

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

(2. FStrÄndG)

A. Zielsetzung

Das zuletzt im Jahre 1961 novellierte Bundesfernstraßengesetz ist in mehreren Punkten den Veränderungen anzupassen, die sich in den letzten 12 Jahren aus der Praxis des Baues und der Verwaltung der Bundesfernstraßen sowie aus einer umfangreichen Rechtsprechung zum Straßenrecht ergeben haben.

B. Lösung

Die Rechte der Straßenanlieger werden umfassender geregelt. Den Eigentümern wird bei bestimmten Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärm ein öffentlich-rechtlicher Entschädigungsanspruch eingeräumt. Die Regelung der Straßenbaulast der Gemeinden für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen soll jeweils an die letzte Volkszählung anknüpfen und die Fälle der Eingemeindung mit erfassen. Die Grenze der Einwohnerzahl, von der ab die Gemeinde selbst Baulastträger ist, wird von 50 000 auf 80 000 angehoben. Für die Kreuzungen von Bundesfernstraßen mit Gewässern (außer Bundeswasserstraßen) werden kreuzungsrechtliche Bestimmungen geschaffen. Zur Erleichterung von Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen ist vorgesehen, die Bestimmungen über die Planfeststellung in Anlehnung an den Entwurf eines Verwaltungsverfahrensgesetzes zu ergänzen.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Dem Bund entstehen durch die Übernahme einiger Ortsdurchfahrten in seine Baulast als Folge der Heraufsetzung der Einwohnergrenze für die Baulast der Gemeinden auf 80 000 zusätzliche Kosten in Höhe von etwa 20 Millionen DM jährlich. Die Kosten, die dem Bund infolge der Einführung eines öffentlich-rechtlichen Entschädigungsanspruchs bei bestimmten Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärm entstehen, sind nicht näher zu ermitteln. Die dem Bund entstehenden zusätzlichen Kosten werden aus dem für die Bundesfernstraßen zweckgebundenen Anteil am Aufkommen der Mineralölsteuer gedeckt.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) – 922 00 – Bu 21/73

Bonn, den 19. November 1973

An den
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (2. FStrÄndG) mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 393. Sitzung am 4. Mai 1973 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

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

Brandt

Anlage 1

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (2. FStrÄndG)

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

Artikel 1

Das Bundesfernstraßengesetz vom 6. August 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 903) in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1741), zuletzt geändert durch § 15 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 18. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 239), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird „§ 19 Abs. 3“ durch „§ 18 f Abs. 1“ ersetzt.

b) Absatz 5 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Von der Bekanntmachung kann abgesehen werden, wenn die zur Einziehung vorgesehenen Teilstrecken in den in einem Planfeststellungsverfahren ausgelegten Plänen als solche kenntlich gemacht worden sind oder Teilstrecken im Zusammenhang mit Änderungen von unwesentlicher Bedeutung (§ 17 Abs. 2) eingezogen werden sollen.“

c) Es wird folgender Absatz 6 a eingefügt:

„(6 a) Wird eine Bundesfernstraße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Absatzes 2 vorliegen. Wird im Zusammenhang mit einer Maßnahme nach Satz 1 der Teil einer Bundesfernstraße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen. In diesen Fällen bedarf es keiner Ankündigung (Absatz 5) und keiner öffentlichen Bekanntmachung (Absatz 6).“

2. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen. Maßgebend ist die bei der Volkszählung festgestellte Einwohnerzahl. Das Ergebnis einer Volkszählung wird mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach dem Jahr verbindlich, in dem die Volkszählung stattgefunden hat. Werden Gemeindegrenzen geändert oder neue Gemeinden gebildet, ist die bei der Volkszählung festgestellte Ein-

wohnerzahl des neuen Gemeindegebietes maßgebend. In diesen Fällen wechselt die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, wenn sie bisher dem Bund oblag, mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach dem Jahr der Gebietsänderung, sonst mit der Gebietsänderung.“

b) Es wird folgender Absatz 2 a eingefügt:

„(2 a) Die Gemeinde bleibt abweichend von Absatz 2 Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen, wenn sie es mit Zustimmung der obersten kommunalen Aufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde erklärt. Eine Gemeinde mit mehr als 50 000 aber weniger als 80 000 Einwohnern wird Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen, sie es mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde verlangt. Absatz 2 Sätze 2 und 4 gilt entsprechend.“

c) Absatz 4 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„(4) 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.“

d) Absätze 5 und 6 entfallen.

