich die Verpflichtung der Gemeinde auf den gesamten Grunderwerb für die Ortsumgehung oder zumindest für bestimmte Abschnitte bezieht. Eine etwa gewährte Verwaltungshilfe der Gemeinde bei den Grunderwerbsverhandlungen kann nicht auf den Beitrag angerechnet werden.

- dd) Ist eine Gemeinde zu dem Abschluß einer Vereinbarung über einen Beitrag nicht bereit, obwohl ihr Interesse an dem Bau der Ortsumgehung bejaht werden muß, so ist bei Vorlage des REE-Entwurfs der Sachverhalt eingehend darzulegen.

An die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe;

nachrichtlich:

an die Regierungspräsidenten,

Landesbaubehörde Ruhr,

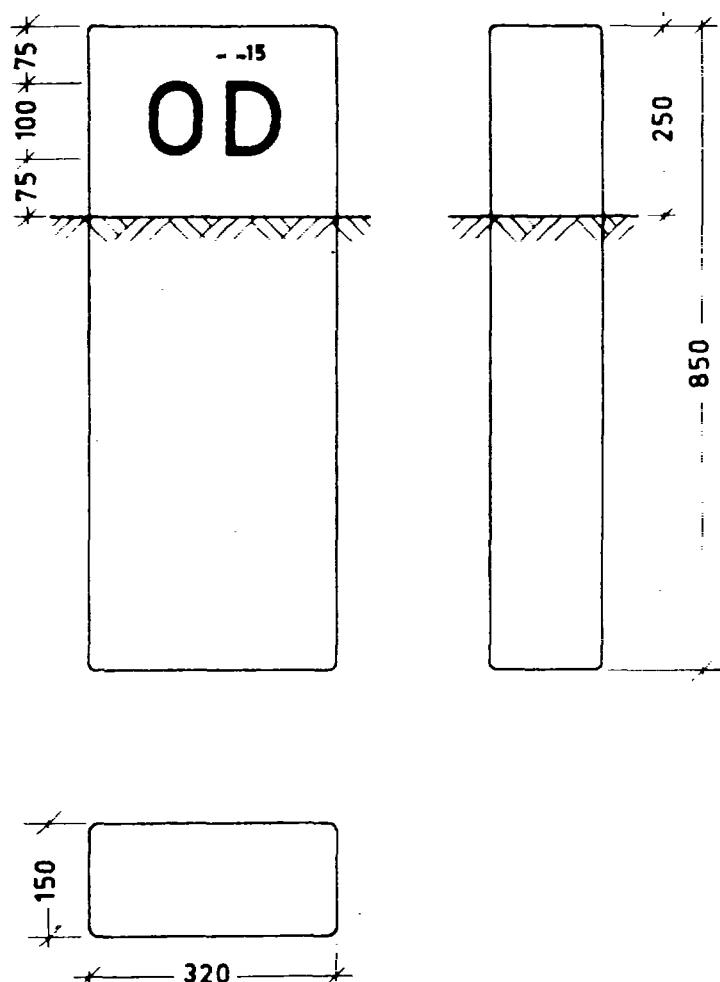
Landkreise, Ämter und Gemeinden.

Anlage

zu den Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen der Bundesstraßen

Abb. 1 (zu Nr. 4a)

