

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

31. Jahrgang	Ausgegeben zu Düsseldorf am 21. April 1978	Nummer 38
--------------	--	-----------

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. 2. 1978	RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen – Ortsdurchfahr- tenrichtlinien – (ODR)	512

II.

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

Datum		Seite
	Ministerpräsident	
5. 4. 1978	Bek. – Generalkonsulat des Königreichs der Niederlande, Düsseldorf	521
7. 4. 1978	Bek. – Honorarkonsulat der Republik Österreich, Köln	521
7. 4. 1978	Bek. – Ungültigkeit eines Ausweises für Mitglieder des Konsularkorps	521
	Chef der Staatskanzlei	
5. 4. 1978	Bek. – Deutscher Planungsatlas; Band I: Nordrhein-Westfalen	521
	Personalveränderungen	
	Finanzminister	522

I.**911**

**Richtlinien
für die rechtliche Behandlung
von Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen
- Ortsdurchfahrtenrichtlinien - (ODR)**

RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und
Verkehr v. 24. 2. 1978 - VI/A 2/A 1-51-80 (5) - 8/78

*Der Bundesminister für Verkehr hat die folgenden
Ortsdurchfahrtenrichtlinien mit Allg. RdSchr. Straßen-
bau Nr. 1/1976 - StB 2/38.20.10 - für den Bereich der
Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen eingeführt
und im Verkehrsblatt Heft 5 - 1976 S. 219 veröffent-
licht.*

*In Abänderung meines RdErl. v. 11. 3. 1976 (n. v.) -
VI/A 2/A 1-51-80/5-8/76 - bitte ich, diese Richtlinien
zu beachten und empfehle eine sinngemäße Anwen-
dung auch für den Bereich des Landesstraßengesetzes,
soweit die Rechtsgrundlagen der Ortsdurchfahrten-
richtlinien dem Landesstraßengesetz entsprechen.*

INHALTSÜBERSICHT

I Allgemeines

- 1 — Rechtsgrundlagen
- 2 — Begriff der Ortsdurchfahrt
- 3 — Rechtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrt

II Umfang der Ortsdurchfahrt

- 4 — Festsetzung und Kennzeichnung von Beginn und Ende
- 5 — Beispiele für die Festsetzung
- 6 — Abweichungen von der Regel bei Festsetzung der Ortsdurchfahrt
- 7 — Überprüfung der festgesetzten Ortsdurchfahrten
- 8 — Zuständigkeit zur Festsetzung von Beginn und Ende
- 9 — Seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt
- 10 — Zuständigkeit zur Festlegung der seitlichen Begrenzung

III Maßnahmen des Baues der Erneuerung und Unterhaltung bei geteilter Baulast

- 11 — Grundsätze
- 12 — Baumaßnahmen an Fahrbahnen, Gehwegen und Parkplätzen
- 13 — Hochborde und Tiefborde
- 14 — Entwässerungsanlagen
- 15 — Stützmauern, Futtermauern, Böschungen und Schutzeinrichtungen
- 16 — Gehwege auf Brücken und in Unterführungen
- 17 — Gehwegüber- und -unterführungen
- 18 — Grunderwerb bei gemeinschaftlichen Baumaßnahmen
- 19 — Grunderwerb bei einseitiger Veranlassung; Verbesserung der Sichtverhältnisse
- 20 — Verpflichtung gegenüber Straßenanliegern
- 21 — Vereinbarungen mit der Gemeinde; Planfeststellung

IV Eigentumsverhältnisse

- 22 — In Gemeinden, die Baulastträger der Ortsdurchfahrten sind
- 23 — In Gemeinden, die nicht Baulastträger der Fahrbahnen sind
- 24 — Verfahren zur Grundbuchberichtigung
- 25 — Ansprüche auf Übertragung des Eigentums oder der Rechte zum Eigentuserwerb

I Allgemeines

1 — Rechtsgrundlagen

Die Grundlagen für die besonderen Rechtsverhältnisse der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen sind im Bundesfernstraßengesetz — FStrG — in der Fassung vom 1. Oktober 1974 (BGBl. I S. 2413, Ber. S. 2908)* und des Zuständigkeitslockerungsgesetzes vom 10. März 1975 (BGBl. I S. 685) enthalten. Vor allem sind einschlägig die §§ 1 Abs. 1 Satz 2, 5 Abs. 2 bis 4, 5 a, 8 Abs. 1 und 3, 8 a Abs. 1 Satz 1, 9 Abs. 1, 2 und 6, 21 und 24 Abs. 1, 2 und 6 sowie Art. 2 und 3 des Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 10. Juli 1961 (BGBl. I S. 877).

2 — Begriff der Ortsdurchfahrt

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt

und

auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient (§ 5 Abs. 4 S. 1).

1. 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.

Ob die Straßen noch innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt, ist unter Berücksichtigung der Dichte der Bebauung und ihrer Nähe zur Straße zu entscheiden.

- b) Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage wird nicht unterbrochen durch

— einzelne unbebaute Grundstücke (Baulücken);

— zur Bebauung ungeeignetes Gelände (z. B. Hang, Bahnkörper, Flußufer, Fluß);

— der Bebauung entzogenes Gelände; das ist z. B. der Fall, wenn Grünanlagen oder Sportanlagen vorhanden sind oder eine Eisenbahnlinie entlang der Straße verläuft; das gleiche gilt, wenn die Grünanlage, die Sportanlage usw. in einem Bebauungsplan festgesetzt sind und deshalb das Gelände der Bebauung entzogen ist.

Solche einzelnen unbebauten Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände sind regelmäßig nicht zu berücksichtigen, wenn sie im Verhältnis zur Gesamtlänge der Ortsdurchfahrt von kurzer Ausdehnung sind und sich danach die Bebauung wieder fortsetzt. Ist die Bebauung unterbrochen, ohne daß es sich um einen Fall unter a) bis c) handelt, so ist die Grenze der Ortsdurchfahrt vor dieser Unterbrechung festzusetzen (vgl. Abb. 2—3).

- c) Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage ist auch gewahrt, wenn die Straße teilweise nur einseitig bebaut ist. Liegt jedoch die Bebauung insgesamt nur auf einer Seite der Bundesstraße, so verläuft die Bundesstraße nicht innerhalb der geschlossenen Ortslage.

- d) Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Straßenstück in der geschlossenen Ortslage ist, bleibt außer Betracht, ob Grundstücke eine unmittelbare Zufahrt bzw. einen unmittelbaren Zugang zur Bundesstraße haben oder anderweitig erschlossen sind.

- e) Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage ist nicht unterbrochen, wenn an einzelnen Baulücken, an ein zur Bebauung ungeeignetes oder der Bebauung entzogenes Gelände (vgl. b) die Ortsdurchfahrt einer anderen Straße anschließt.

- f) Die geschlossene Ortslage ist auf das Gebiet der politischen Gemeinde zu beziehen. Zieht sich die zusammenhängende Bebauung über die Grenze der Gemeinde hinweg, so ist die Ortsdurchfahrtsgrenze an der Gemeindegrenze festzulegen. Es schließen dann hier zwei Ortsdurchfahrten aneinander an. 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.

2. Der Erschließung der anliegenden Grundstücke dient die Bundesstraße, wenn deren Nutzung durch Zufahrten und Zugänge tatsächlich möglich und rechtlich zulässig ist. Die rechtliche Zulässigkeit folgt aus den Festsetzungen eines Bebauungsplanes oder aus der

*) Die §§ des FStrG werden im Folgenden ohne Zusatz zitiert.

