

**Bekanntmachung
des Sächsischen Staatsministeriums
für Wirtschaft und Arbeit
zur rechtlichen Behandlung von Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen,
Staatsstraßen und der Kreisstraßen in der Verwaltung der staatlichen
Straßenbauämter**

Vom 10. Mai 1993

1. Mit seinem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 1/1976 vom 2. Januar 1976, geändert durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/1979 vom 26. Oktober 1979 und das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/1984 vom 5. Januar 1984, hat der Bundesminister für Verkehr eine Neufassung der Ortsdurchfahrtrichtlinien (ODR) herausgegeben. Diese Richtlinien sind in der Fassung der Anlage bei der Verwaltung der Bundesstraßen im Freistaat Sachsen zu beachten.
2. Für Staatsstraßen und Kreisstraßen in der Verwaltung der staatlichen Straßenbauämter sind die Ortsdurchfahrtrichtlinien entsprechend anzuwenden.
3. Zu Vereinbarungen für gemeinschaftliche Baumaßnahme in Ortsdurchfahrten (Abschnitt III ODR) werden gesondert überarbeitete Muster veröffentlicht.

Dresden, den 10. Mai 1993

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit
Dr. Rohde
Abteilungsleiter

Anlage

**Richtlinien
für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen
– Ortsdurchfahrtrichtlinien – (ODR)**

Inhalt

I. Allgemeines

1. Rechtsgrundlagen
2. Begriffe 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 von 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, Schutzeinrichtungen und Bepflanzungen
16. Gehwege auf Brücken und in Unterführungen
17. Gehwegeüber- und -unterführungen
18. Grunderwerb bei gemeinschaftlichen Baumaßnahmen
19. Grunderwerb bei einseitiger Veranlassung; Verbesserung der Sichtverhältnisse
20. Verpflichtung gegenüber Straßenanliegern
21. Vereinbarungen mit der Gemeinde; Planstellung

IV. Eigentumsverhältnisse

22. In Gemeinden, die Baulasträger der Ortsdurchfahrten sind
23. In Gemeinden, die nicht Baulasträger der Fahrbahnen sind
24. Verfahren zur Grundbuchberichtigung
25. Ansprüche auf Übertragung des Eigentums oder der Rechte zum Eigentumserwerb

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. 2412, ber. S. 2908) ² und des Zuständigkeitslockerungsgesetzes vom 10. März 1975 (BGBl. I S. 685) enthalten. Vor allem sind einschlägig § 1 Abs. 1 Satz 2, § 5 Abs. 2 bis 4, § 5a, § 8 Abs. 1 und 3, § 8a Abs. 1 Satz 1, § 9 Abs. 1, 2 und 6, § 21 und § 24 Abs. 1, 2 und 6 sowie Artikel 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 der Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortschaft liegt *und* auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient (§ 5 Abs. 4 Satz 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 – zum Beispiel Wohnhäuser, Industriebauten –, ist ohne Belang.
Ob die Straße 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 (zum Beispiel Hang, Bahnkörper, Flussufer, Fluss);
 - der Bebauung entzogenes Gelände; das ist zum Beispiel 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 (vergleiche Bild 2 und 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 (vergleiche 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 (zum Beispiel 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 Lage der Straße in einem nach § 34 BauGB beurteiltem 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 mindestens zwei kreuzende oder einmündende örtliche Straßen die Mitbenutzung der Bundesstraße durch den innerörtlichen Verkehr bewirken (Verknüpfungsbereich, siehe Bild 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 (Nummer 3) alle Straßenteile (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 bis 3). Auch die Geh- und Radwege und, soweit nicht eine seitliche Begrenzung festgelegt ist (Nummer 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 Bundesstraße anzuwenden.

3. Rechtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrt

(1) Der Bund trägt die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, soweit sie nicht den Gemeinden obliegt (Absätze 2, 3, 4 und 5) oder besondere öffentlich-rechtliche Verpflichtungen bestehen (§ 5 Abs. 1 Satz 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 (zum Beispiel 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 Satz 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. 2a).

(6) Für die Heranziehung der Anlieger zu straßenbaulichen Leistungen oder ihren Kosten sind § 7a, 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 (vergleiche Absatz 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. August 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 Nummer 3 und Nummern 17 bis 19 der Nutzungsrichtlinien zu beachten.

(9) Anlage und Änderung von Zufahrten und Zugängen innerhalb des Erschließungsbereichs (Nummer 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 (Nummer 2 Abs. 1 Ziff. 3) gilt ebenso wie an den freien Strecken als Sondernutzung (§ 8a Abs. 1 Satz 1; vergleiche den 2. Teil der Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen – Zufahrtenrichtlinien – und Nummer 13 der Nutzungsrichtlinien).

