

bedienung¹⁴⁾, in dem er die Arbeiten von Emil Sax, Franz Ullrich, Johannes Vogt, Carl Pirath und Otto Most heranzog, einen wegweisenden Ansatz hierzu geliefert. Eine solche retrospektive Dokumentation ist für den Sektor Verkehr — im Gegensatz zu anderen Zweigen auch der Wirtschaftswissenschaften — überhaupt noch nicht begonnen worden. Sie wartet noch darauf, in ihrer Bedeutung auch von denen erkannt zu werden, die in der Lage wären, eine derartige Arbeit aufzubauen bzw. zu fördern.

5. Zusammenfassung

Die über die bisherige Zielsetzung der Bibliotheken und Schrifttumssammlungen hinausgehende Tätigkeit des Sammelns, Aufschließens und Nutzbarmachens von erschienenem einschlägigem Schrifttum, die Dokumentation, erweist sich auch auf dem Gebiet des Verkehrs als einziges Hilfsmittel, die Flut vergangenen oder fortlaufend neu erschienenen nichttechnischen Verkehrs-Dokumentation zu machen. Der gegenwärtige Stand der Dokumentation des Eisenbahnwesens und der Binnenschifffahrt. Daraus wird gleichzeitig deutlich, in welchem Umfang ein weiterer Ausbau notwendig ist. Er muß gedeht werden, die bisher entweder durch keine oder nur durch ungenügende nichttechnische Dokumentation erreicht wurden. Die bereits geleistete Tätigkeit muß sodann mehr als bisher ausgeweitet werden auch auf das Schrifttum, das nicht über den Buch- oder Zeitschriftenhandel erhältlich ist (Schrifttum und Berichte der staatlichen, internationalen und supranationalen Institutionen, der Verbände und Unernehmen; Dissertationen; Übersetzungen; Statistiken). Schließlich muß für die Verkehrs-Dokumentation eine Organisationsform gefunden werden, die auf die wirtschaftlichste und zweckmäßigste Weise die gestellten Aufgaben erfüllt. Als optimalste Form hierfür muß eine zentralisierte Fachdokumentationsstelle für den Verkehr im Rahmen des eigenen Landes oder Sprachkreises angesehen werden. Sie wäre in der Lage, die Vermittlung von ausländischer Dokumentation der vergangenen Literatur zu erstellen.

All dies ist nicht Utopie oder fernes Zukunftsbild, sondern eine Notwendigkeit für unsere Gegenwart.

¹⁴⁾ In Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 25 (1954), H. 2, S. 90—409.

Übersicht über 20 Jahre Straßenbaurecht

VON REGIERUNGSDIREKTOR DR. MECKE DE SWEBUSSIN, HANNOVER

In der Nr. 16 des IV. Jahrgangs von „Straße und Wirtschaft“ vom 16. August 1957 erschien auf Seite 3 unter der alarmierenden Überschrift: „Vereinheitlichung des Straßenwesens bedroht“ eine Notiz über die Gefahr einer völligen Zersplitterung des deutschen Straßenbaurechts. Es wurde hier ausgeführt, die Länder beabsichtigten, durch deutsche Straßengesetze das Recht aller öffentlichen Straßen und Wege — mit Aus-eigene Straßengesetzes — neu zu ordnen und nach sehr unterschiedlichen Gesichtsnahme der Bundesfernstraßen — neu zu ordnen und nach sehr unterschiedlichen Gesichtspunkten ein Reichsgesetz aus dem Jahre 1934 abzulösen. Gemeint war das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. 3. 1934 (RGBl. I S. 243). Straßenbaujuristen verschiedener Länder hätten — so heißt es weiter — für diese neuen Landesstraßengesetze einen Musterentwurf angefertigt, der jedoch für die einzelnen Länder nicht verbindlich sei.

Man werde dieser von der Öffentlichkeit bisher kaum beachteten Sondergesetzgebung der Länder größte Aufmerksamkeit schenken müssen. Eine weitere Zersplitterung des Straßenwesens und ihre gesetzliche Zementierung würde die dringend notwendige Vereinheitlichung in technischer und administrativer Hinsicht noch mehr erschweren, wenn nicht gar unmöglich machen.

Diese Ausführungen haben in der Öffentlichkeit tatsächlich ein bemerkenswertes Echo gefunden, Zustimmung und Widerspruch hervorgerufen; insbesondere aber ist durch diesen Artikel die Aufmerksamkeit mancher Kreise auf die Entwicklung des Straßenbaurechts gelenkt worden.

Wenn mit den folgenden Ausführungen eine Übersicht über 2 Jahrzehnte des Straßenbaurechts — und damit zugleich ein Überblick über den Inhalt wesentlicher Gesetze dieses Fachgebietes — gegeben werden soll, so möge dieser eine gedrängte Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der deutschen Straßengesetzgebung vorangehen.

Die Entwicklung des Straßenbaurechts stand zunächst unter dem Gesichtspunkt des Privatrechts; sie trat dann in eine Periode der Verstaatlichung der wichtigen Verkehrswege und bewegt sich seitdem auf dem Boden des öffentlichen Rechts. Das Allgemeine Landrecht konnte hier infolge seines subsidiären Charakters in den ehemals preußischen Gebietsteilen keinen entscheidenden Einfluß gewinnen. Seine straßenbaurechtlichen Vorschriften beruhen teils auf dem Regalitätsprinzip, und zum anderen sind sie hinsichtlich der Privat- und Fußwege ganz oder doch überwiegend privatrechtlicher Natur. Mit den Gemeindegewegen befaßt sich dieses Gesetz nur mittelbar bei Regelung der Hand- und Spandienste.