Lage der Straße in einem nach § 34 BBauG beurteilten Gebiet.

Einzelne Zufahrten oder Zugänge begründen in der Regel noch keinen Erschließungsbereich.

Dieser wird aber auch nicht dadurch ausgeschlossen, daß aus tatsächlichen Gründen auf einzelnen Grundstücken keine Zufahrten oder Zugänge angelegt worden sind.

3. Der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient die Bundesstraße, wenn mehr als zwei kreuzende oder einmündende örtliche Straßen die Mitbenutzung der Bundesstraße durch den innerörtlichen Verkehr bewirken (Verknüpfungsbereich, s. Abb. 6). Der Verknüpfungsbereich wird durch die beiden am weitesten voneinander entfernten Kreuzungen oder Einmündungen in die Bundesstraße begrenzt. Die Verknüpfung kann auch durch höhenungleiche Kreuzungen mit Verbindungsarmen bewirkt werden. Zum Ortsstraßennetz in diesem Sinne sind auch Ortsdurchfahrten von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen zu rechnen, auf denen sich der innerörtliche Verkehr mit abwickelt.

(2) Alle anderen Straßenabschnitte, die nicht die vorstehend genannten Voraussetzungen erfüllen, sind grundsätzlich freie Strecken der Bundesstraßen.

(3) Zur Ortsdurchfahrt gehören nicht nur die Fahrbahnen, sondern unabhängig von der Straßenbaulast (Nr. 3) alle Straßenteile (§ 1 Abs. 4 Nr. 1—3). Auch die Geh- und Radwege und, soweit nicht eine seitliche Begrenzung festgelegt ist (Nr. 10), die öffentlichen Parkplätze und sonstigen öffentlichen Verkehrsflächen zwischen den beiderseitigen Anliegergrundstücken sind der Ortsdurchfahrt zuzurechnen. Auf alle Bestandteile der Ortsdurchfahrt sind die Rechtsvorschriften für die Bundesstraßen anzuwenden.

3 — Rechtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrt

(1) Der Bund trägt die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, soweit sie nicht den Gemeinden obliegt (Abs. 2, 3, 4 u. 5) oder besondere öffentlich-rechtliche Verpflichtungen bestehen (§ 5 Abs. 1 S. 1).

(2) Die Straßenbaulast für die Gehwege und Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) in den Ortsdurchfahrten obliegt stets den Gemeinden. Sie umfaßt auch die nur den Gehwegen und Parkplätzen dienenden Straßenbestandteile (z. B. Böschungen, Stützmauern). Sie erstreckt sich nicht auf die zwischen den Fahrbahnen, einschließlich der Radwege liegenden Grünstreifen.

(3) Die Gemeinden sind Träger der Straßenbaulast aller Teile der Ortsdurchfahrten, wenn sie mehr als 80 000 Einwohner haben (§ 5 Abs. 2). Maßgebend ist die letzte Volkszählung. Ein durch Änderung der Einwohnerzahl gebotener Wechsel der Straßenbaulast tritt jeweils mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach der Volkszählung ein.

(4) Wird die Einwohnergrenze unter Zugrundelegung der Ergebnisse der letzten Volkszählung infolge der Änderung von Gemeindegrenzen oder infolge der Neubildung von Gemeindegrenzen überschritten, so geht die Straßenbaulast, wenn sie bisher dem Bund oblag, mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach der Gebietsänderung auf die Gemeinde über. Wird die genannte Einwohnergrenze bei einer solchen Gebietsänderung unterschritten, so geht die Straßenbaulast sofort mit der Gebietsänderung auf den Bund über (§ 5 Abs. 2 S. 5).

(5) Die Gemeinde ist ferner Träger der Straßenbaulast aller Teile der Ortsdurchfahrten

1. wenn sie bei der letzten Volkszählung zwar weniger als 80 000 Einwohner hatte, aber Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten war und mit Zustimmung der obersten

Kommunalaufsichtsbehörde der obersten Landesstraßenbaubehörde gegenüber erklärt, Träger der Straßenbaulast bleiben zu wollen oder

2. wenn sie bei der letzten Volkszählung mehr als 50 000, aber weniger als 80 000 Einwohner hatte und mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde verlangt, Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten zu werden (§ 5 Abs. 2 a).

(6) Für die Heranziehung der Anlieger zu straßenbaulichen Leistungen oder ihren Kosten sind § 7 a, das allgemeine Baurecht und die örtlichen Vorschriften maßgebend.

(7) In Ortsdurchfahrten ist die Gemeinde zuständig, Sondernutzungserlaubnisse zu erteilen und zu widerrufen. Soweit sie nicht selbst Träger der Straßenbaulast für Fahrbahnen und Radwege ist (vgl. Abs. 3), bedarf sie der Zustimmung der für die Fahrbahn zuständigen Straßenbaubehörde, wenn sie eine Sondernutzungserlaubnis erteilt, die sich auf die Fahrbahnen oder die Radwege erstreckt oder auswirken kann (§ 8 Abs. 1 Satz 3). Die Gebühren für Sondernutzungen in Ortsdurchfahrten stehen voll den Gemeinden zu (§ 8 Abs. 3 Satz 2).

Im übrigen wird auf den Abschnitt III Nr. 13 der Richtlinien über Nutzungen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes — Nutzungsrichtlinien — vom 1. 8. 1975 (VkB1 1975 S. 530) verwiesen.

(8) Bei der Einräumung von Rechten zur Benutzung des Eigentums der Bundesfernstraßen in den Fällen des § 8 Abs. 10 sind die Nr. 3 und Nr. 17—19 der Nutzungsrichtlinien zu beachten.

(9) Anlage und Änderung von Zufahrten und Zugängen innerhalb des Erschließungsbereichs (Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 2) gehören nicht zu den Sondernutzungen, sondern sind Gemeingebrauch.

(10) Die Anlage oder Änderung von Zufahrten und Zugängen innerhalb der Verknüpfungsbereiche (Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 3) gilt ebenso wie an den freien Strecken als Sondernutzung (§ 8 a Abs. 1 Satz 1; vgl. den 2. Teil der Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen — Zufahrtenrichtlinien — und Nr. 13 der Nutzungsrichtlinien).

(11) Im Erschließungsbereich (Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 2) gelten die Bauverbote und -beschränkungen des § 9 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 6 nicht, während § 9 Abs. 2 Nr. 1 auch diese Straßenteile erfaßt. Im Verknüpfungsbereich (Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 3) gelten dagegen die Bauverbote und -beschränkungen des § 9 ebenso wie an den freien Strecken der Bundesstraßen. Soweit ein Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplanes entspricht, der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen und die an diesen gelegenen bebaubaren Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist, gelten die Beschränkungen des § 9 Abs. 1 bis 5 nicht (§ 9 Abs. 7).

(12) Für die Benutzung der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen durch Straßenbahnen und Omnibusse gelten die Richtlinien für die Regelung der Verkehrsverhältnisse bei der Benutzung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes durch Straßenbahnen, Omnibusse und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr — Sondernutzungsrichtlinien für Personenverkehr — vom 6. 12. 1961 (VkB1 1962 Seite 22).