(11) Im Erschließungsbereich (Nummer 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 (Nummer 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 zu Stande 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. Dezember 1961 (VkB1. 1962 S. 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 Öffentlichkeit durch einen Grenzstein (Bild 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 selbstständig nach den für sie geltenden Merkmalen (vergleichbare Nummer 5 und 6) festzusetzen ist.

(3) Die Ortsdurchfahrt kann aus einem Erschließungsbereich (Nummer 2 Abs. 2 Ziff. 2) oder aus einem Verknüpfungsbereich (Nummer 2 Abs. 1 Ziff. 3) oder aus beiden bestehen. Soweit sich die beiden Bereiche überdecken, ist der gemeinsame Abschnitt dem Erschließungsbereich zuzuordnen. Die Unterscheidung dem Erschließungsbereich zuzuordnen. Die Unterscheidung hat Bedeutung für die Zufahrten und Zugänge gemäß § 8a 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.

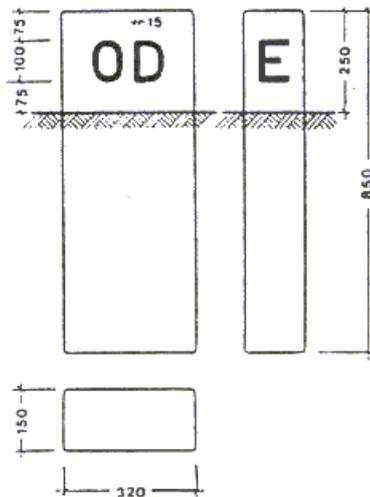


Bild 1 (zu Nummer 4): Grenzstein für Ortsdurchfahrten

Bild 1

1. Verwendung:
zur Aufstellung der Grenzen der Ortsdurchfahrt, gegebenenfalls zur Kennzeichnung gemäß Nummer 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

Das Bild 2 soll zunächst den Begriff der geschlossenen Ortslage verdeutlichen. An das östlichste 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.

An das wesentliche 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.



Bild 2

Bild 2

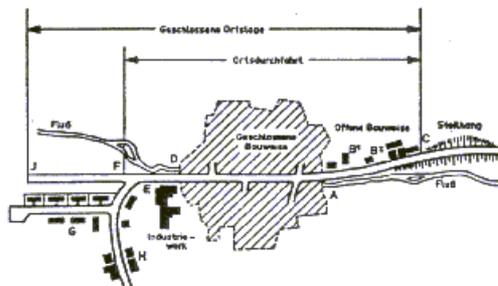


Bild 3

Bild 3

Zu Bild 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.

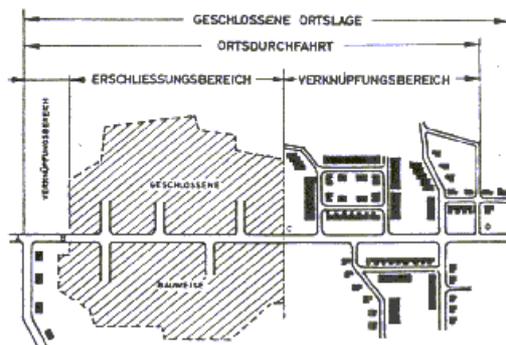


Bild 4

Bild 4

Zu Bild 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 Punkt C folgen weitere Ortsstraßeneinmündungen. Die östlichste liegt bei Punkt D. Die östliche Ortsdurchfahrtsgrenze (Verknüpfungsbereich) ist hier festzusetzen.

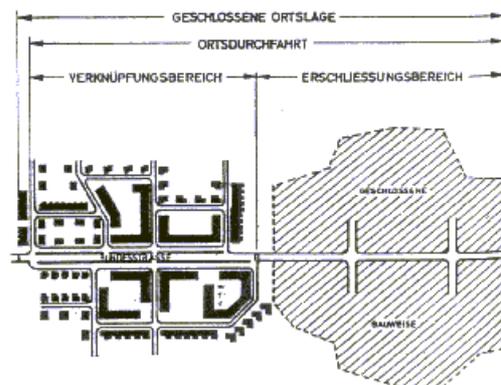


Bild 5

Bild 5

Zu Bild 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 Gebiet östlich von Punkt B hat unmittelbare Zufahrten und Zugänge zur Bundesstraße; es liegt daher für diesen Teil ein „Erschließungsbereich“ bis Punkt C vor.