3. In § 6 wird folgender Absatz 1 b eingefügt:

„(1 b) Hat der bisherige Träger der Straßenbaulast für den Bau oder die Änderung der Straße das Eigentum an einem Grundstück erworben, hat der neue Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf Übertragung des Eigentums. Steht dem bisherigen Träger der Straßenbaulast ein für Zwecke des Satzes 1 erworbener Anspruch auf Übertragung des Eigentums an einem Grundstück zu, ist er verpflichtet, das Eigentum an dem Grundstück zu erwerben und nach Erwerb auf den neuen Träger der Straßenbaulast zu übertragen. Die Verpflichtungen nach Satz 1 und 2 bestehen nur insoweit, als das Grundstück dauernd für die Straße benötigt wird. Dem bisherigen Träger der Straßenbaulast steht für Verbindlichkeiten, die nach dem Wechsel der Straßenbaulast fällig werden, gegen den neuen Träger der Straßenbaulast ein Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen zu. Im übrigen

gen erfolgt die Übertragung des Eigentums ohne Entschädigung.“

4. Nach § 7 wird folgender § 7 a eingefügt:

„§ 7 a

Vergütung von Mehrkosten

Wenn eine Bundesfernstraße wegen der Art des Gebrauchs durch einen anderen aufwendiger hergestellt oder ausgebaut werden muß, als es dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht, hat der andere dem Träger der Straßenbaulast die Mehrkosten für den Bau und die Unterhaltung zu vergüten. Das gilt nicht für Haltestellenbuchten für den Linienverkehr. Der Träger der Straßenbaulast kann angemessene Vorschüsse oder Sicherheiten verlangen.“

5. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Benutzung der Bundesfernstraßen über den Gemeingebrauch hinaus ist Sondernutzung. Sie bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten der Erlaubnis der Gemeinde. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, darf sie die Erlaubnis nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde erteilen. Die Gemeinde kann durch Satzung bestimmte Sondernutzungen in den Ortsdurchfahrten von der Erlaubnis befreien und die Ausübung regeln. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, bedarf die Satzung der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde.

(2) Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder Widerruf erteilt werden. Sie kann mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden. Soweit die Gemeinde nicht Träger der Straßenbaulast ist, hat sie eine widerruflich erteilte Erlaubnis zu widerrufen, wenn die Straßenbaubehörde dies aus Gründen des Straßenbaues oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs verlangt.“

- b) Folgender Absatz 2 a wird eingefügt:

„(2 a) Der Erlaubnisnehmer hat Anlagen so zu errichten und zu unterhalten, daß sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Arbeiten an der Straße bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde. Der Erlaubnisnehmer hat auf Verlangen der für die Erlaubnis zuständigen Behörde die Anlagen auf seine Kosten zu ändern und alle Kosten zu ersetzen, die dem Träger der Straßenbaulast durch die Sondernutzung entstehen. Hierfür kann der Träger der Straßenbaulast

angemessene Vorschüsse und Sicherheiten verlangen.“

- c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Für Sondernutzungen können Sondernutzungsgebühren erhoben werden. Sie stehen in Ortsdurchfahrten den Gemeinden, im übrigen dem Träger der Straßenbaulast zu. Die Landesregierungen werden ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden. Die Gemeinden können die Gebühren durch Satzung regeln, soweit ihnen die Sondernutzungsgebühren zustehen. Bei Bemessung der Gebühren sind Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen.“

- d) Die Absätze 4, 4 a und 5 entfallen.

- e) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Ist nach den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts eine Erlaubnis für eine übermäßige Straßenbenutzung oder eine Ausnahmegenehmigung erforderlich, bedarf es keiner Erlaubnis nach Absatz 1. Vor ihrer Entscheidung hat die hierfür zuständige Behörde die sonst für die Sondernutzungserlaubnis zuständige Behörde zu hören. Die von dieser geforderten Bedingungen, Auflagen und Sondernutzungsgebühren sind dem Antragsteller in der Erlaubnis oder Ausnahmegenehmigung aufzuerlegen.“

- f) Absatz 7 entfällt.

- g) Es wird folgender Absatz 7 a eingefügt:

„(7 a) Wird eine Bundesfernstraße ohne die erforderliche Erlaubnis benutzt oder kommt der Erlaubnisnehmer seinen Verpflichtungen nicht nach, kann die für die Erteilung der Erlaubnis zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen zur Beendigung der Benutzung oder zur Erfüllung der Auflagen treffen.“

- h) In Absatz 8 werden die Sätze 2 und 3 gestrichen.

6. Nach § 8 wird folgender § 8 a eingefügt:

„§ 8 a

Straßenanlieger

(1) Zufahrten und Zugänge zu Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten gelten als Sondernutzung im Sinne des § 8, wenn sie neu angelegt oder geändert wer-

den. Eine Änderung liegt auch vor, wenn eine Zufahrt oder ein Zugang gegenüber dem bisherigen Zustand einem erheblich größeren oder einem andersartigen Verkehr dienen soll. Den Zufahrten oder Zugängen stehen die Anschlüsse nicht-öffentlicher Wege gleich.

(2) Einer Erlaubnis nach § 8 Absatz 1 Satz 2 bedarf es nicht für die Anlage neuer oder die Änderung bestehender Zufahrten oder Zugänge,

1. im Zusammenhang mit der Errichtung oder erheblichen Änderung baulicher Anlagen, wenn die oberste Landesstraßenbaubehörde nach § 9 Absatz 2 zugestimmt oder nach § 9 Absatz 8 eine Ausnahme zugelassen hat,
2. in einem Flurbereinigungsverfahren auf Grund des Wege- und Gewässerplanes.