Grenzstein für Ortsdurchfahrten



1. Verwendung : zur Festlegung der Grenzen der Ortsdurchfahrt.
2. Aufstellung : die Beschriftung weist zur Fahrbahn.

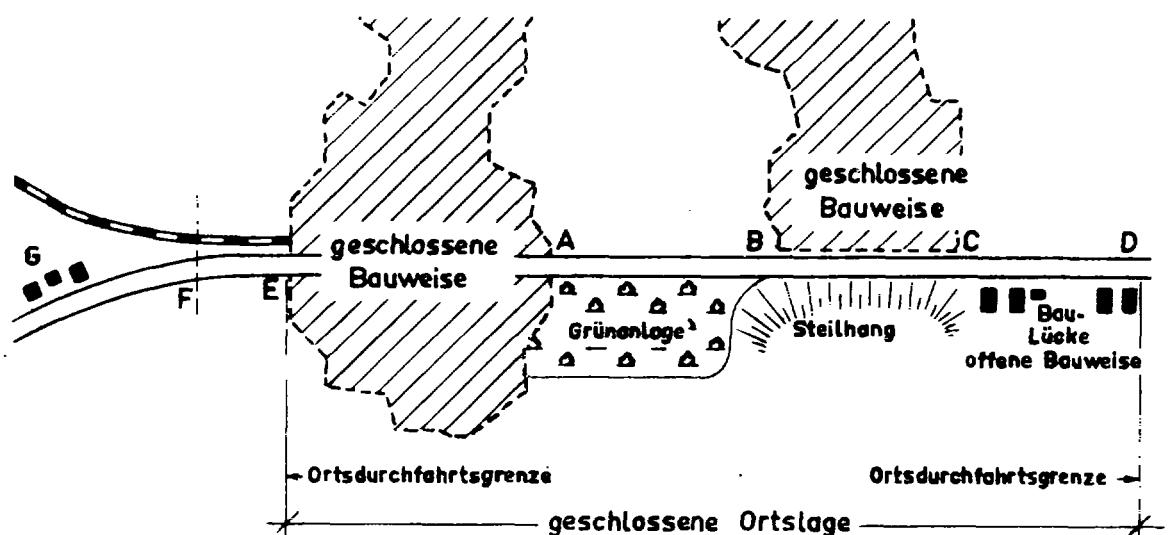
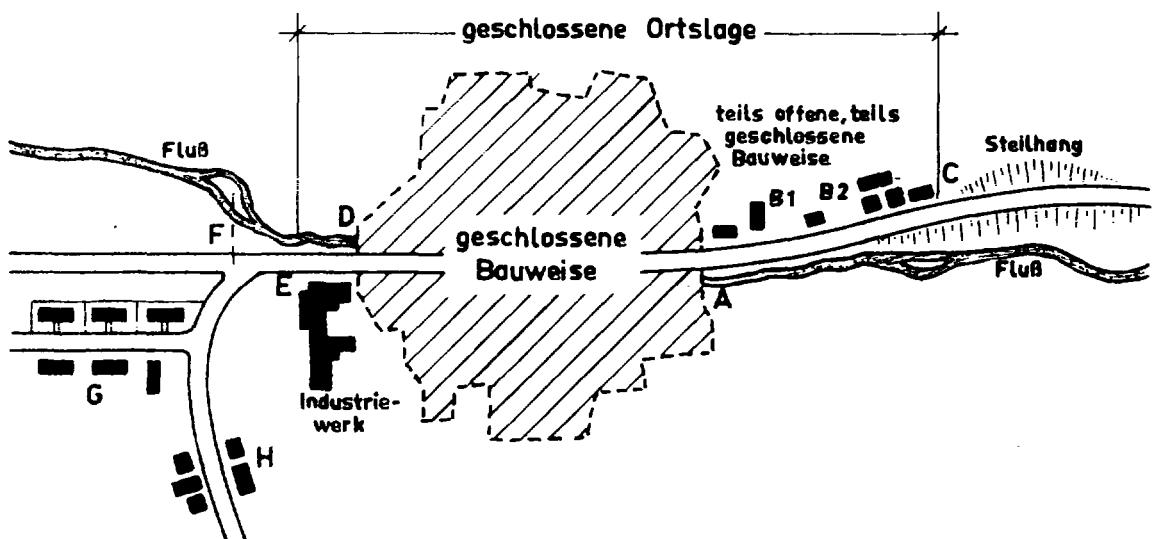
Abb. 2 (zu Nr. 6 , Beispiel 1)Abb. 3 (zu Nr. 6 , Beispiel 2)

Abb. 4 (zu Nr. 6 , Beispiel 3)

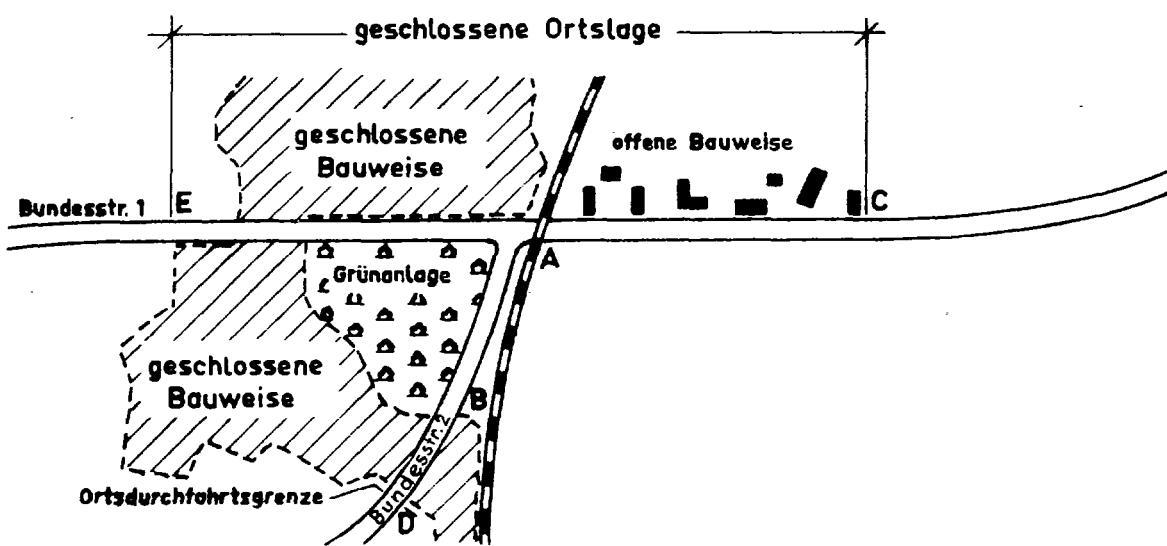


Abb. 5 (zu Nr. 6 , Beispiel 4)