II Umfang der Ortsdurchfahrt

4 — Festsetzung und Kennzeichnung von Beginn und Ende

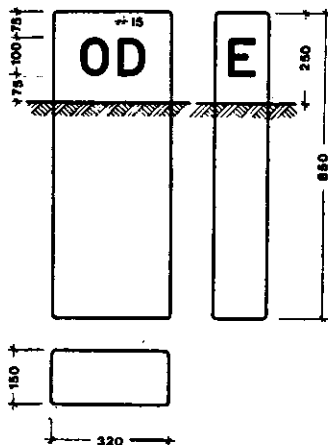
(1) Die Ortsdurchfahrt wird durch Verwaltungsakt festgesetzt. Ihre Grenzen sind, obwohl es gesetzlich nicht vorgeschrieben ist, in der Örtlichkeit durch einen Grenzstein (Abb. 1) oder auf andere

geeignete Weise zu kennzeichnen. Die Kosten der Kennzeichnung trägt der Bund.

(2) 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 (Zeichen 310 und 311 der StVO) bestimmt und sind insbesondere für die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb der Ortschaften von Bedeutung (§ 3 Abs. 3 StVO). Grundsätzlich gilt, daß die Ortsdurchfahrt selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen (vgl. Nr. 5 und 6) festzusetzen ist.

(3) Die Ortsdurchfahrt kann aus einem Erschließungsbereich (Nr. 2 Abs. 2 Ziff. 2) oder aus einem Verknüpfungsbereich (Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 3) oder aus beiden bestehen. Soweit sich die beiden Bereiche überdecken, ist der gemeinsame Abschnitt dem Erschließungsbereich zuzuordnen. Die Unterscheidung hat Bedeutung für die Zufahrten und Zugänge gemäß § 8 a Abs. 1 und das Anbaurecht gemäß § 9 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 6. Die Grenzen zwischen den Erschließungs- und Verknüpfungsbereichen können deshalb bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrt bestimmt und entsprechend Absatz 1 Satz 2 gekennzeichnet werden.

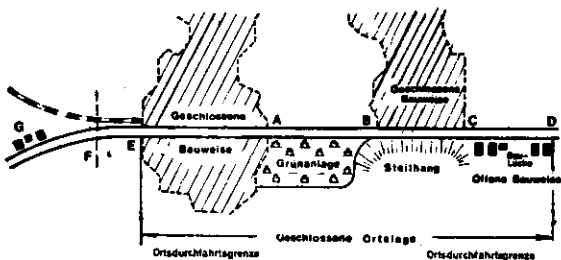
Abb. 1 (zu Nr. 4)
Grenzstein für Ortsdurchfahrten



1. Verwendung:
zur Festlegung der Grenzen der Ortsdurchfahrt, ggf. zur Kennzeichnung gem. Nr. 4 Abs. 3
2. Aufstellung:
die Beschriftung OD weist zur Fahrbahn, die Beschriftungen E (Erschließungsbereich) bzw. V (Verknüpfungsbereich) weisen in Richtung auf die entsprechenden Bereiche.

5 — Beispiele für die Festsetzung

Abb. 2

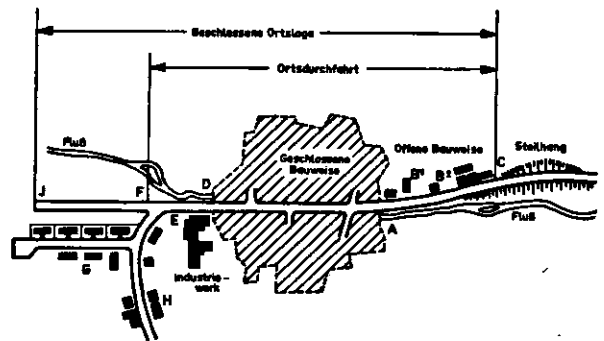


Die Abbildung 2 soll zunächst den Begriff der geschlossenen Ortslage verdeutlichen. An das östliche Ende des Baukerns bei A schließt sich auf der Südseite eine Grünanlage, also der Bebauung

entzogenes Gelände, dann ein Steilhang, also zur Bebauung ungeeignetes Gelände, und dann in offener Bauweise bebauten Gelände an. Die Baulücke bleibt unberücksichtigt. Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage auf der Südseite ist bis Punkt D gewahrt.

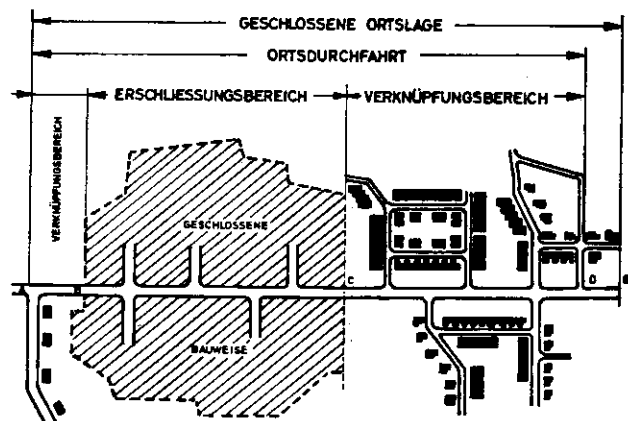
An das westliche Ende des Baukerns bei E schließt sich zwar bis F wegen der Eisenbahnlinie auf der Nordseite der Straße der Bebauung entzogenes Gelände an, dann folgt aber unbebautes Gelände. Die Streusiedlung bei G steht daher nicht mehr im Zusammenhang mit der geschlossenen Ortslage. Die Ortsdurchfahrtsgrenzen sind demnach bei E und D festzusetzen, wenn die in diesem Bereich angrenzenden Grundstücke zur Bundesstraße erschlossen sind.

Abb. 3



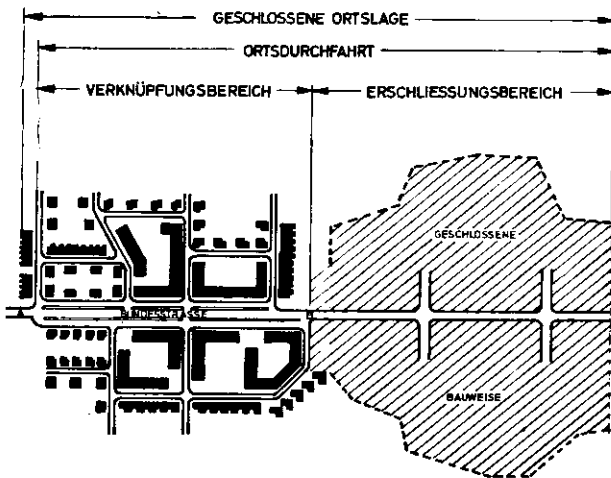
Am östlichen Ende des Baukerns bei A schließt sich an der Nordseite der Straße Bebauung in offener Bauweise an. Bei den Lücken bei B 1 und B 2 handelt es sich um einzelne unbebaute Grundstücke. Nach dem Steilhang östlich C folgt keine Bebauung mehr. An der Südseite der Straße befinden sich ein Fluß und 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 bei D schließt sich Bebauung (Industriewerk) bis zum Punkt E an. Dann folgen weiter westlich Siedlungsbereiche bei G und H, die entlang der Straße bis zum Punkt J reichen. Hier ist das Ende der geschlossenen Ortslage. Da die einzelnen Grundstücke des Siedlungsbereiches bei G keine unmittelbaren Zufahrten zur Bundesstraße haben, sondern nur über die Ortsstraße, die bei F in die Bundesstraße einmündet, mit dem übrigen Ortsstraßennetz verbunden sind, ist die Ortsdurchfahrtsgrenze bei F festzusetzen.