(3) Für die Unterhaltung der Zufahrten und Zugänge, die nicht auf einer Erlaubnis nach § 8 Absatz 1 beruhen, gilt § 8 Absatz 2 a Sätze 1 und 2 und Absatz 7 a entsprechend.

(4) Werden auf Dauer Zufahrten oder Zugänge durch die Änderung oder die Einziehung von Bundesstraßen unterbrochen oder wird ihre Benutzung erheblich erschwert, hat der Träger der Straßenbaulast einen angemessenen Ersatz zu schaffen oder, soweit dies nicht zumutbar ist, eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Mehrere Anliegergrundstücke können durch eine gemeinsame Zufahrt angeschlossen werden, deren Unterhaltung nach Absatz 3 den Anliegern gemeinsam obliegt. Die Verpflichtung nach Satz 1 entsteht nicht, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen oder wenn die Zufahrten oder Zugänge auf einer widerruflichen Erlaubnis beruhen.

(5) Werden für längere Zeit Zufahrten oder Zugänge durch Straßenarbeiten unterbrochen oder wird ihre Benutzung erheblich erschwert und wird dadurch die wirtschaftliche Existenz eines anliegenden Betriebes gefährdet, kann dessen Inhaber eine Entschädigung in der Höhe des Betrages beanspruchen, der erforderlich ist, um das Fortbestehen des Betriebes bei Anspannung der eigenen Kräfte und unter Berücksichtigung der gegebenen Anpassungsmöglichkeiten zu sichern. Der Anspruch richtet sich gegen den, zu dessen Gunsten die Arbeiten im Straßenbereich erfolgen. Absatz 4 Satz 3 gilt entsprechend.

(6) Soweit es die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erfordert, kann die Straßenbaubehörde nach Anhörung der Betroffenen anordnen, daß Zugänge oder Zufahrten geändert oder verlegt oder, wenn das Grundstück eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzt, geschlossen werden.

Absatz 4 gilt entsprechend. Die Befugnis zum Widerruf einer Erlaubnis nach § 8 Absatz 2 bleibt unberührt.

(7) Wird durch den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße der Zutritt von Licht oder Luft zu einem Grundstück auf Dauer entzogen oder erheblich beeinträchtigt, hat der Träger der Straßenbaulast für dadurch entstehende Vermögensnachteile eine angemessene Entschädigung in Geld zu gewähren.

(8) Wird infolge des Baues oder der erheblichen Änderung einer Bundesfernstraße die ortsübliche Benutzung eines Grundstücks mit baulichen Anlagen, die bei Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder bei Auslegung des Entwurfs der Bauleitpläne mit ausgewiesener Straßenplanung errichtet oder bauaufsichtlich genehmigt waren, durch Straßenverkehrslärm beeinträchtigt, hat der Eigentümer oder Erbbauberechtigte gegen den Träger der Straßenbaulast Anspruch auf Entschädigung in Geld, wenn der durch Straßenverkehrslärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel 75 dB (A) übersteigt, es sei denn, daß die Beeinträchtigung wegen der besonderen Nutzung des Grundstücks zumutbar ist. Die Entschädigung ist zu leisten in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen, soweit sich die Maßnahmen im Rahmen der nach Absatz 9 zu erlassenden Rechtsverordnung halten. Der äquivalente Dauerschallpegel wird nach der Anlage zu diesem Gesetz ermittelt. Vorschriften, die weitergehende Entschädigungen gewähren, bleiben unberührt.

(9) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen im Sinne des Absatzes 8 näher zu bezeichnen.

(10) Hat der Entschädigungsberechtigte die Entstehung eines Vermögensnachteiles mitverursacht, gilt § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechend."

7. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten dürfen längs der Bundesfernstraßen

1. Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m bei Bundesautobahnen und bis zu 20 m bei Bundesstraßen, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn,