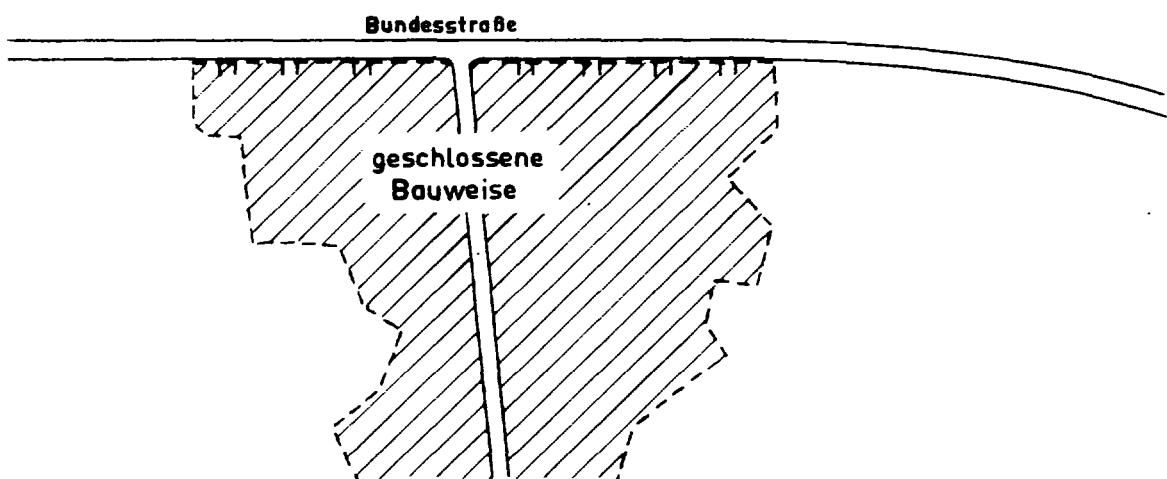


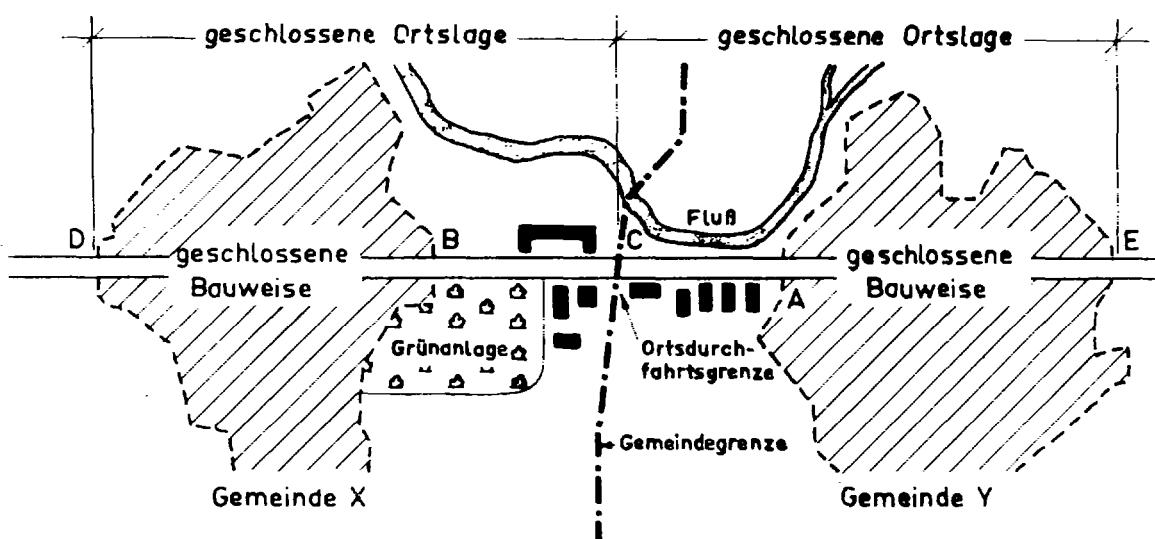
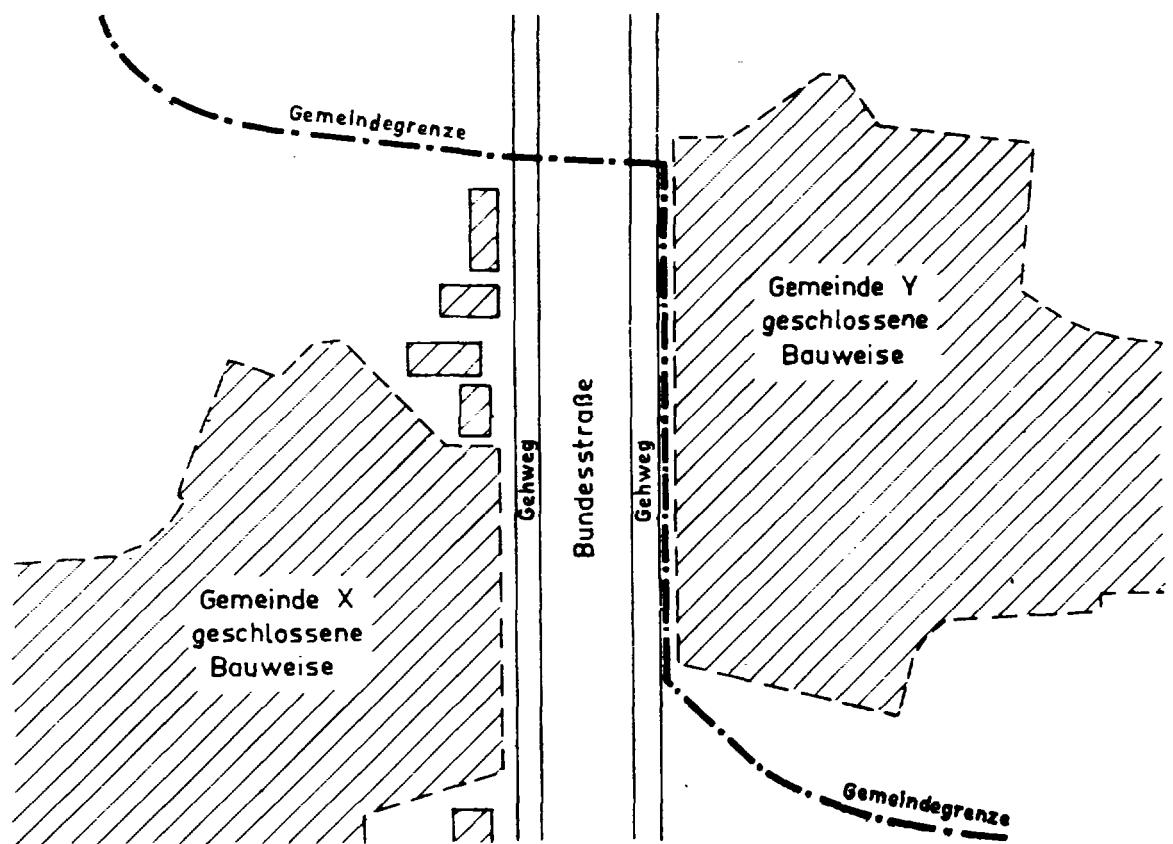
Abb. 6 a (zu Nr. 6 , Beispiel 5)Abb. 6 b (zu Nr. 6 , Beispiel 6)