Abb. 4



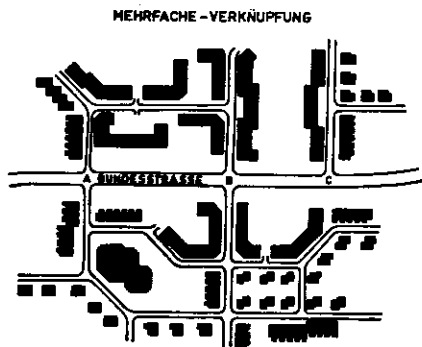
Die geschlossene Ortslage erstreckt sich von Punkt A bis Punkt E. Sie setzt sich aus teils offener und teils geschlossener Bauweise zusammen. Die einmündende Straße bei A ist der Bebauung zuzurechnen, die durch sie erschlossen wird. Das Ortsstraßennetz ist durch mehrere Einmündungen über die Bundesstraße miteinander verknüpft. Die westlichste Einmündung liegt bei Punkt A. Hier ist die Ortsdurchfahrtsgrenze (Verknüpfungsbereich) festzusetzen. Weiter östlich beginnt bei Punkt B die geschlossene Bauweise mit unmittelbarer Erschließung über die Bundesstraße und reicht bis Punkt C. Der Erschließungsbereich der Ortsdurchfahrt erstreckt sich daher von Punkt B bis Punkt C. Östlich von C folgen weitere Ortsstraßeneinmündungen. Die östlichste liegt bei Punkt D. Die östliche Ortsdurchfahrtsgrenze (Verknüpfungsbereich) ist hier festzusetzen.

Abb. 5



Das zwischen Punkt A und B zusammenhängend bebaute Gelände hat keine unmittelbaren Zufahrten und Zugänge zur Bundesstraße, sondern wird über Ortsstraßen erschlossen. Es ist jedoch eine „mehrfache Verknüpfung“ gegeben, da mehrere kreuzende und einmündende örtliche Straßen die Mitbenutzung der Bundesstraße durch den innerörtlichen Verkehr bewirken (Verknüpfungsbereich). Die Ortsdurchfahrtsgrenze ist im Westen bei Punkt A festzusetzen. Das in geschlossener Bauweise zusammenhängend bebaute Gelände östlich von Punkt B hat unmittelbare Zufahrten und Zugänge zur Bundesstraße; es liegt daher für diesen Teil ein „Erschließungsbereich“ bis Punkt C vor.

Abb. 6



Die in teils offener, teils geschlossener Bauweise zusammenhängend bebauten Grundstücke beiderseits der Bundesstraße haben keine Zufahrten und

Zugänge zu dieser Straße, sondern sind über Ortsstraßen erschlossen. Das Ortsstraßennetz ist jedoch durch die Bundesstraße an den Kreuzungspunkten A und B und der Einmündung C mehrfach verknüpft. Der Abschnitt der Bundesstraße zwischen den Punkten A und C ist daher als Ortsdurchfahrt (Verknüpfungsbereich) festzusetzen.

6 — Abweichungen von der Regel bei Festsetzung der Ortsdurchfahrt

(1) Von den für die Festsetzung der Ortsdurchfahrtsgrenzen in Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 1—3 aufgestellten Regeln sind Abweichungen zulässig (§ 5 Abs. 4 Satz 4, letzter Halbsatz). Davon soll nur in besonderen Fällen Gebrauch gemacht werden, um Härten oder unzumutbare Folgen für die beteiligten Baulastträger zu vermeiden (Beispiel: kurze freie Strecke zwischen zwei Ortsteilen einer Gemeinde).

(2) Eine abweichende Regelung ist insbesondere im Verknüpfungsbereich vertretbar, wenn die Gemeinde die Unterhaltung und Verkehrssicherung von Gehwegen bei begrenzter Länge und rein örtlichem Verkehr (z. B. zum Sportplatz oder zur Fabrik) durch Vereinbarung unentgeltlich übernimmt. Außerdem kann von der Festsetzung einer Ortsdurchfahrt abgesehen werden, wenn die Aufstufung eines vom Bund gebauten Straßenabschnittes zur Bundesautobahn in Aussicht genommen ist.

7 — Überprüfung der festgesetzten Ortsdurchfahrten

Eine Neufestsetzung ist vorzunehmen, wenn die bisherigen Ortsdurchfahrtsgrenzen durch die Neufassung des § 5 Abs. 4 Satz 1 unrichtig geworden sind. Sie sind außerdem neu festzusetzen, wenn dies infolge einer Änderung der Bebauung oder wegen sonstiger Umstände notwendig ist. Bis zur Neufestsetzung ist für die Abgrenzung der Straßenbaulast die bisherige Festsetzung maßgebend.

8 — Zuständigkeit zur Festsetzung von Beginn und Ende

(1) Die oberste Landesstraßenbaubehörde oder die vom Land bestimmte Behörde setzt im Benehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde nach Anhörung der Gemeinde die Ortsdurchfahrt fest (§ 5 Abs. 4 Satz 4 und 5 i. V. m. § 22 Abs. 4).

(2) 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 Kommunalaufsichtsbehörde (§ 5 Abs. 4 Satz 4).

9 — Seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt

(1) Die Baulast des Bundes erstreckt sich auf die Fahrbahn in der vollen Breite auch dann, wenn in Ortsdurchfahrten in Gemeinden, die nicht Baulastträger der Fahrbahn sind, für die Fahrbahn eine größere Breite erforderlich ist als auf den anschließenden freien Strecken.

(2) Eine seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt ist jedoch besonders festzulegen, wenn die Ortsdurchfahrt über Straßen und Plätze führt, die erheblich breiter angelegt sind als die Bundesstraße (§ 5 Abs. 3 a 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.

(3) Die seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt im Zuge von Bundesstraßen wird, wenn erforderlich, in der Örtlichkeit in geeigneter Weise ge-

kennzeichnet. Die Kosten der Kennzeichnung trägt der Bund.

10 — Zuständigkeit zur Festlegung der seitlichen Begrenzung

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

III Maßnahmen des Baues, der Erneuerung und Unterhaltung bei geteilter Baulast

11 — Grundsätze

(1) Die besonderen Verhältnisse der Ortsdurchfahrten mit geteilter Baulast lassen es in der Regel nicht zu, daß der Bund oder die Gemeinde in ihrem eigenen Aufgabenbereich bauen, erneuern und unterhalten können, ohne damit zugleich auch Aufgaben zu berühren, die dem anderen Baulastträger obliegen oder für diesen von Bedeutung sind. Es gibt eine Reihe solcher Maßnahmen, die beiden Baulastträgern zugute kommen. Diese gemeinschaftlichen Maßnahmen können allerdings über die gesetzliche Regelung hinaus grundsätzlich die Baulast nicht verändern. Im wesentlichen werden deshalb die gemeinschaftlichen Maßnahmen im Wege gegenseitiger Kostenbeteiligung zu lösen sein.

(2) 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.

12 — Baumaßnahmen an Fahrbahnen, Gehwegen und Parkplätzen

(1) Stellt der Bau und Ausbau einer Ortsdurchfahrt eine Gemeinschaftsmaßnahme des Bundes (hinsichtlich der Fahrbahn einschließlich der Radwege) und der Gemeinde (hinsichtlich der Gehwege und/oder Parkplätze) dar, hat grundsätzlich jeder Baulastträger die Kosten des Um- und Ausbaues der ihm zugeordneten Anlagen allein zu tragen. Es kann auch vereinbart werden, daß Kosten für Maßnahmen und Leistungen, die für beide Baulastträger gemeinsam erbracht werden und sich nicht eindeutig nach den Baulastgrenzen teilen lassen, zwischen Bund und Gemeinde im Verhältnis der Breiten ihrer Straßenteile geteilt werden. Für den Grunderwerb gilt Nr. 18. Es ist anzustreben, daß Planung und Baudurchführung von einem der Beteiligten übernommen werden.