Bild 6

Bild 6

Zu Bild 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 Nummer 2 Abs. 1 Ziff. 1 bis 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 Baulasträger 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 (zum Beispiel 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 in Folge 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 in Verbindung mit § 22 Abs. 4).

(2) Soll bei Festsetzung der Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße von der Regel des § 5 Abs. 4 Satz 1 und 2 (Nummer 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 Baulasträger 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. 3a Satz 1). Dies ist der Fall, wenn die Breite in einem außergewöhnlichen Verhältnis zu der tatsächlichen oder vorgesehenen Breite der übrigen Strecken der Ortsdurchfahrten 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 Festlegungen 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 gekennzeichnet. 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 zu Stande, so entscheidet die oberste Landesstraßenbaubehörde (§ 5 Abs. 3a 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 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 Baulasträger obliegen oder für diese von Bedeutung sind. Es gibt eine Reihe solcher Maßnahmen, die beiden Baulasträgern zugute kommt. 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 Nummer 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, vergleiche Nummer 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.

12a. Geh- und Radwege in den Ortsdurchfahrten mit geteilter Baulast

- (1)
 1. In den Ortsdurchfahrten mit geteilter Baulast sind Baulastträger für Radwege die Baulastträger der Fahrbahn und Baulastträger für Gehwege die Gemeinden.
 2. Die Zeichen der StVO für Radwege (Zeichen 237) und für Gehwege (Zeichen 241) können auch auf einem Schild zusammen gezeigt werden. Sind sie durch einen senkrechten weißen Strich getrennt, so handelt es sich um parallel verlaufende Geh- und Radwege. Werden die Sinnbilder durch einen waagerechten Strich getrennt, so handelt es sich um einen gemeinsam Rad- und Gehweg, dessen Verkehrsfläche von Radfahrern und Fußgängern benutzt werden kann.
 3. Straßenverkehrliche Anordnungen müssen im Einklang mit der Widmung ergehen.
- (2)
 1. Bei Geh- und Radwegen, die unmittelbar nebeneinander verlaufen und die baulich und optisch (etwa durch Färbung der Flächen, durch einen Trennstreifen, einen Trennbord oder dergleichen) voneinander getrennt sind, lassen sich Baulast und Eigentum zwischen den Baulastträgern ohne Schwierigkeiten abgrenzen. Die Festlegung geschieht durch Widmung, Widmungsänderung oder öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen den Baulastträgern.
 2. Bei der Umgestaltung vorhandener Geh- und/oder Radwege durch bauliche Maßnahmen wird die Widmungsänderung allgemein durch die Fiktion des § 2 Abs. 6a FStrG ersetzt. Die Änderung der verkehrlichen Funktion erfordert eine schriftliche Vereinbarung zwischen den Baulastträgern.
 3. Die notwendigen Kosten einschließlich der Kosten für die Hochborde werden zwischen den Baulastträgern im Verhältnis der Breiten von Geh- und Radweg geteilt. Dies gilt auch für die Kosten der Stützeinrichtungen, die nur einer Sicherung des Geh- und Radweges dienen. Wegen der Kostenbeteiligung des Baulastträgers des Radweges entfällt sein Kostenbeitrag zur erstmaligen Herstellung der Hochborde nach Nummer 13 Abs. 1.
 4. Für Trenneinrichtungen zwischen Geh- und Radwegen gilt die Regelung der Nummer 13 Abs. 3.
 5. Die Unterhaltungskosten werden wie die Baukosten geteilt. Die Baulastträger sollen eine Vereinbarung treffen, wonach einer von ihnen die Unterhaltung einschließlich der Verkehrssicherungspflicht gegen Kostenerstattung übernimmt. Für den Winterdienst gelten die landesrechtlichen Vorschriften.
- (3)
 1. Die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege ist in Ortsdurchfahrten aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Ausnahmefälle zu beschränken. Über Bau und Unterhaltung ist zwischen dem Baulastträger der Fahrbahn und der Gemeinde eine Vereinbarung zu schließen.
 2. Die Herstellungskosten (Bau- und Grunderwerbskosten) soll der Baulastträger der Fahrbahn, die Baulast (Eigentum, Unterhaltung, Verkehrssicherung) soll die Gemeinde übernehmen.

(4) Bei der technischen Ausgestaltung der Geh- und Radwege sind die Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-Q) zu beachten.