Längere Zeiten über bot das Straßengericht Deutschlands ein lebhaftes Spiegelbild der nationalen Zerrissenheit. Besonders bezeichnend hierfür war es, daß noch um die Jahrhundertwende in dem damals nur 5617,25 qkm großen Regierungsbezirk Wiesbaden entsprechend seiner Zusammensetzung nassauisches, hessen-darmstädtisches, hessen-homburgisches, kurhessisches, Frankfurter und bayerisches Wegerecht galt. In der Rhein-

provinz sollen um die gleiche Zeit die auf 19 gültige Wegerechtssysteme entfallenden Bestimmungen so zahlreich gewesen sein, daß sie kaum noch zu übersehen waren. Aber auch in anderen deutschen Ländern war der Zustand der straßenbaurechtlichen Kodifikation nicht minder bunt und unübersichtlich, obwohl im Grunde die Verschiedenheit des geltenden Rechts in etwaigen Besonderheiten der örtlichen Bedürfnisse kaum eine ausreichende Rechtfertigung fand. In den ehemaligen preußischen Provinzen hat seit dem Abschluß der auf dem Gebiete des Straßenbaurechts friderizianischen und napoleonischen Epochen das Straßenbaurecht unter einer offenbar partikularistischen Tendenz gestanden. Das Beispiel Frankreichs, das zeigt, wie sehr eine einheitliche Straßenbaugesetzgebung das Straßenwesen eines großen Landes zu fördern geeignet ist, fand längere Zeit keine nennenswerte Nachahmung.

Die Gesetzgebung fast aller deutschen Länder versagte viele Jahre auf dem Gebiet der Vereinheitlichung straßenbaurechtlicher Vorschriften nahezu vollkommen.

Zwar wurde vielfach die Reformbedürftigkeit dieses Rechtsgebietes anerkannt und die einzelnen Regierungen waren auch Jahrzehnte hindurch lebhaft bestrebt, den Erlaß allgemeiner Wegeordnungen zustande zu bringen; in den meisten Fällen scheiterten zehner Landesteile und ihrer ständischen Vertretungen den wohlmeinendsten und für das allgemeine Wohl des Landes förderlichsten Bestrebungen entgegenstellen.

Erst vor gut 60 Jahren gelang es in Preußen, einen erheblichen Schritt zur Neuordnung des Straßenbaurechts zu machen. Am 11. Juli 1891 erging nämlich die Wegeordnung für die Provinz Sachsen. Bei den Beratungen zu dieser Wegeordnung wurde als übereinstimmende Auffassung der Staatsregierung und des Landtages festgestellt, daß sie unbeschadet der Berücksichtigung aller berechtigten provinziellen Besonderheiten das Muster für die künftigen Provinzialwegeordnungen zu bilden habe. Tatsächlich hat sich nach dieser Wegeordnung für die Provinz Sachsen in der unmittelbaren Folgezeit die Neukodifizierung des Wegerechts — soweit eine solche durchgeführt wurde — hauptsächlich in nördlichen, östlichen und westlichen Gebieten Deutschlands ausgerichtet. Auch die Wegeordnung für das Herzogtum Oldenburg vom 16. 2. 1895 und die Braunschweigische Wegeordnung vom 29. 6. 1899 lassen erkennen, daß die Wegeordnung für die Provinz Sachsen vom 11. 7. 1891 hier zum Vorbild diente.¹⁾

Ein tatsächlich modernes Straßenbaurecht bildete sich im Grunde erst vor 2 bis 3 Jahrzehnten. Die Entwicklung des neueren Straßenbaurechts²⁾ ist insbesondere von drei Umständen bestimmt worden: einmal war es die mit steigender Zunahme des Kraftverkehrs außerordentlich dringend gewordene Aufgabe der Regelung des Straßenverkehrs und des Ausbaues der Straßen mit Rücksicht auf die gesteigerten Anforderungen, zum anderen ergab sich aus diesen erheblichen finanziellen Aufwendungen für Straßenbauten das Erfordernis einer Überprüfung der Verteilung der Straßenbaulast. Schließlich war es auch die Erkenntnis der erheblichen Veralterung und der starken Zersplitterung des vorhandenen Wegerechts, die zu einer Neukodifizierung des Rechtsgebietes hinführten. Vor dem Erlaß des Gesetzes über die einseitige Neuregelung des

¹⁾ Siehe Baumleister: Zur Geschichte und Problematik des deutschen Straßen- und Wegerechts in „Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen“, Neue Folge, Heft 37, Kirschbaum Verlag, Bielefeld.

²⁾ Siehe Krimmstroh: Die Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung in Deutschland in „Reichsverwaltungsblatt“ Nr. 3, Berlin, den 29. 1. 1935, Band 36.

Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. 3. 1934 (RGBl. I S. 243)³⁾ verwalteten damals 11 preußische Provinzen, die beiden Landeskommunalverbände Wiesbaden und Kassel, die 16 außerpreußischen Länder und daneben rund 670 Kreise und Bezirke nebeneinander das deutsche Straßennetz. Eine einheitliche Leitung des Straßenwesens im gesamten damaligen Deutschen Reich fehlte völlig. Es war somit der erste bedeutungsvolle Schritt auf dem Wege zur Änderung der bisherigen Verhältnisse, der Entschluß der Reichsregierung, dem durch das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 27. Juni 1933 (RGBl. II S. 509) zur obersten Leitung und Beaufsichtigung des Baues der Reichsautobahnen bestellten Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen auch die zentrale Leitung des gesamten allgemeinen Straßenwesens in Deutschland zu übertragen. Der folgende Schritt war dann das vorerwähnte Straßenneuordnungsgesetz. Dieses brachte die Einteilung der deutschen Straßen, soweit sie dem Verkehr von Ort zu Ort dienen, in die drei Straßengruppen: Reichsstraßen, Landstraßen I. und Landstraßen II. Ordnung.