2. bauliche Anlagen, die über Zufahrten oder Zugänge an Bundesstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen,
- nicht errichtet werden. Satz 1 Nr. 1 gilt entsprechend für Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs. Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt."
- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- „(2) Im übrigen bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde, wenn
1. bauliche Anlagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 m und längs der Bundesstraßen bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,
 2. bauliche Anlagen auf Grundstücken, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten oder Zugänge an Bundesstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen sind, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.
- Die Zustimmungsbedürftigkeit nach Satz 1 gilt entsprechend für bauliche Anlagen, die nach Landesrecht anzeigepflichtig sind. Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt."
- c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:
- „(3) Die Zustimmung nach Absatz 2 darf nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist."
- d) Absatz 4 Satz 1 erhält folgende Fassung:
- „Bei geplanten Bundesfernstraßen gelten die Beschränkungen der Absätze 1 und 2 von Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen."
- e) In Absatz 5 wird das Wort „Bauanlagen“ durch die Worte „bauliche Anlagen“ ersetzt.
- f) Es wird folgender Absatz 5 a eingefügt:
- „(5 a) Als bauliche Anlagen im Sinne dieses Gesetzes gelten auch die im Landesbaurecht den baulichen Anlagen gleichgestellten Anlagen."
- g) Absatz 6 erhält folgende Fassung:
- „(6) Anlagen der Außenwerbung stehen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten den Hochbauten des Absatzes 1 und den baulichen Anlagen des Absatzes 2 gleich. An Brücken über Bundesfernstraßen außerhalb dieser Teile der Ortsdurchfahrten dürfen Anlagen der Außenwerbung nicht angebracht werden. Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt."
- h) Absatz 7 Satz 2 wird gestrichen.
- i) Absatz 8 erhält folgende Fassung:
- „(8) Die oberste Landesstraßenbaubehörde kann im Einzelfall Ausnahmen von dem Bauverbot der Absätze 1, 4 und 6 zulassen, wenn die Durchführung der Vorschriften im Einzelfalle zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichungen erfordern. Ausnahmen können mit Bedingungen und Auflagen versehen werden."
8. § 9 a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:
- „Vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden."
- b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:
- „(3) Um die Planung der Bundesfernstraßen zu sichern, können die Landesregierungen durch Rechtsverordnung für die Dauer von höchstens 3 Jahren Planungsgebiete festlegen. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden. Auf die Planungsgebiete ist Absatz 1 sinngemäß anzuwenden. Die Frist kann, wenn besondere Umstände es erfordern, durch Rechtsverordnung auf höchstens vier Jahre verlängert werden. Die Festlegung tritt mit Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren außer Kraft. Ihre Dauer ist auf die Vierjahresfrist nach Absatz 2 anzurechnen."

- c) Absatz 4 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Auf die Festlegung eines Planungsgebietes ist in Gemeinden, deren Bereich betroffen wird, hinzuweisen.“

9. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Zu ihnen gehören auch die Kosten der Änderungen, die durch die neue Kreuzung an den anderen öffentlichen Straßen unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung notwendig sind.“

- b) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„(2) Werden mehrere Straßen gleichzeitig neu angelegt oder an bestehenden Kreuzungen Anschlußstellen neu geschaffen, so haben die Träger der Straßenbaulast die Kosten der Kreuzungsanlage im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste zu tragen.“

- c) Die Absätze 3 und 3 a erhalten folgende Fassung:

„(3) wird eine höhenungleiche Kreuzung geändert, so fallen die dadurch entstehenden Kosten

1. demjenigen Träger der Straßenbaulast zur Last, der die Änderung verlangt,
2. den beteiligten Trägern der Straßenbaulast zur Last, die die Änderung verlangen, und zwar anteilig in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden.

(3 a) Wird eine höhengleiche Kreuzung geändert, so gilt für die dadurch entstehenden Kosten der Änderung Absatz 2. Beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf einem der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste nicht mehr als 20 vom Hundert des Verkehrs auf anderen beteiligten Straßenästen, so haben die Träger der Straßenbaulast dieser Straßenäste im Verhältnis der Fahrbahnbreiten den Anteil der Änderungskosten mitzutragen, der auf den Träger der Straßenbaulast des Straßenastes mit schwächerem Verkehr entfallen würde.“

- d) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Diese Vorschriften gelten auch für Einmündungen. Münden mehrere Straßen an einer Stelle in eine andere Straße ein, so gelten diese Einmündungen als Kreuzung aller beteiligten Straßen.“

10. Nach § 12 wird folgender § 12 a eingefügt:

„§ 12 a

Kreuzungen mit Gewässern

(1) Werden Bundesfernstraßen neu angelegt oder ausgebaut und müssen dazu Kreuzungen mit Gewässern (Brücken oder Unterführungen) hergestellt oder bestehende Kreuzungen geändert werden, hat der Träger der Straßenbaulast die dadurch entstehenden Kosten zu tragen. Die Kreuzungsanlagen sind so auszuführen, daß unter Berücksichtigung der übersehbaren Entwicklung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse der Wasserabfluß nicht nachteilig beeinflußt wird. Verlangt der Unterhaltungspflichtige des Gewässers weitergehende Änderungen, so hat er die Mehrkosten hierfür zu tragen.

(2) Werden Gewässer ausgebaut (§ 31 des Wasserhaushaltsgesetzes) und werden dazu Kreuzungen mit Bundesfernstraßen hergestellt oder bestehende Kreuzungen geändert, hat der Träger des Ausbavorhabens die dadurch entstehenden Kosten zu tragen. Wird eine neue Kreuzung erforderlich, weil ein Gewässer hergestellt wird, ist die übersehbare Verkehrsentwicklung auf der Bundesfernstraße zu berücksichtigen. Wird die Herstellung oder Änderung einer Kreuzung erforderlich, weil das Gewässer wesentlich umgestaltet wird, sind die gegenwärtigen Verkehrsbedürfnisse zu berücksichtigen. Verlangt der Träger der Straßenbaulast weitergehende Änderungen, so hat er die Mehrkosten hierfür zu tragen.

(3) Wird eine Bundesfernstraße neu angelegt und wird gleichzeitig ein Gewässer hergestellt oder aus anderen als straßenbaulichen Gründen wesentlich umgestaltet, so daß eine neue Kreuzung entsteht, haben der Träger der Straßenbaulast und der Unternehmer des Gewässerausbaus die Kosten der Kreuzung je zur Hälfte zu tragen.