Abb. 7 (zu Nr. 6 , Beispiel 7)

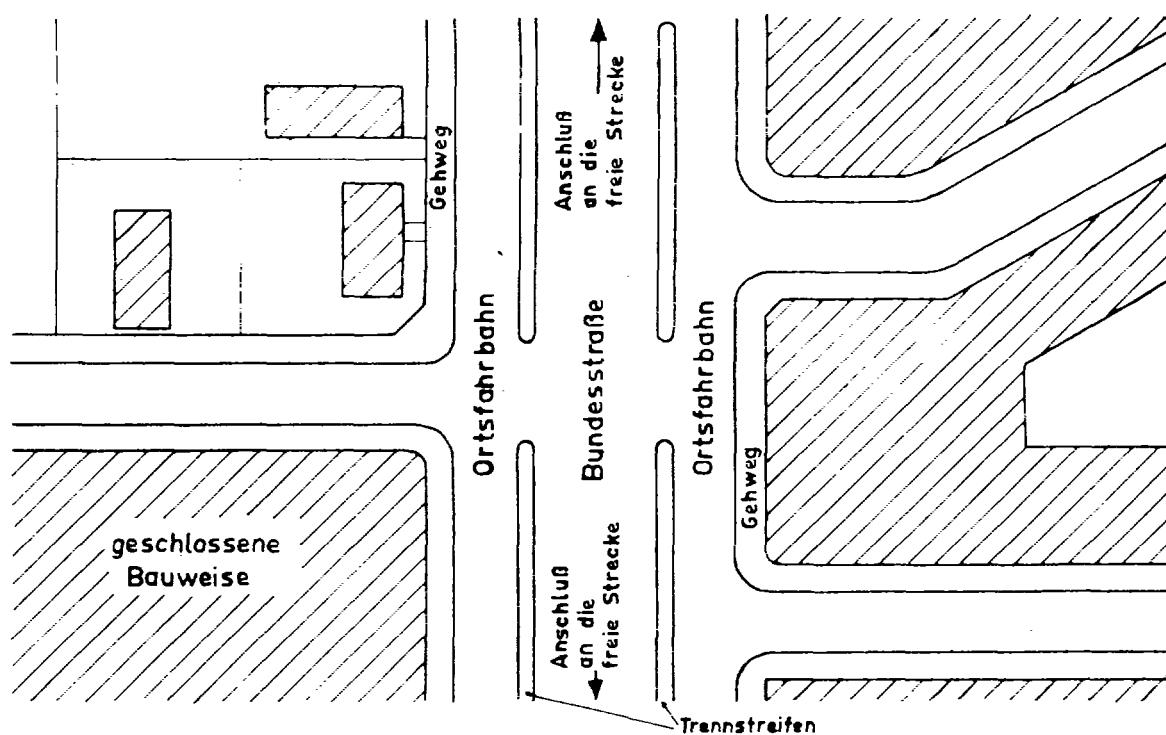


Abb. 8 (zu Nr. 6 , Beispiel 8)