(2) Hat aber eine Gemeinde ihre Gehwege oder Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) in der Ortsdurchfahrt bereits angelegt und wird aus Anlaß eines Um- oder Ausbaues der Fahrbahn (Verbreiterung oder Verlegung der Fahrbahn, Höher- oder Tieferlegung) auch eine Änderung des Gehweges oder Parkplatzes erforderlich, so hat der Bund als Veranlasser die Kosten der Wiederherstellung des verdrängten Gehweges oder Parkplatzes (einschließlich des Grunderwerbs, vgl. Nr. 19 Ziff. 2) in der bisherigen Breite und Beschaffenheit oder in demselben Umfang die Kosten der notwendig gewordenen Veränderung des Gehweges oder Parkplatzes zu tragen. Als 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.

(3) Wünscht die Gemeinde eine breitere oder bessere Ausführung als bisher, so muß sie die Mehrkosten einschließlich der zusätzlichen Grunderwerbskosten übernehmen.

(4) Werden in einer Ortsdurchfahrt nur Gehwege oder Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) neu gebaut oder ausgebaut, so trägt die Gemeinde die Kosten. Wird dadurch eine Änderung der Fahrbahn notwendig, so trägt die Gemeinde auch diese Kosten.

13 — Hochborde und Tiefborde

(1) Hochborde gehören zu den vom Hochbord gestützten Teilen der Ortsdurchfahrt (Radweg, Gehweg, Parkplatz, Parkstreifen, Grünstreifen, bes. Straßenkörper). Hochborde neben Fahrbahnen oder Radwegen sind jedoch für den Träger der Straßenbaulast der Fahrbahn von Interesse, soweit sie auch der Abgrenzung oder der Fahrbahnenentwässerung dienen. Es ist daher gerechtfertigt, daß der Bund als Träger der Straßenbaulast der durchgehenden Fahrbahnen zu der erstmaligen Herstellung der Hochborde beiträgt. Der Beitrag beträgt 10 DM/lfd. m. Voraussetzung ist die technisch einwandfreie Ausführung der Hochborde (Fundament mit Rückenstütze). Der Beitrag wird bei Gehwegen und bei Parkplätzen (Parkstreifen) nur gewährt, wenn sichergestellt ist, daß alsbald mit dem Hochbord diese Verkehrsanlagen selbst hergestellt werden.

(2) Die Unterhaltung und Erneuerung der Hochborde obliegt demjenigen, zu dessen Anlage (vgl. Absatz 1) sie gehören.

(3) Die Tiefborde zwischen einem Straßenteil in der Baulast des Bundes und einem Straßenteil in der Baulast der Gemeinde gehören zu dem Straßenteil in der Baulast des Bundes.

14 — Entwässerungsanlagen

(1) Die Oberflächenentwässerung (Ableitung des Oberflächenwassers der Straße und Entwässerung des Straßenkörpers) gehört zur Straßenbaulast. Zu den Anlagen der Oberflächenentwässerung zählen auch die neben der Fahrbahn gelegenen Rinnen und Straßeneinläufe sowie deren Anschlußleitungen zu den Längsleitungen.

1. 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 oder Reinigung der Entwässerungsanlagen kann der Gemeinde gegen Kostenersatzung übertragen werden, wenn ihre ordnungsgemäße Durchführung gesichert ist.

2. Soll die den Straßenflächen des Bundes dienende Entwässerungsanlage auch das gebündelt zugeführte Oberflächenwasser 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.

(2) Richtet die Gemeinde eine Mischkanalisation ein, so kann sich der Bund an den Kosten bis zu dem Betrage beteiligen, den er bei Durchführung einer Oberflächenentwässerung nach Absatz 1 Ziff. 1 hätte aufwenden müssen, wenn sich die Gemeinde unwiderruflich bereit erklärt, das Oberflächenwasser unentgeltlich aufzunehmen und schadlos abzuführen. Das gleiche gilt, wenn eine abgängige Mischkanalisation von Grund auf erneuert wird. Die Kostenbeteiligung kann pauschaliert werden. Die Unterhaltung der Mischkanalisation obliegt der Gemeinde. Hierfür leistet der Bund keine Beiträge.

15 — Stützmauern, Futtermauern, Böschungen und Schutzeinrichtungen

(1) Stützmauern, Futtermauern, Böschungen und dergl., die sowohl der Fahrbahn der Ortsdurchfahrt einschließlich Radweg als auch dem Gehweg oder einem Parkplatz dienen, stehen in der Baulast des Bundes. An den Kosten des Baues und der Unterhaltung dieser Anlagen ist die Gemein-

de im Verhältnis der Fahrbahnbreite einschließlich Radwegbreite zur Breite des oder der beteiligten Gehwege und/oder Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) zu beteiligen. Die Gemeinde soll ihre anteiligen Unterhaltungskosten ablösen.

Ist die Stützmauer und dergl. nur erforderlich, weil ein Gehweg oder ein Parkplatz angelegt wird, so ist Baulastträger die Gemeinde

Beispiel:

Abb. 7 a

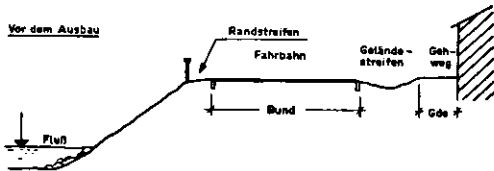
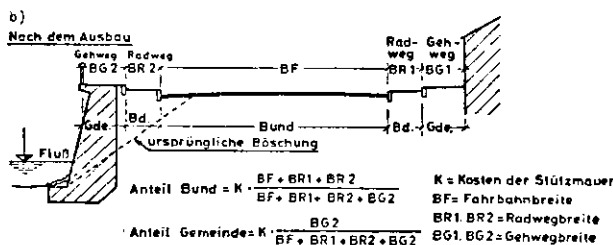


Abb. 7 b



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.

(2) Schutzeinrichtungen (auch Geländer, Brüstungen, Schutzplanken u. ä.) in den Ortsdurchfahrten sind, 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. Bei Brücken gilt Nr. 16 Abs. 3

16 — Gehwege auf Brücken und in Unterführungen

(1) Bei den vom Bund neu zu errichtenden oder aus Gründen des Fahrverkehrs umzubauenden Brücken innerhalb der Ortsdurchfahrten übernimmt der Bund die Kosten für die Herstellung beiderseitiger Gehwege bis zur Nettobreite von 1,50 m. Die Kosten der Herstellung der Gehwege außerhalb der Enden der Brückenflügel, also auch auf den Brückenrampen einschließlich des Anschlusses an den Gehweg auf der Brücke hat die Gemeinde zu tragen.

(2) Werden die Gehwege auf Wunsch der Gemeinde breiter angelegt, so hat die Gemeinde die Herstellungsmehrkosten zu übernehmen. Diese können zur Vermeidung aufwendiger genauer Berechnungen in vereinfachter Form nach dem Verhältnis der Breiten ermittelt werden. Dabei kann dem 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 4 vervielfacht wird; dieser Faktor kann aufgrund von Vergleichsberechnungen allgemein angenommen werden. Kosten, die auch ohne die Verbreiterung des Gehweges entstehen, gehören nicht zur Teilungsmasse.