(4) Kommt über die Kreuzungsmaßnahme oder ihre Kosten keine Einigung zustande, ist darüber durch Planfeststellung zu entscheiden.

(5) § 41 des Bundeswasserstraßengesetzes bleibt unberührt.“

11. § 13 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift erhält die Fassung:

„Unterhaltung der Straßenkreuzungen“

- b) In Absatz 1 werden folgende Sätze 2 und 3 angefügt:

„Eine Lichtzeichenanlage hat der Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraße zu unterhalten und zu betreiben. Die Kosten für

Unterhaltung und Betrieb der Lichtzeichenanlage haben die Träger der Straßenbaulast im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste zu tragen."

c) In Absatz 3 wird folgender Satz 2 angefügt:
„Die Mehrkosten sind auf Verlangen eines Beteiligten abzulösen."

d) Absatz 6 erhält folgende Fassung:
„(6) Die Vorschriften der Absätze 1 bis 4 gelten nicht, soweit etwas anderes vereinbart wird."

e) Absatz 8 erhält folgende Fassung:
„(8) § 12 Absatz 6 gilt entsprechend."

f) Absatz 9 entfällt.

12. Nach § 13 werden folgende §§ 13 a und 13 b eingefügt:

„§ 13 a

Unterhaltung der Kreuzungen mit Gewässern

(1) Der Träger der Straßenbaulast hat die Kreuzungsanlagen von Bundesfernstraßen und Gewässern auf seine Kosten zu unterhalten, soweit nichts anderes vereinbart oder durch Planfeststellung bestimmt wird. Ist die Durchfahrt unter Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen für die Schifffahrt durch Leitwerke, Leitpfähle, Dalben, Absetzpfähle oder ähnliche Einrichtungen zu sichern oder durch Schiffsfahrtszeichen zu bezeichnen, hat derjenige, dem die Unterhaltung des Gewässers obliegt, diese Einrichtungen auf seine Kosten zu unterhalten und in Betrieb zu halten.

(2) Wird im Falle des § 12 a Absatz 2 eine neue Kreuzung hergestellt, hat der Träger des Ausbauvorhabens die Kosten für die Unterhaltung und den Betrieb der Kreuzungsanlage zu erstatten oder abzulösen. Ersparte Unterhaltungskosten für den Fortfall vorhandener Kreuzungsanlagen sind anzurechnen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht, wenn bei dem Inkrafttreten dieses Gesetzes die Tragung der Kosten aufgrund eines bestehenden Rechts anders geregelt ist.

(4) Die §§ 42 und 43 des Bundeswasserstraßengesetzes bleiben unberührt.

§ 13 b

Ermächtigung zu Rechtsverordnungen

Der Bundesminister für Verkehr kann mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen erlassen, durch die

1. der Umfang der Kosten nach den §§ 12 und 12 a näher bestimmt wird;
2. bestimmt wird, wie die bei getrennter Durchführung der Änderung nach § 12 Absatz 3 Nr. 2 entstehenden Kosten unter Anwendung von Erfahrungswerten für die Baukosten in vereinfachter Form ermittelt werden;
3. näher bestimmt wird, welche Teile der Kreuzungsanlage nach § 13 Absätze 1 und 2 zu der einen oder anderen Straße gehören;
4. die Berechnung und die Zahlung von Ablösungsbeträgen nach § 13 Absatz 3 und nach § 13 a Absatz 2 näher bestimmt werden."

13. Nach § 16 wird folgender § 16 a eingefügt:

„§ 16 a

Vorarbeiten

(1) Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte haben zur Vorbereitung der Planung notwendige Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstigen Vorarbeiten durch die Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte zu dulden. Wohnungen dürfen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden. Satz 2 gilt nicht für Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume während der jeweiligen Arbeits-, Geschäfts- oder Aufenthaltszeiten.

(2) Die Absicht, solche Arbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens eine Woche vorher unmittelbar oder durch ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden, in deren Bereich die Vorarbeiten durchzuführen sind, bekanntzugeben.

(3) Entstehen durch eine Maßnahme nach Absatz 1 einem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten unmittelbare Vermögensnachteile, hat der Träger der Straßenbaulast eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Kommt eine Einigung über die Geldentschädigung nicht zustande, setzt die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag der Straßenbaubehörde oder des Berechtigten die Entschädigung fest. Vor der Entscheidung sind die Beteiligten zu hören."

14. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bundesfernstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung

sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. In dem Planfeststellungsbeschluß soll auch darüber entschieden werden, welche Kosten andere Beteiligte zu tragen haben."

- b) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

"Die Planfeststellung kann in den Fällen des § 19 Absatz 2 a und bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung unterbleiben."

- c) Absatz 3 Satz 2 wird durch folgende Sätze 2 und 3 ersetzt:

"Wird eine Ergänzung notwendig, oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplanes abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40, 41 des Bundesbaugesetzes."

- d) Absatz 8 entfällt.