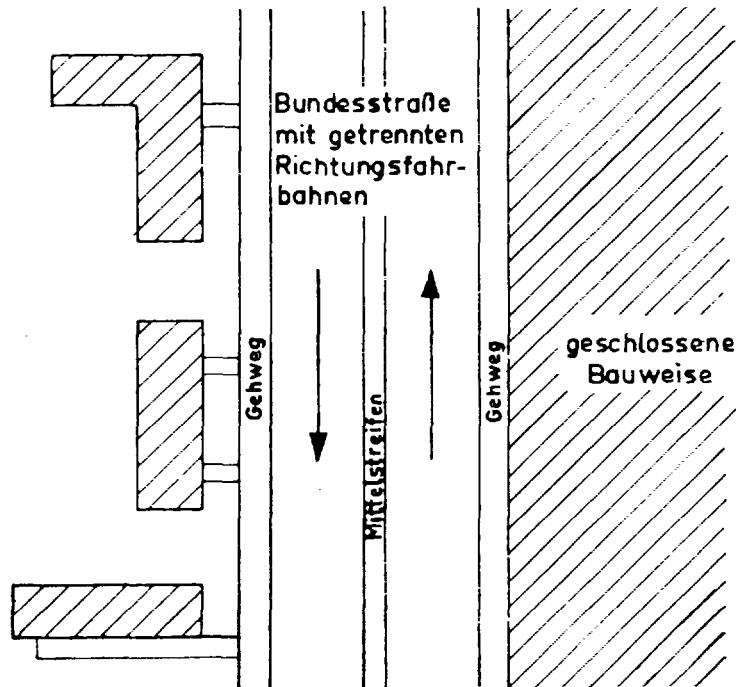


Abb. 9 (zu Nr. 12)