13. Hochborde und Tiefborde

(1) Hochborde gehören zu den vom Hochbord gestützten Teilen der Ortsdurchfahrt (Radweg, Gehweg, Parkplatz, Parkstreifen, Grünstreifen, besondere Straßenkörper). Hochborde neben Fahrbahnen oder Radwegen sind jedoch für den Träger der Straßenbaulast der Fahrbahn von Interesse, soweit sie auch der Abgrenzung oder der Fahrbahmentwässerung 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 15,00 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 Anlagen (vergleiche 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 Kostenerstattung übertragen werden, wenn ihre ordnungsgemäße Durchführung gesichert ist.
2. Soll die in 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 Baulasträger dieser öffentlichen Straßen, die Privaten oder die Gemeinde die Mehrkosten für die dadurch notwendig werdende aufwändigere 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. 15.Stützmauern, Futtermauern, Böschungen, Schutzeinrichtungen und Bepflanzungen

(1) Stützmauern, Futtermauern, Böschungen und dergleichen, die sowohl der Fahrbahn der Ortsdurchfahrt einschließlich Radweg als auch Gehweg oder einem Parkplatz dienen, stehen in der Baulast des Bundes. An den Kosten des Baues und der Unterhaltung dieser Anlagen ist die Gemeinde 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 dergleichen nur erforderlich, weil ein Gehweg oder ein Parkplatz angelegt wird, so ist Baulasträger die Gemeinde:

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.

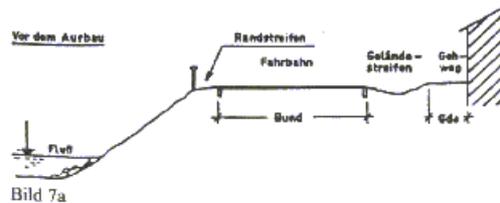


Bild 7a

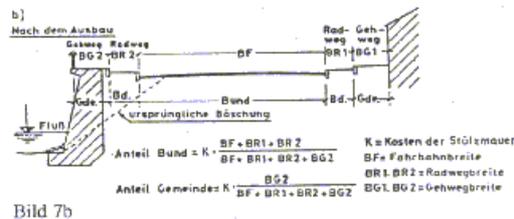


Bild 7b

Bild 7b

(2) Schutzeinrichtungen (auch Geländer, Brüstungen, Schutzplanken und ähnliches) 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 Nummer 16 Abs. 3.

- (3) 1. Die notwendigen Kosten für eine erstmalige Begrünung und Bepflanzung längs der Fahrbahn werden beim Bau oder Ausbau einer Ortsdurchfahrt zwischen der Gemeinde und dem Baulasträger der Fahrbahn in dem in Absatz 1 Satz 2 genannten Verhältnis geteilt. Entsprechendes gilt für die Unterhaltungskosten. Die Gemeinde soll jedoch die Unterhaltung nach Ablösung des Anteils des Baulasträgers der Fahrbahn übernehmen.
2. Werden nur Gehwege oder Parkplätze gebaut oder ausgebaut, trägt die Gemeinde die Kosten einschließlich der Unterhaltung allein.
3. Werden aus Anlass des Um- oder Ausbaus der Fahrbahn (einschließlich Radwege) vorhandene Bepflanzungen auf den Anlagen der Gemeinde verdrängt, trägt der Baulasträger der Fahrbahn die Wiederherstellungskosten als Veranlasser.

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 aufwändiger genauer Berechnungen in einfacher 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 auf Grund 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

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

Diese vereinfachte Berechnungsart kann auf alle Brückenarten angewendet werden. Handelt es sich jedoch um besonders komplizierte Brückenkonstruktionen, so ermittelt der Bauasträger 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 Gehwegs, hinsichtlich der Mehrbreite (vergleiche 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 aufwändiger 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 2,50 m Nettobreite beträgt

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

17. Gehwegüber- und -unterführungen

(1) Will der Bund als Bauasträger der Fahrbahn aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs zur Verbindung der beiderseitigen 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 Bauwerks auf ihre Kosten anerkennt. In der Vereinbarung ist auch festzustellen, dass die Gemeinde die Herstellung und den Betrieb der Beleuchtung und die Kosten für etwaige Sonderausstattungen (Wandverkleidungen, Belag und ähnliches) trägt.

(2) Ist die Gehwegüber- oder -unterführung einer Kreuzung zuzurechnen, so wird bezüglich der Herstellungskosten auf Nummer 8 Abs. 3 der Straßen-Kreuzungsrichtlinien (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 Sachverständigengutachten, 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 Einzelfalls. In Betracht kommen kann zum Beispiel 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:

Zu Bild 8:

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 einer Gehwegbreite zwischen dem Bund und der Gemeinde aufzuteilen.