15. Nach § 17 wird folgender § 17 a eingefügt:

"§ 17 a

Anlagen der Verkehrsüberwachung, der Unfallhilfe und des Zolls

Die der Sicherheit und Ordnung dienenden Anlagen an Bundesfernstraßen, wie Polizeistationen, Einrichtungen der Unfallhilfe, Hub-schrauberlandeplätze, können, wenn sie eine unmittelbare Zufahrt zu den Bundesfernstraßen haben, zur Festsetzung der Flächen in die Planfeststellung einbezogen werden. Das gleiche gilt für Zollanlagen an Bundesfernstraßen."

16. § 18 wird durch folgende §§ 18 bis 18 e ersetzt:

"§ 18

Anhörungsverfahren

(1) Der Plan ist der nach Landesrecht zuständigen Behörde (Anhörungsbehörde) zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zuzuleiten. Er besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlaß und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen.

(2) Die Anhörungsbehörde holt die Stellungnahmen der Behörden ein, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird.

(3) Der Plan ist auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in den Gemeinden, in deren Bereich die Bundesfernstraße liegt, einen Monat zur Einsicht auszulegen. Auf eine Auslegung kann verzichtet werden, wenn der Kreis der Be-

troffenen bekannt ist und ihnen innerhalb angemessener Frist Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen.

(4) Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, kann bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben. Im Falle des Absatzes 3 Satz 2 bestimmt die Anhörungsbehörde die Einwendungsfrist.

(5) Die Gemeinden, in denen der Plan auszulegen ist, machen die Auslegung mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt. Die Bekanntmachung enthält Angaben über

1. den Ort und die Zeit der Auslegung,
2. die Einwendungsfrist,
3. die Behörde, bei der Einwendungen erhoben werden können, und
4. den Hinweis, daß verspätete Einwendungen bei der Erörterung und Entscheidung unberücksichtigt bleiben können.

Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln lassen, sollen auf Veranlassung der Anhörungsbehörde von der Auslegung mit dem Hinweis nach Satz 2 benachrichtigt werden.

(6) Nach Ablauf der Einwendungsfrist hat die Anhörungsbehörde die rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und die Stellungnahmen der Behörden zu dem Plan mit dem Träger der Straßenbaulast, den beteiligten Behörden, den Betroffenen sowie den Personen, die Einwendungen erhoben haben, zu erörtern; die Anhörungsbehörde kann auch verspätet erhobene Einwendungen erörtern. Der Erörterungstermin ist außer im Falle des Absatzes 3 Satz 2 mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekanntzumachen. Die Behörden und diejenigen, die Einwendungen erhoben haben, sind von dem Erörterungstermin zu benachrichtigen, im Falle des Absatzes 3 Satz 2 alle Betroffenen. Bei der Benachrichtigung ist darauf hinzuweisen, daß bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt werden kann.

(7) Soll ein ausgelegter Plan geändert werden und werden dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt, so ist diesen die Änderung mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von 2 Wochen zu geben. Wird durch die Änderung das Gebiet einer anderen Gemeinde berührt, so ist der geänderte Plan in dieser Gemeinde auszulegen; die Absätze 3 bis 6 gelten entsprechend.

(8) Die Anhörungsbehörde gibt zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens eine Stellungnahme ab und leitet diese möglichst innerhalb eines Monats nach Abschluß der Erörterung mit dem Plan, den Stellungnahmen der Behörden und den Einwendungen der Planfeststellungsbehörde zu.

§ 18 a

Planfeststellungsbeschuß

(1) Die oberste Landesstraßenbaubehörde stellt den Plan fest. Bestehen zwischen ihr und der höheren Verwaltungsbehörde des Landes oder einer anderen beteiligten Behörde Meinungsverschiedenheiten, ist vorher die Weisung des Bundesministers für Verkehr einzuholen. Er soll sich vor Erteilung der Weisung mit den beteiligten Landesministern ins Benehmen setzen.

(2) Im Planfeststellungsbeschuß entscheidet die Planfeststellungsbehörde zugleich über die Einwendungen, über die bei der Erörterung vor der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist.

(3) Soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, ist diese im Planfeststellungsbeschuß vorzubehalten.

(4) Der Planfeststellungsbeschuß ist dem Träger der Straßenbaulast, den bekannten Betroffenen und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, mit einer Rechtsbehelfsbelehrung zuzustellen. Eine Ausfertigung des Beschlusses ist mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes in den Gemeinden zwei Wochen zur Einsicht auszulegen; der Ort und die Zeit der Auslegung sind ortsüblich bekanntzumachen. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschuß gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt; darauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen. Im Falle des § 18 Abs. 3 Satz 2 kann die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Planes unterbleiben.

(5) Vor der Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage, die einen Planfeststellungsbeschuß zum Gegenstand hat, bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren.

§ 18 b

Rechtswirkungen der Planfeststellung

(1) Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststel-

lungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

(2) Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens 3 Jahre verlängert.

§ 18 c

Planänderungen vor Fertigstellung des Vorhabens

(1) Soll vor Fertigstellung des Vorhabens der festgestellte Plan geändert werden, bedarf es eines neuen Planfeststellungsverfahrens.