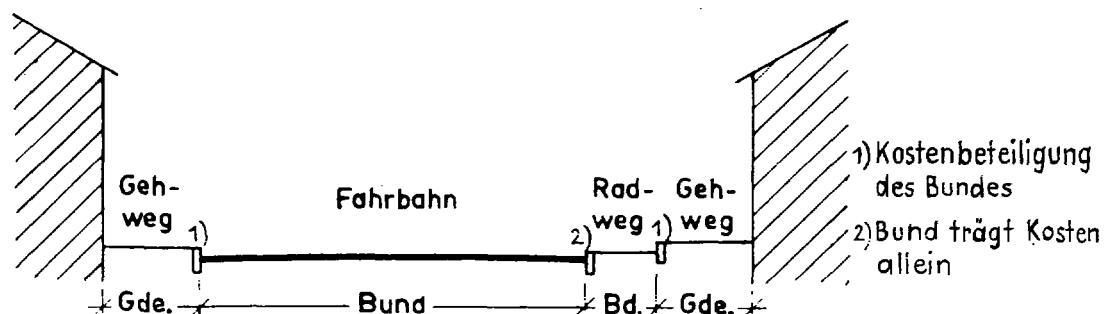
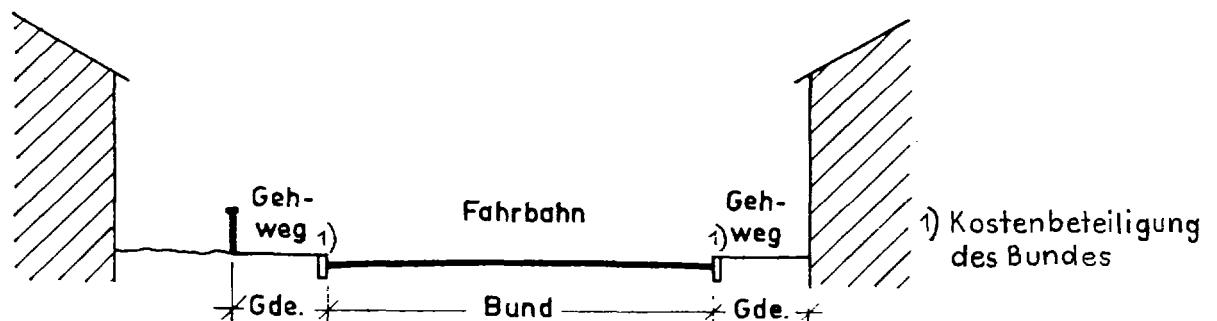
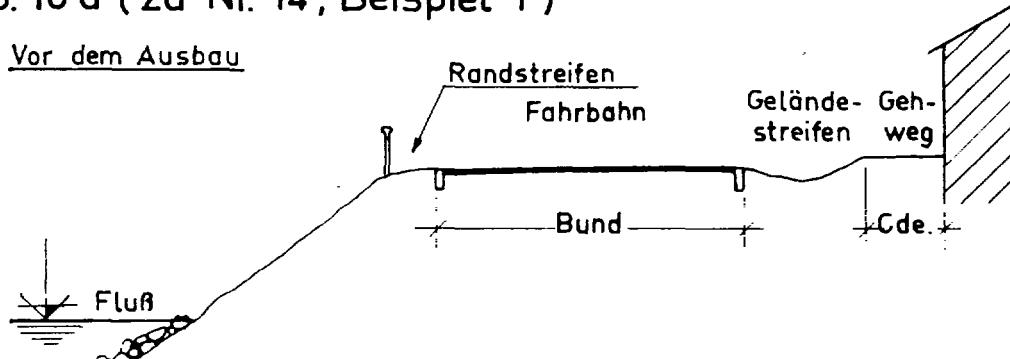
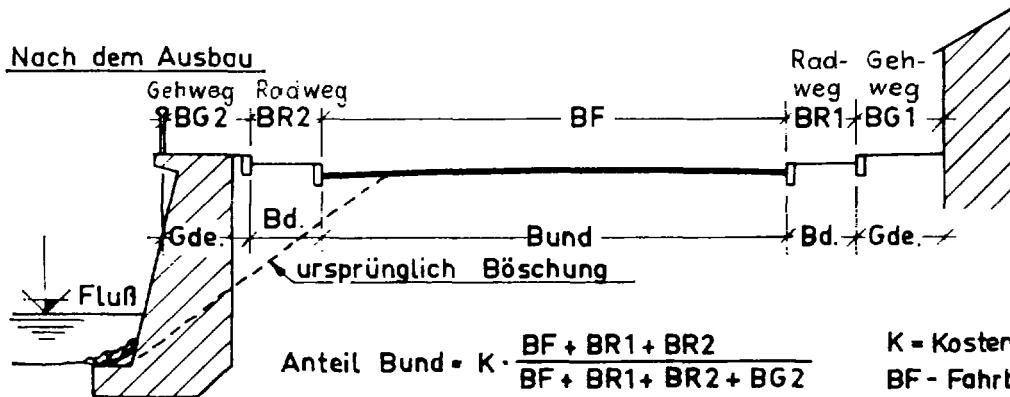
Hochborde und Tiefborde

Abb. 10 a (zu Nr. 14, Beispiel 1)

Vor dem AusbauNach dem Ausbau

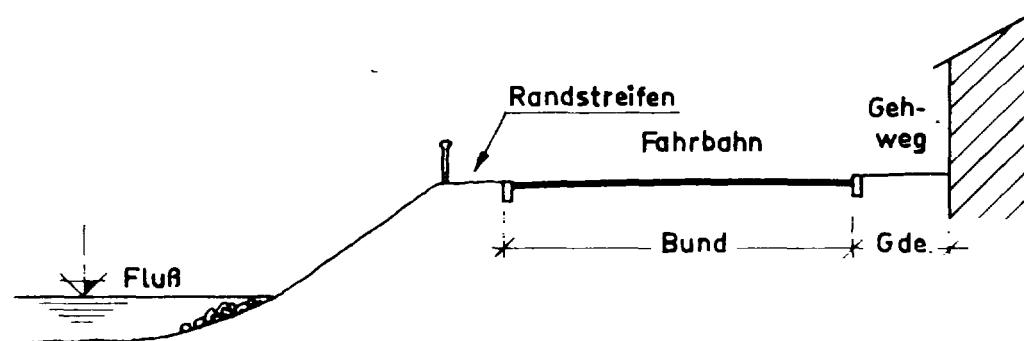
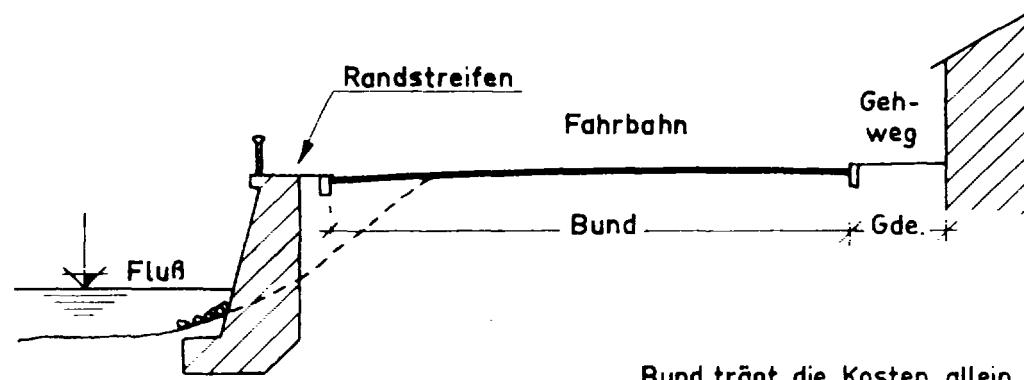
K = Kosten der Stützmauer
BF = Fahrbaubreite