Das Straßenneuordnungsgesetz stellt seiner Art nach ein Organisationsgesetz dar, das im wesentlichen auf die Neuregelung des materiellen Wegerechts verzichtete. Das Gesetz bezeichnete sich selbst nur als einstweilig. Eine grundsätzliche Regelung war noch vorgesehen. Bei Erlaß des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1935 (BGBl. 15. 903) galt das Straßenneuordnungsgesetz zum Teil als Bundesrecht und zum Teil als Landesrecht. Nummehr ist es lediglich noch Landesrecht.

Der § 2 des Gesetzes bringt die wesentliche Bestimmung, daß die Straßenbaulast sich nicht auf Ortsdurchfahrten durch Gemeinden erstreckt, die bei der Volkszählung für 16. Juni 1933 mehr als 6000 Einwohner hatten. Im übrigen ist die Straßenbaulast (Ortsdurchfahrten auf eine Fahrbahnbreite von 6 m (je 3 m beiderseits der Straße mitte) beschränkt.

In § 3 ist die Bestimmung enthalten, daß die aus dem Eigentum an der Straße sich ergebenden Rechte und Pflichten der Ausübung nach vom Zeitpunkt der Übernahme der Straßenbaulast an dem jeweiligen Träger der Straßenbaulast zustehen.

Die Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes vom 7. Dezember 1934 (RGBl. I S. 1237) bringt in der Hauptsache in den §§ 2–5 Bestimmungen über die Widmung klassifizierter Straßen. Landstraßen I. oder Landstraßen II. Ordnung erhalten oder verlieren danach ihre Eigenschaft als klassifizierte Straßen durch Eintragung oder Löschung im Verzeichnis der entsprechenden Straßengruppe. Die obersten Straßenbehörden geben nach § 5 der Verordnung bei Eintragung oder Löschung im Verzeichnis der Landstraßen II. Ordnung den bisherigen Wegeunterhaltungspflichtigen dieser Straße und dem künftigen Träger der Straßenbaulast Gelegenheit, sich zu äußern.

Nach § 8 a.a.O. wird die Verwaltung und die Unterhaltung der Landstraßen II. Ordnung von den Länderverwaltungen ausgeübt. Nach den Bundesgerichtshofentscheidungen vom 9. Juni 1952 — III ZR 128/51 — (NJW 1952 S. 1089) und vom 15. Juni 1954 — III ZR 125/53 — (NJW 1954 S. 1403)⁴⁾ tragen neuerlich die Länder unter bestimmten Voraussetzungen auch die Haftung für Schadenersatzansprüche aus mangelnder Verkehrssicherheit der Landstraßen II. Ordnung. Von wesentlicher Bedeutung ist der § 11 der

³⁾ Siehe Maraschall: Das Straßenbaurecht der Bundesrepublik Deutschland, Kirschbaum Verlag, Bielefeld, S. 79 ff.

⁴⁾ Siehe Mecke de Suebussin: Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Auftragsverwaltung klassifizierter Straßen in „Brücke und Straße“, Heft 5, Mai 1955.

Verordnung, wonach die Unterhaltungspflicht an Brücken, Durchlässen, Bahnübergängen usw. mit dem Übergang der Straßenbaulast auf die neuen Träger in dem Umfange beschäftigt sich dann in ihren bisherigen Trägern der Straßenbaulast oblag. Die Verordnung Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen.

Als weitere Verordnung zu der Straßeneinregelungsgesetzgebung erschien am 27. September 1935 (RGBl. I S. 1193) die Verordnung über die Straßenverzeichnisse, der eine Dienstanweisung unter dem gleichen Datum befolgte.

Unter dem 8. September 1936 erging der Erlaß des damaligen Reichsarbeitsministers über den Anbau an Verkehrsstraßen (RABl. I S. 261). Dieser Erlaß ist heute noch für Landstraßen I. und Landstraßen II. Ordnung gültig. Er legt längs der Straße die von der Bebauung freizuhaltenden Geländestreifen fest. Es sind dieses bei Landstraßen I. Ordnung 25 m und bei Landstraßen II. Ordnung 18 m, jeweils gemessen von der Straßenmitte.

Von besonderer Bedeutung ist das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1211)⁹⁾. Es stellt die erste umfassende Kodifikation auf dem Gebiete des Kreuzungsrechts dar. Es gilt für Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen; für nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnen nur, wenn ein Übergang von Betriebsmitteln auf Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs stattfinden kann. Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind alle klassifizierten Straßen sowie sonstige öffentliche Wege, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen. Während das sogenannte Veranlassungsprinzip bei der Anlage neuer Kreuzungen beibehalten wurde, hat man in den Fällen, in denen die Änderung durch die Überschneidung des Verkehrs erforderlich wird, beide Verkehrsträger einheitlich, unabhängig von dem Maße ihrer Veranlassung, hälftig zur Kostentragung verpflichtet. Die nähere Ausführung des Kreuzungsgesetzes regeln die Verordnungen vom 5. Juli 1939 (RGBl. I S. 1215) und vom 30. August 1941 (RGBl. I S. 546).