Beispiel:

Der Anteil der Gemeinde an den Kosten einer Brücke mit 7,50 m Fahrbahn und beiderseitigen Gehwegen von 2,50 m Nettobreite beträgt

$$\frac{2 \times 1,0}{4 \times 7,50 + 2 \times 2,50} \cdot 100 = 5,71 \%$$

Diese vereinfachte Berechnungsart kann auf alle Brückenarten angewendet werden. Handelt es sich jedoch um besonders komplizierte Brückenkonstruktionen, so ermittelt der Baulastträger der Brücke die zusätzlichen Kosten anhand von Vergleichsentwürfen und Vergleichskostenanschlägen. Ist eine Gemeinde mit dem Ergebnis der vereinfachten Berechnung nicht einverstanden, so hat sie Vergleichsunterlagen beizubringen.

(3) Wegen der Einheit des Brückenbauwerks übernimmt der Bund die bauliche Unterhaltung des Gehweges, hinsichtlich der Mehrbreite (vgl. Absatz 1) nur gegen Kostenerstattung. Eine Vereinbarung über die Ablösung der Kosten ist anzustreben.

Winterdienst, Reinigung und Beleuchtung des Gehweges bleiben in jedem Falle Obliegenheit der Gemeinde. Brückengeländer und -brüstungen gehören zur Brücke, nicht zum Gehweg.

(4) Bei Unterführungen im Zuge von Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten gelten die vorstehenden Regelungen in Absatz 1 und 3 entsprechend. Werden die Gehwege auf Wunsch der Gemeinde breiter als 1,50 m Nettobreite angelegt, so hat die Gemeinde die sich hieraus ergebenden Mehrkosten zu übernehmen. Diese können zur Vermeidung aufwendiger Vergleichsberechnungen in vereinfachter Form nach dem Verhältnis der Mehrbreite der Gehwege zur übrigen Breite ermittelt werden.

Beispiel:

Der Anteil der Gemeinde an den Kosten einer Unterführung mit 7,50 m Fahrbahnbreite und beiderseitigen Gehwegen von je 2,50 m Nettobreite beträgt

$$\frac{2 \times 1,0}{7,50 + 2 \times 2,50} \cdot 100 = 16 \%$$

17 — Gehwegüber- und -unterführungen

(1) Will der Bund als Baulastträger der Fahrbahn aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs zur Verbindung der beidseitigen Gehwege einer Ortsdurchfahrt eine Über- oder Unterführung errichten, so ist vorher durch eine Vereinbarung mit der Gemeinde sicherzustellen, daß diese die Verpflichtung zur Verkehrssicherung, Reinigung und Unterhaltung mit Ausnahme der baulichen Unterhaltung des Bauwerkes auf ihre Kosten anerkennt. In der Vereinbarung ist auch festzulegen, daß die Gemeinde die Herstellung und den Betrieb der Beleuchtung und die Kosten für etwaige Sonderausstattungen (Wandverkleidungen, Belag u. ä.) trägt.

(2) Ist die Gehwegüber- oder -unterführung einer Kreuzung zuzurechnen, so wird bezüglich der Herstellungskosten auf Nr. 8 Abs. 3 der Straßenkreuzungsrichtlinien (VkB1 1975, S. 579) verwiesen.

18 — Grunderwerb bei gemeinschaftlichen Baumaßnahmen

(1) Werden für gemeinschaftliche Baumaßnahmen Grundstücke benötigt, so soll der Grunderwerb gemeinschaftlich durchgeführt werden. Restflächen, die weder der Bund noch die Gemeinde für die Zwecke der Baumaßnahmen benötigen, soll die Gemeinde zum Verkehrswert übernehmen, weil sie in der Regel eher in der Lage sein wird, diese für andere gemeindliche Zwecke zu verwerten oder an Interessenten zu veräußern.

(2) Zu den Grunderwerbskosten gehören

1. alle Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken (einschließlich

Gebäuden) oder Rechten. Zu den Aufwendungen gehören auch Nebenentschädigungen, Entschädigungen für Rechte Dritter, Beurkundungsgebühren, Kosten für Sachverständigen-gutachten, Vermessungskosten.

2. Entschädigungen für die durch die Maßnahme bedingten Wertminderungen fremder Grundstücke.

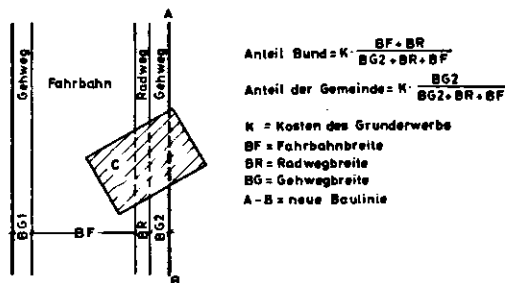
(3) Den Grunderwerbskosten zuzurechnen ist der Verkehrswert der schon im Eigentum der Beteiligten stehenden Grundstücke, soweit sie nicht schon Teil der Straße sind. Von den Grunderwerbskosten abzuziehen ist der Erlös aus der Veräußerung oder der Verkehrswert der für die Baumaßnahmen nicht oder nicht mehr benötigten Grundstücke.

(4) Die Kosten für jeden Grunderwerbsfall sollen zwischen Bund und Gemeinde im Verhältnis der Fahrbahnbreite einschließlich Radwege zur Breite des oder der beteiligten Gehwege und Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) geteilt werden. In geeigneten Fällen können Durchschnittsbreiten ermittelt und der Kostenteilung zu Grunde gelegt werden; die Kostenaufteilung ist nachprüfbar darzustellen.

(5) Trifft der Ausbau einer Ortsdurchfahrt mit einer städtebaulichen Sanierungs- oder Entwicklungsmaßnahme zusammen und liegt eine gemeinsame Veranlassung vor, ist darauf zu achten, daß vor der Durchführung der Maßnahme zwischen den verschiedenen Kostenträgern eine Vereinbarung über die Kostentragung abgeschlossen wird. Die Kostenabgrenzung ist gesetzlich nicht geregelt; sie richtet sich nach den Verhältnissen des Einzelfalles. In Betracht kommen kann z.B. die Teilung der Kosten für Grundstücke, die durch beide Vorhaben in Anspruch genommen werden, nach dem Verhältnis der jeweils benötigten Flächen.

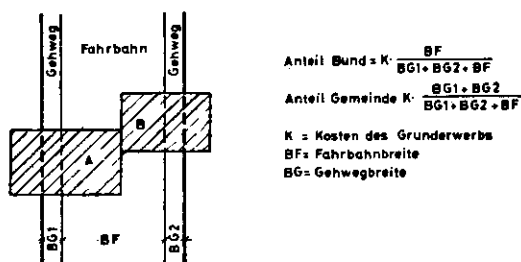
Beispiele für den Grunderwerb:

Abb. 8



Die Beseitigung des Gebäudes C und die Rückversetzung der Baugrenze auf die Linie A-B dient der Verbreiterung der Fahrbahn, der Anlage 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.

Abb. 9



Die Beseitigung der Gebäude A und B dient dem Bau der Fahrbahn und der Anlage 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.