(2) Bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung gilt § 17 Abs. 2 entsprechend.

(3) Führt die Planfeststellungsbehörde in den Fällen des Absatzes 2 oder in anderen Fällen einer Planänderung von unwesentlicher Bedeutung ein Planfeststellungsverfahren durch, so bedarf es keines Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses.

§ 18 d

Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses

Wird ein Vorhaben, mit dessen Durchführung begonnen worden ist, endgültig aufgegeben, so hat die Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschuß aufzuheben. In dem Aufhebungsbeschuß sind dem Träger der Straßenbaulast die Wiederherstellung des früheren Zustandes oder geeignete andere Maßnahmen aufzuerlegen, soweit dies zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Werden solche Maßnahmen notwendig, weil nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens auf einem benachbarten Grundstück Veränderungen eingetreten sind, so kann der Träger des Vorhabens durch Beschuß der Planfeststellungsbehörde zu geeigneten Vorkehrungen verpflichtet werden; die hierdurch entstehenden Kosten hat jedoch der Eigentümer des benachbarten Grundstückes zu tragen, es sei denn, daß die Veränderungen durch natürliche Ereignisse oder höhere Gewalt verursacht worden sind.

§ 18 e

Zusammentreffen mehrerer Vorhaben

(1) Trifft ein selbständiges Vorhaben, für dessen Durchführung ein Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben ist, mit einem Vorhaben

nach diesem Gesetz, das der Planfeststellung bedarf, derart zusammen, daß für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, so findet für die Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt.

(2) Zuständigkeiten und Verfahren richten sich nach den Rechtsvorschriften für das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Bestehen Zweifel, welche Rechtsvorschrift anzuwenden ist, so entscheidet, falls nach den in Betracht kommenden Rechtsvorschriften mehrere Bundesbehörden in den Geschäftsbereichen mehrerer oberster Bundesbehörden zuständig sind, die Bundesregierung, sonst die zuständige oberste Bundesbehörde. Bestehen Zweifel, welche Rechtsvorschrift anzuwenden ist, und sind nach den in Betracht kommenden Rechtsvorschriften eine Bundesbehörde und eine Landesbehörde zuständig, so entscheidet, falls sich die obersten Bundes- und Landesbehörden nicht einigen, die Bundesregierung im Einvernehmen mit der Landesregierung.“

17. Es wird folgender § 18 f eingefügt:

„§ 18 f

Vorzeitige Besitzeinweisung

(1) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für die Straßenbaumaßnahme benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, hat die Enteignungsbehörde den Träger der Straßenbaulast auf Antrag nach Feststellung des Planes in den Besitz einzuweisen. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.

(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens einen Monat nach Eingang des Antrages auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln. Hierzu sind die Straßenbaubehörde und die Betroffenen zu laden. Dabei ist den Betroffenen der Antrag auf Besitzeinweisung mitzuteilen. Die Ladungsfrist beträgt mindestens eine Woche. Mit der Ladung sind die Betroffenen aufzufordern, etwaige Einwendungen gegen den Antrag möglichst vor der mündlichen Verhandlung bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Sie sind außerdem darauf hinzuweisen, daß auch bei Nichterscheinen über den Antrag auf Besitzeinweisung und andere im Verfahren zu erledigende Anträge entschieden werden kann.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat ihn die Enteignungsbehörde

vor der Besitzeinweisung in einer Niederschrift festzustellen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift zu übersenden.

(4) Der Beschluß über die Besitzeinweisung soll dem Antragsteller und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zugestellt werden. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Auf Antrag des unmittelbaren Besitzers ist dieser Zeitpunkt auf mindestens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an ihn festzusetzen. Durch die Besitzeinweisung wird dem Besitzer der Besitz entzogen und der Träger der Straßenbaulast Besitzer. Der Träger der Straßenbaulast darf auf dem Grundstück das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Bauvorhaben ausführen und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen.

(5) Der Träger der Straßenbaulast hat für die durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten, soweit die Nachteile nicht durch die Verzinsung der Geldentschädigung für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechtes ausgeglichen werden. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluß festzusetzen.

(6) Wird der festgestellte Plan aufgehoben, ist auch die vorzeitige Besitzeinweisung aufzuheben und der vorherige Besitzer wieder in den Besitz einzuweisen. Der Träger der Straßenbaulast hat für alle durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstandenen besonderen Nachteile Entschädigung zu leisten.

(7) Die Absätze 1 bis 6 gelten entsprechend für Grundstücke, die für die in § 17 a genannten Anlagen benötigt werden.“

18. § 19 wird wie folgt geändert:

a) In den Absätzen 1 und 2 heißt es statt „§ 18 Abs. 5“ „§ 18 a Abs. 1“.

b) Es werden folgende Absätze 2 a und 2 b eingefügt:

„(2 a) Hat sich ein Beteiligter mit der Übertragung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechtes schriftlich einverstanden erklärt, kann das Entschädigungsverfahren unmittelbar durchgeführt werden.