Im Zusammenhang mit einer Übersicht über die Kreuzungsgesetzgebung sind die gemeinschaftlichen Richtlinien des Reichsverkehrsministers und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen über den Bau und die Unterhaltung von Bauwerken zur Kreuzung von Reichswasserstraßen und Straßen vom 8. Mai 1941 (RVKBl. A S. 126, 1941) zu nennen. Die Richtlinien haben keine Gesetzeskraft, sondern stellen nur interne Verwaltungsvorschriften für die beteiligten Behörden dar. Sie bringen vielfach gleiche Regelungen wie das vorerwähnte Kreuzungsgesetz vom 4. Juli 1939.

Unter dem 29. Mai 1941 erging das Reichsautobahngesetz (RGBl. I S. 313), das jedoch durch das Bundesfernstraßengesetz außer Kraft getreten ist und somit keiner weiteren Erläuterung mehr bedarf.

Das Grundgesetz vom 23. Mai 1949 (BGBl. S. 1) beschäftigt sich hauptsächlich im Art. 74 Ziff. 22 und Art. 90 mit dem Straßenwesen⁷⁾. Nach letzterer Bestimmung ist der

⁹⁾ Siehe Marshall a.a.O. S. 133 ff.

⁴⁾ Siehe Busch: Gedanken zur Reform des Eisenbahnkreuzungsrechts in der Zeitschrift „Die Bundesbahn“, Heft 20, Oktober 1952, S. 691/696.

⁷⁾ Siehe Ritter: Die Gesetzgebung über die Landstraßen des Fernverkehrs in der Zeitschrift „Die Bundesbahn“, Heft 20, S. 53, sowie eine Stellungnahme hierzu von Marshall in „Straße und Autobahn“, 1954, S. 279/280.

Bund Eigentümer der bisherigen Reichsautobahnen und Reichsstraßen. Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten jedoch die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes. Auf Antrag eines Landes können die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, in bundeseigene Verwaltung übergehen. Ein solcher Antrag ist derzeit noch von keinem Land gestellt worden.

Das Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs vom 2. März 1951 (BGBl. I S. 157)⁸⁾ erging im wesentlichen als Folge des vorerwähnten Artikels 90 Abs. 1 des Grundgesetzes. Das Gesetz mußte vielfach auf die Begriffsbildung von Rechtsvorschriften der Militärregierung Rücksicht nehmen, um mit der begrifflichen Abgrenzung die gleichen Vermögenswerte zu erfassen. Es bestimmt im § 6 den Wirkungszeitpunkt — den 1. April 1950 —, von dem an der Bund Träger der Straßenbaulast für die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen ist. Außerdem bringt das Gesetz verschiedene Regelungen von hausrechtlicher Bedeutung.

Mit der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen vom 3. Juli 1951 regelte die Bundesregierung im wesentlichen die Fälle, in denen die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr durch die Auftragsverwaltung einzuholen ist. Im übrigen ergibt sich durch diese Verwaltungsvorschrift eine Umgrenzung des Umfanges der Auftragsverwaltung und eine Abgrenzung der Zuständigkeit im allgemeinen. Inzwischen ist die Zweite Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen vom 11. Februar 1956 (BAnz. Nr. 38 vom 23. Februar 1956) ergangen, die neben anderem Fragen des Haushaltswesens, der Wirtschaftsführung und der Buchführung und des Zahlungsverkehrs sowie der Rechnungslegung und Rechnungsvorprüfung behandelt.

Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung des Straßenbaurechts ist das Bundesfernstraßengesetz vom 6. August 1953⁹⁾¹⁰⁾. Der Begriff der Bundesfernstraßen wird im Gesetz wie folgt definiert:

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

Mit den Voraussetzungen des zusammenhängenden Verkehrsnetzes und des weiträumigen Verkehrs soll für den Straßenbau im Gegensatz zum Straßenverkehr der Begriff des Fernverkehrs dahin eingeschränkt werden, daß nur ein bestimmtes Netz von Straßen unter den Begriff der Fernstraße fällt.

Die Bundesautobahnen, die bisher in dem Reichsautobahngesetz vom 29. Mai 1941 und der hierzu ergangenen Durchführungsverordnung vom gleichen Datum ihre Gesetzregelung fanden, werden im Bundesfernstraßengesetz als Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind, bezeichnet; sie sollen so

⁸⁾ Siehe Marshall: Das Straßenbaurecht der Bundesrepublik Deutschland, S. 35 ff.

⁹⁾ Siehe Marshall: Bundesfernstraßengesetz (FStrG) vom 6. 8. 1953 (BGBl. I S. 903), Carl Heymanns Verlag KG, Köln/Berlin 1954, S. 19 ff.

¹⁰⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Das Bundesfernstraßengesetz in „Brücke und Straße“, 6. Jahrgang, Heft 1, Jan. 1954.

angelegt sein, daß sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrten mit besonderen Anschlußstellen ausgestattet sind.

Neue Bundesfernstraßen entstehen durch Widmung (§ 2, Abs. 1), sei es, daß ein neuer Verkehrsweg geschaffen oder bestehende Straßen zu Bundesfernstraßen aufgestuft werden. Im letzteren Falle ist ein Widmungsvorgang im eigentlichen Sinne bereits vorausgegangen.¹¹⁾

Mit der Widmung nach dem Bundesfernstraßengesetz wird die Ausübung der Eigentumsrechte an dem Straßengrundstück eingeschränkt; sobald die Widmung vollzogen ist, geht die öffentliche Zweckbestimmung der privatrechtlichen Nutzungsmöglichkeit vor, beeinträchtigt die Widmung oder Verfügungen im Wege der Zwangsvollstreckung ausgeschlossen, der Käufer ist jedoch an die Beschränkung durch die Widmung gebunden, die keinerlei Eintragungen im Grundbuch als öffentlich-rechtliche Beschränkung bedarf (§ 2 Abs. 3).