BR1, BR2 = Radwegbreite
BG1, BG2 = Gehwegbreite

$$\text{Anteil Bund} = K \cdot \frac{BF + BR1 + BR2}{BF + BR1 + BR2 + BG2}$$

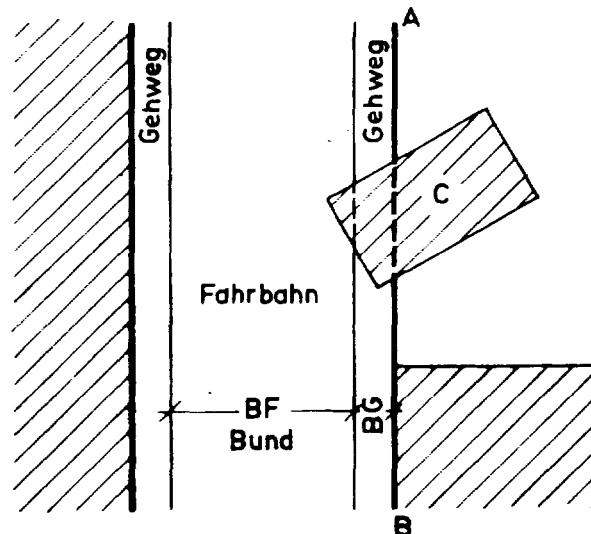
$$\text{Anteil Gemeinde} = K \cdot \frac{BG2}{BF + BR1 + BR2 + BG2}$$

Abb. 10 b (zu Nr. 14, Beispiel 2)

Vor dem AusbauNach dem Ausbau

Bund trägt die Kosten allein

Abb. 11 (zu Nr. 19, Beispiel 1)



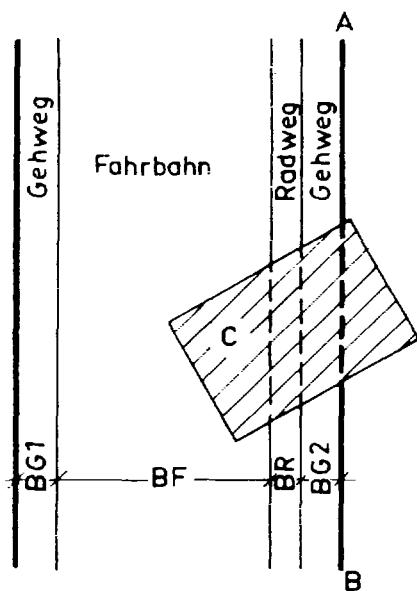
$$\text{Anteil Bund} = K \cdot \frac{BF}{BG + BF}$$

$$\text{Anteil Gemeinde} = K \cdot \frac{BG}{BG + BF}$$

K = Kosten des Grunderwerbs
 BF = Fahrbahnbreite zwischen
 den Hochborden

BG = Breite des Gehweges
 A - B = neue Baulinie

Abb. 12 (zu Nr. 19, Beispiel 2)



$$\text{Anteil Bund} = K \cdot \frac{BF + BR}{BG2 + BR + BF}$$

$$\text{Anteil der Gemeinde} = K \cdot \frac{BG2}{BG2 + BR + BF}$$

K = Kosten des Grunderwerbs

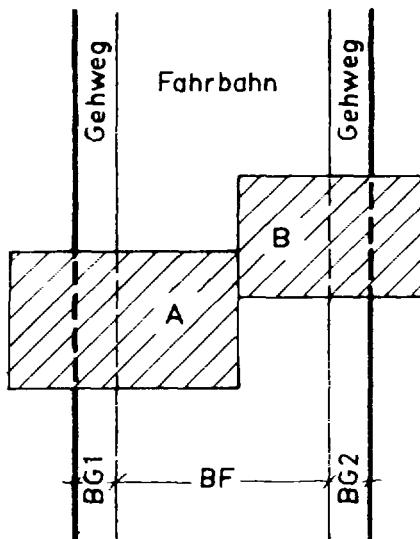
BF = Fahrbahnbreite

BR = Radwegbreite

BG = Gehwegbreite

A - B = neue Baulinie

Abb. 13 (zu Nr. 19, Beispiel 3)



$$\text{Anteil Bund} = K \cdot \frac{BF}{BG1 + BG2 + BF}$$

$$\text{Anteil Gemeinde} = K \cdot \frac{BG1 + BG2}{BG1 + BG2 + BF}$$

K = Kosten des Grunderwerbs

BF = Fahrbahnbreite

BG = Gehwegbreite

Abb. 14 (zu Nr. 20 a)