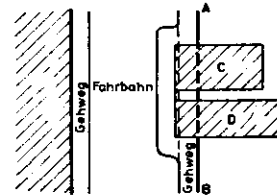
19 — Grunderwerb bei einseitiger Veranlassung: Verbesserung der Sichtverhältnisse

Eine Kostenteilung nach Nr. 18 findet nicht statt, wenn eine Baumaßnahme vom Bund oder von der Gemeinde allein veranlaßt wird.

Das ist der Fall, wenn

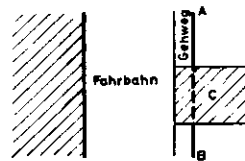
1. die vollständige oder teilweise Beseitigung eines Gebäudes allein wegen der Herstellung des Verkehrsraumes (einschließlich Lichtraumprofils) der Fahrbahn einschließlich Mehrzweckstreifen, des Radweges, des Parkplatzes einschließlich Parkstreifen oder des Gehweges erforderlich ist;
2. die Voraussetzungen der Nr. 12 Abs. 2 oder 12 Abs. 4 gegeben sind (vgl. Abb. 12);
3. ausschließlich die Sichtverhältnisse verbessert werden müssen. Bei Sichtverbesserungen an Straßenkreuzungen ist § 12 zu beachten.

Abb. 10



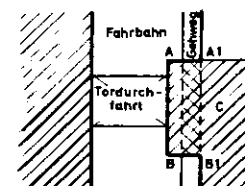
Die Beseitigung der Gebäude C und D bzw. deren Rückversetzung auf die Linie A-B dient nur der Verbreiterung der Fahrbahn. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn muß auch der vorhandene Gehweg vor den Gebäuden C und D beseitigt und vor der Linie A-B neu errichtet werden. Die Kosten des Grunderwerbs für die Gebäude C und D hat der Bund allein zu tragen. Er hat ferner die Kosten der Gehwegsverlegung, insbesondere auch den erforderlichen Grunderwerb hierfür zu übernehmen. Soll der Gehweg verbreitert werden, so gelten für die Kostenverteilung die Grundsätze der Abbildungen 8 und 9, wobei der Gemeinde jedoch nur die Mehrbreite des Gehwegs anzulasten ist.

Abb. 11



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.

Abb. 12



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 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 Baulastträger für den Gehweg zu tragen.

20 — Verpflichtungen gegenüber Straßenanliegern

(1) Ist bei einer gemeinschaftlichen Baumaßnahme eine sonstige Entschädigung zu leisten (z. B. für Änderungen an Gebäuden und Anlagen wegen dauernder oder vorübergehender Beeinträchtigung, Beseitigung oder Verlegung von Zufahrten oder Zugängen, Entzug von Licht oder Luft), so ist diese wie die Grunderwerbskosten aufzuteilen.

(2) Verpflichtungen aus §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz hat der Baulastträger der Fahrbahn auf seine Kosten zu erfüllen.

21 — Vereinbarungen mit der Gemeinde; Planfeststellung

(1) Vor Beginn einer Baumaßnahme (Nr. 11 ff) sind die Vereinbarungen abzuschließen, in denen die Durchführung, die Kostenverteilung und die künftige Unterhaltung zu regeln sind.

(2) Stehen die Grunderwerbskosten im Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung noch nicht fest, so ist die Kostenverteilung prozentual festzulegen. An den weiteren Grunderwerbsverhandlungen ist der andere Baulastträger zu beteiligen.

(3) Unterhaltungskostenbeiträge des Bundes zu gemeindlichen Anlagen und der Gemeinde zu Straßenanlagen des Bundes (vgl. Nr. 12, 14 und 15) sollen durch Kapitalisierung abgelöst werden.

(4) Vereinbarungen mit der Gemeinde werden, wenn eine Planfeststellung stattfindet, in den Planfeststellungsbeschlüssen aufgenommen. Sind Vereinbarungen nicht zustande gekommen, so wird im Planfeststellungsbeschlus über die Kostenverteilung und die Unterhaltung entschieden. Die Durchführung der gemeinsamen Maßnahme ist erforderlichenfalls im Wege der Straßenaufsicht sicherzustellen.

IV. Eigentumsverhältnisse

22 — In Gemeinden, die Baulastträger der Ortsdurchfahrten sind

Soweit die Gemeinde als Baulastträger der ganzen Bundesstraße in der Ortsdurchfahrt (§ 5 Abs. 2 und § 5 Abs. 2 a) nicht bereits Eigentümerin des Straßengrundstückes war, ist sie es gemäß Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des Fernstraßengesetzes vom 10. 7. 1961 oder gemäß § 6 geworden, wenn zuvor eine Gebietskörperschaft Baulastträger und Eigentümer der Straße war. Dabei ist zu beachten, daß der bisherige Baulastträger der Gemeinde gegenüber gemäß § 6 Abs. 1 a für den notwendigen Grunderwerb einzustehen hat. In den übrigen Fällen soll die Gemeinde das Eigentum erwerben.

23 — In Gemeinden, die nicht Baulastträger der Fahrbahnen sind

(1) Soweit die Gemeinde nicht bisher schon Eigentümerin der in ihrer Baulast stehenden Teile der Bundesstraße (§ 5 Abs. 3) war, ist sie es ebenfalls gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung des Fernstraßengesetzes vom 10. 7. 1961 oder gemäß § 6 geworden, wenn zuvor eine Gebietskörperschaft Baulastträger und Eigentümer war. Dabei ist zu beachten, daß der bisherige Baulastträger der Gemeinde gegenüber gemäß § 6 Abs. 1 a für den notwendigen Grunderwerb einzustehen hat. In den übrigen Fällen soll die Gemeinde das Eigentum erwerben.

(2) Soweit infolge der Änderung des § 5 durch das 2. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 4. 7. 1974 (BGBl. I S. 1401) die Gemeinde die Baulast für die Ortsdurchfahrt verliert, geht das Eigentum auf den Bund über (§ 6). Dabei ist zu beachten, daß die Gemeinde dem Bund gegenüber gemäß § 6 Abs. 1 a für den notwendigen Grunderwerb einzustehen hat. Die Gemeinde bleibt aber Eigentümerin der in ihrer Baulast stehenden Gehwege und Parkplätze.

(3) Der Bund soll Eigentümer der Straßenteile sein, die in seiner Baulast stehen. Sofern ein gesetzlicher Eigentumsübergang (§ 3 Bundesstraßenvermögensgesetz, § 6) nicht stattgefunden hat oder der Bund nicht schon Eigentümer dieser Flächen ist, soll er das Eigentum erwerben, wobei ihm gegenüber der bisherige Baulastträger gemäß § 6 Abs. 1 a für den notwendigen Grunderwerb einzustehen hat.

(4) Flächen zwischen Gehwegen und Anliegergrundstücken sollen unabhängig von der Bau- und Unterhaltungslast Eigentum der Gemeinde werden.

(5) Bei Brücken soll 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.

24 — Verfahren zur Grundbuchberichtigung

Soweit durch einen gesetzlichen Eigentumsübergang aufgrund von § 3 Bundesstraßenvermögensgesetz, Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 10. 7. 1961, oder gem. § 6 das Grundbuch unrichtig geworden ist, beantragt die vom Land bestimmte Behörde, in deren Bezirk das Grundstück liegt, die Grundbuchberichtigung. Der Antrag muß vom Leiter der Behörde oder seinem Vertreter unterschrieben und mit dem Amtssiegel oder Amtsstempel versehen sein. Zum Nachweis des Eigentums genügt die in den Antrag aufzunehmende Erklärung, daß das Grundstück dem neuen Träger der Baulast zusteht. Die Berichtigung des Grundbuches setzt voraus, daß die übergangenen Flächen vermessen sind.