Der Bund ist nicht verpflichtet, eine Straße, die die Eigenschaft einer Fernstraße verloren hat, weiterhin für den öffentlichen Gebrauch zu unterhalten. Er kann in einem solchen Falle die Entwidmung aussprechen. Ist die Straße geeignet, einem weniger wichtigen Verkehrsbedürfnis zu dienen, z. B. als öffentliche Gemeindestraße, so muß die Straßenbaulast von der Körperschaft übernommen werden, der diese Aufgabe nach dem öffentlichen Recht obliegt. Der neue Träger der Straßenbaulast bestimmt sich auch in solchen Fällen nach Landesrecht.

Der § 3 des Gesetzes beschäftigt sich mit dem Begriff der Straßenbaulast. Die Straßenbaulast ist die öffentlich-rechtliche, der Wegeaufsichtsbehörde gegenüber bestehende Pflicht, in Beziehung auf den Bau, die bauliche Gestaltung und Einrichtung sowie die Unterhaltung öffentlicher Wege alles zu leisten, was erforderlich und zweckmäßig ist. Das Bundesfernstraßengesetz hebt hervor, daß Maße, Art und Höhe der erforderlichen Kosten von den Verkehrsinteressen in angemessenen Verhältnissen stehen müssen. Soweit der Baulastträger unter Berücksichtigung seiner Leistungsfähigkeit außerstande ist, den Ausbau und Unterhaltungszustand der Bundesfernstraßen zu verbessern, so hat er auf einen nicht verkehrssicheren Zustand der Bundesfernstraßen zu verzichten, so daß er selbst aufstellen muß, hinzuweisen. Hat er diesen Hinweis getätigt, so ist eine Haftung für den nicht verkehrssicheren Zustand der Straße ausgeschlossen.

Die Aufstellung von Verkehrszeichen nach § 3¹²⁾ steht mit der Kenntlichmachung von Beschränkungen des Gemeingebrauchs nach § 7 Abs. 2 a. a. O. im Zusammenhang. Nur der Träger der Straßenbaulast kann aufgrund seiner Sachkunde beurteilen, ob der Zustand einer Straße einem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis zu genügen vermag. Daher muß Straßenbaubehörde unterstellt werden. Aus dem Wortlaut des § 3 darf nicht gefolgert werden, daß sich die Zuständigkeit der Straßenbaubehörde auf die Hinweiszeichen des Abschnitts III der Anlage zur StVO beschränkt. Die Straßenbaubehörde wird grundsätz-

¹¹⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Die rechtliche Entstehung öffentlicher Straßen in „Kommunalpolitische Blätter“, Heft 15 vom Aug. 1955.

¹²⁾ Siehe Marschall a. O. S. 67 ff.

sätzlich alle die Verkehrszeichen aufstellen können, die notwendig sind, um einen für jeden Verkehrsteilnehmer gefährlichen Straßenzustand zu kennzeichnen.

Damit ist jedoch keine allgemeine Übertragung der Zuständigkeit zur Aufstellung von Verkehrszeichen an die Straßenbaubehörde verbunden. Primär bleibt die Straßenverkehrsbehörde hierfür zuständig. Die nicht ganz einfache Abgrenzung der Zuständigkeit der Straßenbaubehörde mag etwa dadurch gefunden werden können, daß die Regelung des Verkehrsflusses im ganzen immer Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde bleibt, während die Straßenbaubehörde tätig werden muß, wenn der Straßenzustand jedem einzelnen Verkehrsteilnehmer gefährlich wird. Ortstafeln und Wegweiser haben mit dem Straßenzustand nichts zu tun. Hier ist die Zuständigkeit der Verkehrsbehörde völlig eindeutig. Die Träger der Straßenbaulast für Bundesfernstraßen sollen auch „nach besten Kräften“ die Bundesfernstraßen bei Schnee- und Eisglätte räumen und streuen. Diese Gesetzesbestimmung ist häufiger mißverstanden worden. In der Praxis der Straßenbauverwaltungen ist es immer wieder zu beobachten, daß sich Anwälte bei Glätteisunfällen ihrer Mandanten ausdrücklich auf § 3 Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes beziehen und daraus eine Rechtspflicht des Baulastträgers herzuleiten suchen. Zur Winterwartung ist jedoch tatsächlich der Träger der Straßenbaulast nicht verpflichtet. Aus der Unterlassung dieser Wartung ergibt sich daher auch keine Verpflichtung zur Aufstellung von Verkehrszeichen nach § 3 Abs. 1 (vgl. auch Entscheidung des Reichsgerichts vom 3. Dezember 1934 — VI 487/34 — in Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, 57. Band, Mai 1935, Heft 3). Allenfalls ist die eine Ausnahme zulässig, wo der Straßenzustand an sich schon gefährlich ist und die Gefahr durch die winterlichen Verhältnisse eine Vermehrung erfährt und somit eine offensichtliche und besondere Gefahrenstelle, auf die sich der Verkehr unter Umständen nicht einrichten konnte, entsteht.¹³⁾

Landesrechtliche Vorschriften über die Pflichten Dritter zum Schneeräumen und Streuen sowie zur polizeimäßigen Reinigung bleiben unberührt (§ 3 Abs. 3). Hierzu wird insbesondere auf das Preussische Gesetz über die Reinigung öffentlicher Wege vom 7. Juli 1912 und das Württembergische Gesetz über das Reinigen, Begießen und Bestreuen der Straßen vom 6. Februar 1923 (RegB. S. 79) hinzuweisen sein.