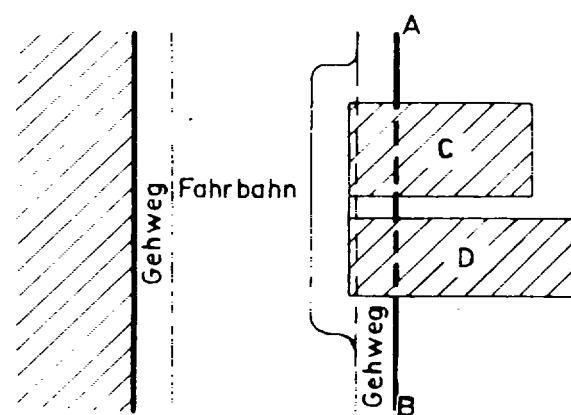


Abb. 15 (zu Nr. 20 b, Beispiel 1)

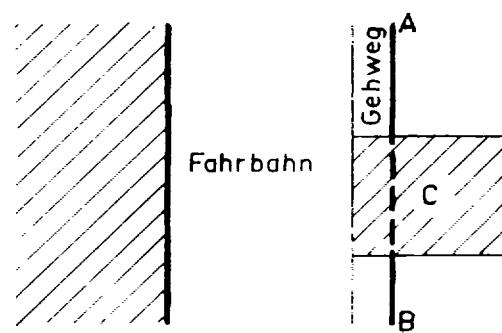
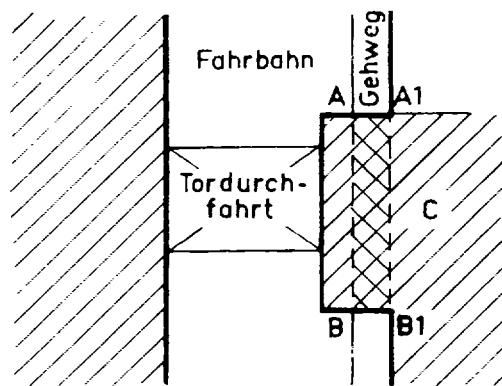


Abb. 16 (zu Nr. 20 b, Beispiel 2)



II.

Nachrichten aus dem Landtag Nordrhein-Westfalen
— Fünfte Wahlperiode —

TAGESORDNUNG

für den 6. Sitzungsabschnitt des Landtags Nordrhein-Westfalen am 20. November 1962
 in Düsseldorf, Haus des Landtags

Beginn der Plenarsitzung um 10 Uhr vormittags

Nummer der Tages- ordnung	Drucksache	INHALT	Bemerkungen
		I. Gesetze	
		a) Gesetze in 3. Lesung	
1	21 10	Entwurf eines Gesetzes über die Verleihung der Rechte einer Körperschaft des öffentlichen Rechts an die Mennonitengemeinde zu Krefeld	
2	22 11	Entwurf eines Gesetzes zur Ausgliederung der Ortsteile Wasserstraße und Hoppenberg aus der Stadt Schleswig-Holstein, Landkreis Minden	
3	23 12	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Gemeindegrenze zwischen der Gemeinde Rotenhagen und der Stadt Werther, Landkreis Halle (Westf.)	
4	24 16	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Grenzen der Gemeinden Gangelt, Breberen und Schümm, Selfkantkreis Geilenkirchen-Heinsberg	
		b) Gesetze in 1. Lesung	
5	7 32	Regierungsvorlage: Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltspans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Rechnungsjahr 1963 (Haushaltsgesetz 1963)	Aussprache
6	27	Regierungsvorlage: Entwurf eines Gesetzes zur Regelung des Finanz- und Lastenausgleichs mit den Gemeinden und Gemeindeverbänden für das Rechnungsjahr 1963	Aussprache
		II. Ausschußberichte	
7	33	Ausschuß für Geschäftsordnung und Immunität: Anzeigesachen gegen Abgeordnete	

— Eine Ergänzung der Tagesordnung bleibt vorbehalten —

— MBl. NW. 1962 S. 1832.

Einzelpreis dieser Nummer 1,65 DM

Einzellieferungen nur durch den August Bagel Verlag, Düsseldorf, gegen Voreinsendung des Betrages zuzügl. Versandkosten (Einzelheft 0,25 DM) auf das Postscheckkonto Köln 85 16 oder auf das Girokonto 35 415 bei der Rhein. Girozentrale und Provinzialbank Düsseldorf. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.)

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Mannesmannufer 1 a. Druck: A. Bagel, Düsseldorf; Vertrieb: August Bagel Verlag Düsseldorf. Bezug der Ausgabe A (zweiseitiger Druck) und B (einseitiger Druck) durch die Post. Ministerialblätter, in denen nur ein Sachgebiet behandelt ist, werden auch in der Ausgabe B zweiseitig bedruckt geliefert. Bezugspreis vierteljährlich Ausgabe A 9,— DM, Ausgabe B 10,20 DM.