25 — Ansprüche auf Übertragung des Eigentums oder der Rechte zum Eigentumserwerb

Soweit der bisherige Träger der Straßenbaulast für den Bau oder die Änderung der Ortsdurchfahrt Grunderwerb getätigt hat, ohne daß die Grundstücke bereits Straßenbestandteile geworden sind, ist § 6 Abs. 1 b zu beachten.

II.

Ministerpräsident

**Generalkonsulat
des Königreichs der Niederlande, Düsseldorf**

Bek. d. Ministerpräsidenten v. 5. 4. 1978 -
I B 5 - 437 - 2/72

Die Sprechzeit des Kgl. Niederländischen Generalkonsulats Düsseldorf hat sich wie folgt geändert:

Montag - Freitag 9.00-12.00 Uhr

-MBI. NW. 1978 S. 521.

**Honorarkonsulat
der Republik Österreich, Köln**

Bek. d. Ministerpräsidenten v. 7. 4. 1978 -
I B 5-439 - 2/75

Die Fernsprechnummer des Honorarkonsulats der Republik Österreich in Köln lautet ab 31. März 1978: 13 57 99.

-MBI. NW. 1978 S. 521

**Ungültigkeit eines Ausweises
für Mitglieder des Konsularkorps**

Bek. d. Ministerpräsidenten v. 7. 4. 1978 -
I B 5 - 416 - 3/77

Der am 8. Februar 1977 von dem Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen ausgestellte Ausweis für Mitglieder des Konsularkorps Nr. 3150 für Herrn Konsul Dimitri Tsikouris, Griechisches Generalkonsulat Köln, ist in Verlust geraten. Der Ausweis wird hiermit für ungültig erklärt.

Sollte er gefunden werden, wird gebeten, ihn der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen zuzuleiten.

-MBI. NW. 1978 S. 521

Chef der Staatskanzlei

**Deutscher Planungsatlas
Band I: Nordrhein-Westfalen**

Bek. d. Chefs der Staatskanzlei
v. 5. 4. 1978 - II A 1 - 23.22

In der Veröffentlichungsreihe des Deutschen Planungsatlas, Band I: Nordrhein-Westfalen sind inzwischen weitere Lieferungen erschienen, und zwar

Lfg. 12 Entwicklung der Arbeitslosigkeit 1963-1975

bestehend aus einer Karte und einem
Erläuterungstext
bearbeitet von D. Michel, Neuss
Preis 18,00 DM

Lfg. 13 Bevölkerungsentwicklung 1837-1970 in den Gemeinden

bestehend aus einer Karte und einem
Erläuterungstext
bearbeitet von D. Bartels, Heikendorf,
H. H. Blotevogel, Bochum und P. Schöller, Münster
Preis 21,00 DM

Die Veröffentlichungen werden vom Verlag Hermann Schroedel, Postfach 810620, 3000 Hannover 81 vertrieben und können über den örtlichen Buchhandel bezogen werden.

-MBI. NW. 1978 S. 521

Personalveränderungen**Finanzminister****Ministerium**

Es ist ernannt worden:

Oberamtsrat H. Siegel zum Regierungsrat

Nachgeordnete Dienststellen

Es sind ernannt worden:

Oberfinanzdirektion Düsseldorf

Regierungsrat z. A. H. J. Becker zum Regierungsrat

Landwirtschaftliche Betriebsprüfungsstelle Münster

Obersteuerrat K. Beckmann zum Regierungsrat

Finanzamt Krefeld

Regierungsrat E.-M. Schulz-Klingauf zum Oberregierungsrat

Finanzamt Gummersbach

Oberregierungsrat Dr. H. Gerbener zum Regierungsdirektor

Finanzamt Köln-Altstadt

Regierungsrat H. Heidenreich zum Oberregierungsrat

Finanzamt Bottrop

Obersteuerrat J. Finkenbrink zum Regierungsrat

Finanzamt Gelsenkirchen-Nord

Regierungsrat M. Eichelbaum, abgeordnet an das Finanzgericht Münster, zum Oberregierungsrat

Finanzamt Gladbeck

Obersteuerrat J. Sprenger zum Regierungsrat

Finanzamt Soest

Regierungsrat z. A. F.-J. Wentrup zum Regierungsrat

Finanzamt Warendorf

Regierungsrat z. A. R. Deerberg zum Regierungsrat

Fachhochschule für Finanzen, Nordkirchen

Oberregierungsrat Dr. J. Lammerding zum Regierungsdirektor

Regierungsrat H. Beckmann zum Oberregierungsrat

Regierungsrat G. Wrenger zum Oberregierungsrat

Staatshochbauamt Paderborn

Regierungsbaurat z. A. H. Diederichs zum Regierungsbaurat

Staatliche Bauleitung Düsseldorf

Regierungsbaurat z. A. N. Heinen zum Regierungsbaurat

Staatshochbauamt für die TH Aachen

Regierungsbaurat H. Aertz zum Oberregierungsbaurat

Zentrale Planungsstelle zur Rationalisierung von Landesbauten NW, Aachen

Leitender Regierungsbaudirektor K. Schliewe zum Direktor der Zentralen Planungsstelle zur Rationalisierung von Landesbauten NW

Es sind versetzt worden:

Oberfinanzdirektion Düsseldorf

Oberregierungsrat Dr. D. Jockel zum Finanzminister

Finanzamt Dortmund-Unna

Regierungsrat R. Meißner an die Fachhochschule für Finanzen

Finanzamt Steinfurt

Regierungsrat Dr. H. Sander an die Fachhochschule für Finanzen

Es sind in den Ruhestand getreten:

Finanzamt Solingen-Ost

Regierungsrat H. Hanschmann

Finanzamt Köln-Nord

Oberregierungsrat H. Könen

Finanzamt Bielefeld-Innenstadt

Regierungsdirektor K. Müller-Rantzau

Oberregierungsrat H. Nowitzki

Es ist ausgeschieden:

Finanzamt Bielefeld-Innenstadt

Regierungsrat W. Becker

– MBL NW. 1978 S. 522.

Einzelpreis dieser Nummer 3,20 DM

Einzellieferungen nur durch den August Bagel Verlag, Grafenberger Allee 100, 4000 Düsseldorf, Tel. 8888 293/94, gegen Voreinsendung des vorgenannten Betrages zuzügl. 0,50 DM Versandkosten auf das Postscheckkonto Köln 85 16-507. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.) Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer bei dem August Bagel Verlag, Grafenberger Allee 100, 4000 Düsseldorf, vorzunehmen, um späteren Liefer-schwierigkeiten vorzubeugen. Wenn nicht innerhalb von vier Wochen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen. Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Elisabethstraße 5. Verlag und Vertrieb: August Bagel Verlag, Düsseldorf; Druck: A. Bagel, Graphischer Großbetrieb, Düsseldorf. Bezug der Ausgabe A (zweiseitiger Druck) und B (einseitiger Druck) durch die Post. Ministerialblätter, in denen nur ein Sachgebiet behandelt wird, werden auch in der Ausgabe B zweiseitig bedruckt geliefert. Bezugspreis vierteljährlich Ausgabe A 28,50 DM, Ausgabe B 31,- DM. Die genannten Preise enthalten 6% Mehrwertsteuer.