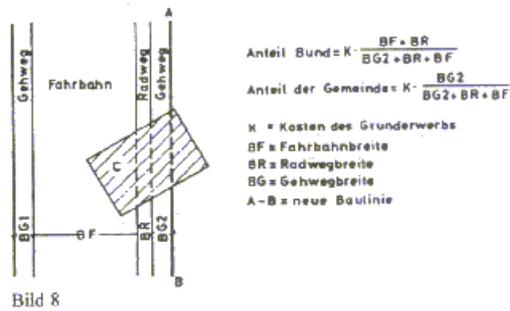


Bild 8

Zu Bild 9:

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

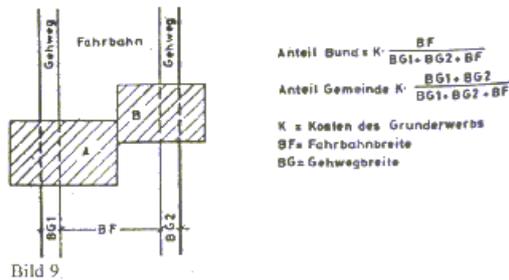


Bild 9

19. Grunderwerb bei einseitiger Veranlassung; Verbesserung der Sichtverhältnisse

Eine Kostenteilung nach Nummer 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 Nummer 12 Abs. 2 oder 12 Abs. 4 gegeben sind (vergleiche Bild 12);
3. ausschließlich die Sichtverhältnisse verbessert werden müssen. Bei Sichtverbesserungen an Straßenkreuzungen ist § 12 zu beachten.

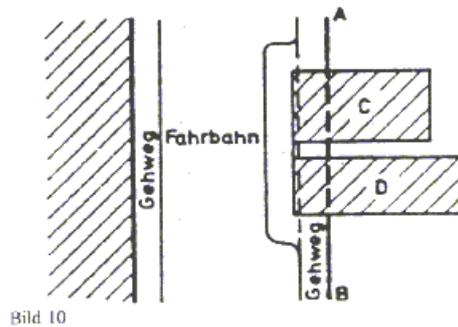


Bild 10

Zu Bild 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 Bilder 8 und 9, wobei der Gemeinde jedoch nur die Mehrbreite des Gehweges anzulasten ist.

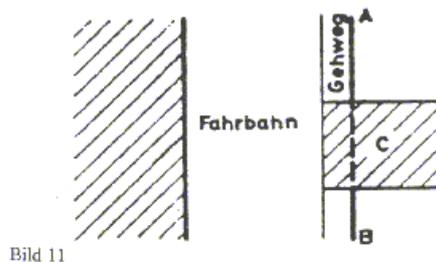


Bild 11

Bild 11

Zu Bild 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.

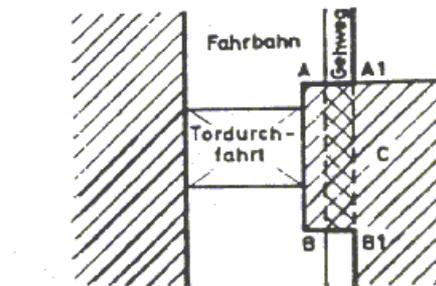


Bild 12

Bild 12

Zu Bild 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 (zum Beispiel 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 Bundes-Immissionsschutzgesetz hat der Baulastträger der Fahrbahn auf seine Kosten zu erfüllen.

21. Vereinbarungen mit der Gemeinde; Planfeststellung

- (1) Vor Beginn einer Baumaßnahme (Nummer 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) Unterhaltungsbeiträge des Bundes zu gemeindlichen Anlagen und der Gemeinde zu Straßenanlagen des Bundes (vergleiche Nummern 12, 14 und 15) sollen durch Kapitalisierung abgelöst werden.
- (4) Vereinbarungen mit der Gemeinde werden, wenn eine Planfeststellung stattfindet, in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Sind Vereinbarungen nicht zu Stande gekommen, so wird im Planfeststellungsbeschluss 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. 2a) nicht bereits Eigentümerin des Straßengrundstückes war, ist sie es gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung des Fernstraßengesetzes vom 10. Juli 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. 1a 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. Juli 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. 1a 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 Zweite Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

vom 4. Juli 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 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. 1a 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, Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 10. Juli 1961 oder gemäß § 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 Grundbuchs setzt voraus, dass die übergegangenen 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. 1b zu beachten.

2 Die §§ des FStrG werden im folgenden ohne Zusatz zitiert.

Zuletzt enthalten in

Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Verlängerung der Dauer von Verwaltungsvorschriften des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit des Jahres 1998

vom 8. Dezember 1998 (SächsABl. S. 1012)