Die Straßenbaulastträger haben nunmehr selbst dafür einzustehen, daß ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Es bedarf hier nicht mehr behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen durch andere Behörden (§ 4 a. a. O.). Diese Regelung des Bundesfernstraßengesetzes bezieht sich jedoch nur auf Bauten nach § 1 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes. Der Bau von Verwaltungsgebäuden wird vom § 4 nicht erfaßt, so daß hier noch die Verordnung über die bau- polizeiliche Behandlung von öffentlichen Bauten vom 20. November 1938 (RGBl. I S. 1677) zur Anwendung kommt.

Für Ortsdurchfahrten der Bundesfernstraßen bestand schon nach dem bisherigen Rechtszustand eine den gemeindlichen Interessen gerecht werdende Sonderregelung. Die Gemeinden, die bei der Volkszählung vom 13. September 1950 mehr als 9000 Einwohner hatten, sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen. Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung die Ergebnisse einer späteren Volkszählung als maßgebend erklären. Gegenüber dem bis-

¹³⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Die Streupflicht auf klassifizierten Straßen in „Der Städtetag“, Heft 4, April 1956.

herigen Rechtszustand ist insofern eine Entlastung der Gemeinden eingetreten, als früher die Gemeinden mit einer Einwohnerzahl über 6000 Einwohner nach der Volkszählung von 1934 die Baulast für Ortsdurchfahrten zu tragen hatten. Wenn die Einwohnerzahl durch Vertriebene besonders angestiegen ist, soll durch eine Übergangsregelung ein billiger Ausgleich geschaffen werden. In Gemeinden, die bei der Volkszählung vom 16. Juni 1937 nicht mehr als 6000 Einwohner hatten und nach der Volkszählung vom 13. September 1950 mehr als 9000 Einwohner haben, tritt die neue gesetzliche Regelung erst mit dem 1. April 1960 in Kraft, wenn die Erhöhung der Einwohnerzahl überwiegend durch die Aufnahme von Heimatvertriebenen, Evakuierten und Zugewanderten aus Berlin und der sowjetischen Besatzungszone bedingt ist. Dieses ist, wie das Gesetz in § 24 Abs. 2 ausführt, nur dann anzunehmen, wenn der Anteil dieses Personenkreises an der Gesamtbevölkerungszahl nach dem Ergebnis der Volkszählung vom 13. September 1950 20 v. H. oder mehr beträgt. Ist die Einwohnerzahl am 1. April 1960 so gefallen, daß sie nicht mehr als 9000 beträgt, so tritt der Wechsel der Straßenausbauart mit dem 1. April 1954 erfolgen.

Für Ortsdurchfahrten in Gemeinden unter 6000 Einwohnern bestand bisher eine Sonderregelung dahin, daß die Straßenausbauart des Bundes für die Durchgangsstraßen auf gewisse Maße beschränkt war. Von dieser Regelung wird nunmehr insoweit abgegangen, als die Straßenausbauart nicht mehr in der Längsrichtung der Straße selbst aufgeteilt wird. Das Gesetz sieht nur noch eine Kostenbeteiligung der Gemeinden nunmehr unter 9000 Einwohnern in dem Maße vor, als der Bund für die Ortsdurchfahrt höhere Aufwendungen hat als der Fernverkehr erfordert. Den Maßstab hierfür bilden die Ausbaumöglichkeiten der freien Strecke der Bundesstraße. Die Gehwege bleiben weiterhin in der Verhältnisse der freien Strecke der Bundesstraße. Die Gehwege bleiben weiterhin in der Baulast der Gemeinde (§ 5 Abs. 3). Wenn sich somit auch die Baulast des Bundes jetzt auf die ganze Fahrbahn der Ortsdurchfahrt ohne Rücksicht auf ihre Breite bei Gemeinden unter 9000 Einwohnern erstreckt, so hat dennoch die Gemeinde zu den Kosten für Bau und Unterhaltung der Ortsdurchfahrt beizutragen.

Eine besondere Baulast der Gemeinden gibt es also nur noch für Gehwege, unter Umständen auch für Radwege und für Parkplätze, aber nicht mehr für Fahrbahnen. Für die normale Unterhaltung wird in Zukunft wohl nur noch eine Pauschale in Betracht kommen und lediglich bei besonderen Unterhaltungsmaßnahmen, wie z. B. Aufbringung einer neuen Straßendecke, wird der Betrag besonders berechnet werden müssen. An Entwässerungseinrichtungen muß die Gemeinde dann beteiligt werden, wenn die Ortsdurchfahrt eine Überbreite aufweist oder die Entwässerungsanlage für den Gehweg mit benötigt wird. Im übrigen wird voraussichtlich für die nähere Regelung der sich aus § 5 des Bundesfernstraßengesetzes ergebenden Fragen noch ein Erlaß des Bundesministers für Verkehr zu erwarten sein.

Der Bund ist auch Träger der Straßenausbauart für die Ortsumgehungen. Verbindet die Ortsumgehung auch Straßen anderer Träger der Straßenausbauart, so haben diese der Verkehrsbedeutung ihrer Straßen entsprechend zu den Kosten beizutragen. Das Gesetz sieht vor, mit den Gemeinden, die an der Ortsumgehung ein Interesse haben, über eine Kostenbeteiligung der Gemeinde eine Vereinbarung zu treffen (§ 5 Abs. 5). Die Grenzen der Ortsdurchfahrten werden von den obersten Landesstraßenbaubehörden nach Anhörung der Gemeinde bestimmt.

Grundsätzlich geht das Eigentum an einer Straße mit der Straßenausbauart auf den neuen

Baulastträger über, so daß nunmehr langwierige Verhandlungen über eine Entschädigung des Eigentums beim Wechsel der Straßenausbauart überflüssig werden (§ 6 Abs. 1). Jede Benutzung der Bundesfernstraßen über den Gemeingebrauch hinaus bedarf einer besonderen Erlaubnis der Gemeinde (§ 7 Abs. 1, 14). Ein Rechtsanspruch nur auf Zeit einer Sondernutzung besteht nicht. Die Sondernutzung ist grundsätzlich nur auf Zeit und Widerruf zu erteilen und kann Bedingungen, Auflagen und Sondernutzungsgebühren enthalten (§ 8). Sofern Gemeinden Genehmigungen zu Zufahrten an den freien Strecken der Fernstraßen werden als Sondernutzung behandelt. Diese Regelung ersetzt zum Teil den Runderlaß des Reichsarbeitsministers über den Anbau an Verkehrsstraßen vom 9. September 1939 hinsichtlich der Fernstraßen.

Wird in Gemeinden von nicht mehr als 9000 Einwohnern eine Sondernutzungserlaubnis erteilt, so stehen die Gebühren der Gemeinde und dem Träger der Straßenausbauart gleich. Zu den Sondernutzungen gehören auch die Anlagen neuer und die Änderung bestehender Zufahrten zu Bundesfernstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten. Wenn eine Bundesstraße wegen der Art des Gebrauchs durch einen anderen kostspieliger hergestellt werden muß als dies sonst erforderlich wäre, so hat der Baulastträger Anspruch auf Erstattung der Mehrkosten für den Bau und die Unterhaltung.

Ordnungsvorschriften, die die Sondernutzung für Anlieger an Ortsdurchfahrten abweichend regeln, bedürfen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde. Eine Gebrauchseinräumung an einer Straße, die den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt, bedarf keiner öffentlich-rechtlichen Regelung. Hier bleibt es dem Eigentümer oder dem Träger der Straßenausbauart überlassen, mit dem Benutzer eine privatrechtliche Vereinbarung zu treffen. Dies gilt insbesondere für Versorgungsleitungen, die über dem Verkehrsraum oder im Straßenkörper selbst liegen.

Derjenige, der eine Bundesfernstraße in Ausübung des Gemeingebrauchs über das übliche Maß hinaus verunreinigt, hat die Verunreinigung ohne Aufforderung unverzüglich zu beseitigen (§ 7 Abs. 3). Die Verpflichtung zur Beseitigung jedoch nicht von seiner durch den Verursacher befreit den Träger der Straßenausbauart jedoch nicht von seiner Verkehrssicherungspflicht. Vor den Auswirkungen derartiger Verschmutzungen sind die Verkehrsteilnehmer u. U. durch Verkehrszeichen rechtzeitig zu warnen.¹⁵⁾

Nach § 9 des Gesetzes sollen Grundstücke an Bundesautobahnen bei einer Entfernung bis zu 40 m und an Bundesstraßen bis zu 20 m von Hochbauten freibleiben;¹⁶⁾ 17) aber auch darüber hinaus ist eine Bebauung nur zulässig, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch die Bebauung nicht beeinträchtigt wird. Deshalb bedürfen bauliche Anlagen in einer Entfernung bis zu 100 m bei Bundesautobahnen und bei einer Entfernung bis zu 40 m bei den Bundesstraßen einer besonderen Genehmigung. Diese Be-

¹⁵⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Gemeingebrauch und Sondernutzung an öffentlichen Straßen unter besonderer Berücksichtigung des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1952 in „Die Nieders. Landgemeinde“, Nr. 7, Okt. 1954, 6. Jahrgang.

¹⁶⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Straßenverschmutzung und Rechtsprechung in „Bauamt und Gemeindebau“, Nr. 1, 10. Okt. 1957, S. 312.

¹⁷⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Zum Recht des Anbaues an Verkehrsstraßen in „Der Straßenausbau“, Nr. 8, Aug. 1955.

stimmungen gelten nicht, wenn das Bauvorhaben im Bereich von Fluchtlinienplänen, Bebauungsplänen oder anderen förmlichen städtebaulichen Plänen liegt, die unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast aufgestellt sind. Anlagen der Außenwerbung werden nach dem Gesetz wie Bauanlagen behandelt. Zu den Anlagen der Außenwerbung gehören allerdings nicht Hinweisschilder, die für den Verkehrsteilnehmer von Bedeutung sind, z. B. Hinweise auf Tankstellen und Reparaturdienst.

Im weiteren beschäftigt sich das Gesetz mit den Betrieben an den Bundesautobahnen. Der Bund betrachtet es grundsätzlich als seine Aufgabe, diese Nebenbetriebe zu bauen; er wünscht sie jedoch nicht selbst zu betreiben, deswegen sieht das Gesetz grundsätzlich vor, daß diese Betriebe in der Regel verpachtet werden sollen.

Die Planfeststellung und das Planfeststellungsverfahren¹⁸⁾, die bereits aus dem früheren Reichsautobahngesetz vom 29. 5. 1941 und dem Bundesbahngesetz vom 13. 12. 1951 bekannt sind, haben in dem Bundesfernstraßengesetz eine eingehendere Regelung erhalten, und aus der Praxis gewonnene Erfahrungen sind erstmalig gesetzlich festgelegt worden. Bei Bebauungs- und Fluchtlinienplänen und insbesondere für Ortsdurchfahrten bedarf es keiner besonderen Planfeststellung, wenn die Rechtsverhältnisse schon in einem förmlichen Verfahren geregelt sind.

Ein festgestellter Plan ist einem etwa nachfolgenden Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und dann für die Enteignungsbehörde bindend (§§ 17, 18 und 19).

In einem Planfeststellungsbeschuß können Auflagen zur Errichtung und Unterhaltung besonderer Anlagen auferlegt werden, die im Interesse des öffentlichen Wohles oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile notwendig sind¹⁹⁾. Wird ein durch einen Plan festgestelltes Bauvorhaben einer Bundesfernstraße nicht innerhalb von 5 Jahren ausgeführt und die Planfeststellung auf weitere 5 Jahre ausgedehnt, so hat der Grundeigentümer Anspruch auf Ablösung der vom Plan betroffenen Grundstücke oder Grundstücksteile.

In dem zu erwartenden Bundesbaugesetz wird mit einer besonderen Regelung der Konkurrenz der städtebaulichen Planung mit anderen Planungen zu rechnen sein. Gegebenenfalls würde dadurch der § 17 des Bundesfernstraßengesetzes — insbesondere der Abs. 3 — gewisse Veränderungen erfahren. Vorerst können städtebauliche Pläne, denen der Träger der Straßenbaulast nicht zugestimmt hat, ohne Rücksicht auf ihren Rechtscharakter durch die Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 a.a.O. abgeändert werden, denn es gilt auch hier der Grundsatz, daß Bundesrecht Landesrecht bricht. Der Vorrang der Bundesplanung rechtfertigt sich somit aus Art. 31 des Grundgesetzes. In jedem Falle ist aber eine enge Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und Straßenbaubehörde erforderlich.

Zur Durchführung des durch den Plan festgestellten Unternehmens ist dem Träger der Straßenbaulast für Bundesfernstraßen das bereits erwähnte Enteignungsrecht einzuräumen. Das Gesetz verzichtet auf eine bundeseinheitliche Regelung des Enteignungsrechts, es erklärt im wesentlichen die Enteignungsgesetze der Länder als maßgebend. Die allgemeine Straßenaufsicht über die Bundesfernstraßen obliegt dem Bundesminister

ster für Verkehr als oberste Fachbehörde. Die Straßenaufsicht kommt nur dort in Betracht, wo die Straßenbaulast nicht dem Bund obliegt, gegenüber Gemeinden, Eisenbahnen, bei Kreuzungsanlagen und Baulasträgern von Brücken, die selbständige Verkehrsanstalten sind (§ 20).

Während die Verwaltung der Bundesfernstraßen grundsätzlich die Länder im Auftrage des Bundes ausüben (Art. 90 GG), ist die Verwaltung der Ortsdurchfahrten in den von Bundesstraßen in Gemeinden über 9000 Einwohnern grundsätzlich und in den Gemeinden unter 9000 Einwohnern hinsichtlich der von diesen zu unterhaltenden Teilen der Bundesfernstraßen, wie Gehwege, Parkplätze oder auch Radwege, der Landesverwaltungen vorbehalten. Die hier insoweit zuständige Straßenbaubehörde ergibt sich aus Landesverordnungen. Die hier insoweit zuständige Straßenbaubehörde handelt, ist die rechtlichen Bestimmungen.

Der § 23 des Gesetzes beschäftigt sich mit etwaigen Verstößen gegen die Entwicklungsschriften. Da es sich hierbei überwiegend um Ordnungswidrigkeiten handelt, ist die Androhung einer Geldbuße als ausreichend erachtet worden.

Mit der Kodifizierung des Rechts der Bundesfernstraßen hat jedoch die Entwicklung des modernen Straßenaurechts noch nicht ihr Ende erreicht. Die in der eingangs angeführten Notiz aus „Straße und Wirtschaft“ erwähnten Straßenaurechts verschiedene der Länder haben, um die Rechtseinheit des Straßenaurechts weitmöglichst zu schaffen — und nicht, wie es zunächst dargestellt wurde, eine Sache zu zersplittern — unter Zugrundelegung der grundsätzlichen materiell-rechtlichen Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes einen Mustergeszentwurf für alle öffentlichen Straßen der Länder ausgearbeitet. Die grundlegenden wegerechtlichen Vorschriften, z. B. für Widmung, Entwidmung, Straßenbaulast, Gemeingebrauch, Sondernutzungen, Anbau, Planung und Planfeststellung, sind dem Bundesfernstraßengesetz weitgehend angelehnt worden. Eine Gefahr, daß die notwendige Vereinheitlichung des Straßenaurechts in technischer Hinsicht gefährdet sei, dürfte auch insofern nicht gegeben sein, als weder das Bundesfernstraßengesetz noch der erwähnte Musterentwurf technische Vorschriften enthalten.

Mit diesem Hinweis auf eine weitere Entwicklung des Straßenaurechts in nahe Zukunft mag die Übersicht über dieses Sonderrechtsgebiet ihr Ende gefunden haben.

¹⁸⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Die Planfeststellung im neuzeitlichen Straßenaurecht in „Baum und Gemeindefbau“, Heft 6, Juni 1957, S. 178/181.

¹⁹⁾ Siehe Mecke de Swebussin: Rechtsfragen der Einwirkungen vom Straßenkörper auf Nachbargrundstücke in „Brücke und Straße“, Heft 7/8, Juli/Aug. 1954.