(2 b) Die Absätze 1, 2 und 2 a gelten für die in § 17 a genannten Anlagen entsprechend.“

c) Die Absätze 3 und 4 entfallen.

19. § 22 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Im Rahmen der Auftragsverwaltung richtet sich das Verfahren für die Beitreibung von Ersatzleistungen (§ 7), Sondernutzungsgebühren sowie Vorschüssen und Sicherheiten (§ 8) und das Verfahren in den Fällen, in denen die Behörde Maßnahmen nach § 8 Abs. 7 a trifft oder in denen jemand zur Duldung oder Unterlassung verpflichtet ist (§§ 11 und 14), nach Landesrecht.“

20. § 23 erhält folgende Fassung:

„§ 23

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 8 Abs. 1 eine Bundesfernstraße über den Gemeingebrauch hinaus ohne Erlaubnis benutzt,
2. nach § 8 Abs. 2 erteilten Auflagen nicht nachkommt,
3. entgegen § 8 Abs. 2 a
 - a) Anlagen nicht vorschriftsmäßig errichtet oder unterhält oder
 - b) auf Verlangen der zuständigen Behörde Anlagen auf seine Kosten nicht ändert,
4. entgegen § 8 a Abs. 1 in Verbindung mit § 8 Abs. 1 Zufahrten oder Zugänge ohne Erlaubnis anlegt oder ändert,
5. entgegen § 8 a Abs. 3 in Verbindung mit § 8 Abs. 2 a Zufahrten oder Zugänge nicht vorschriftsmäßig unterhält,
6. entgegen § 9 Abs. 1 Hochbauten oder bauliche Anlagen errichtet oder Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs vornimmt,
7. entgegen § 9 Abs. 6 Anlagen der Außenwerbung errichtet oder an Brücken über Bundesfernstraßen anbringt,
8. Auflagen nicht nachkommt, unter denen eine Ausnahme nach § 9 Abs. 8 von dem Bauverbot des § 9 Abs. 1, 4 und 6 zugelassen wurde,
9. entgegen § 9 a Abs. 1 Satz 1 auf der vom Plan betroffenen Fläche oder in dem Planungsgebiet nach Absatz 3 Veränderungen vornimmt,
10. entgegen § 10 Abs. 2 Satz 1 Schutzwaldungen nicht erhält oder nicht ordnungsgemäß unterhält,

11. entgegen § 11 Abs. 1 oder Abs. 2 Satz 2 die Anlage vorübergehender oder die Beseitigung verkehrsbeeinträchtigender Einrichtungen nicht duldet oder entgegen § 11 Abs. 2 Satz 1 verkehrsbeeinträchtigende Einrichtungen anlegt,

12. entgegen § 16 a Abs. 1 Satz 1 notwendige Vorarbeiten und die vorübergehende Anbringung von Markierungszeichen nicht duldet.

(2) Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nrn. 1 bis 5 und 10 bis 12 können mit einer Geldbuße bis zu tausend Deutsche Mark, Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nrn. 6 bis 9 können mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.“

21. In § 24 wird Absatz 5 gestrichen.

Artikel 2

(1) Liegen bei Inkrafttreten des § 5 Abs. 2 in der Fassung des Artikels 1 Nr. 2 Buchstabe a die Voraussetzungen für einen Wechsel der Straßenbaulast vom Bund auf eine Gemeinde vor, tritt der Wechsel am 1. Januar 1977 ein.

(2) Bei Inkrafttreten dieses Gesetzes festgelegte Planungsgebiete gelten fort. Ihre Dauer ist bei einer Festlegung nach § 9 a Abs. 3 in der Fassung des Artikels 1 Nr. 8 Buchstabe b anzurechnen.

(3) Die §§ 12 und 12 a in der Fassung des Artikels 1 Nr. 9 und Nr. 10 finden keine Anwendung auf Bauvorhaben, für die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes der Plan festgestellt oder eine Kostenregelung vereinbart worden ist.

Artikel 3

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

Artikel 4

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 5

Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a tritt am 1. Januar 1975 in Kraft. Im übrigen tritt das Gesetz am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Anlage zu § 8 a Abs. 8

Der äquivalente Dauerschallpegel nach § 8 a, der in dB (A) anzugeben ist, wird aus den drei Teilwerten $\bar{L}_T$, $\bar{L}_A$ und $\bar{L}_N$ nach der folgenden Formel berechnet:

$$\bar{L}_{aq} = 10 \cdot \lg \frac{1}{3} \left(10^{0,1 \bar{L}_T} + 3 \cdot 10^{0,1 \bar{L}_A} + 10 \cdot 10^{0,1 \bar{L}_N} \right) \quad \left[\text{dB (A)} \right]$$

Formelzeichen:

$\bar{L}_{aq}$	äquivalenter Dauerschallpegel
$\lg$	Logarithmus zur Basis 10
$\bar{L}_T$	Maßgebende Lärmbelastung in dB (A) für den Tagesabschnitt wochentags zwischen 6.00 Uhr und 19.00 Uhr
$\bar{L}_A$	Maßgebende Lärmbelastung in dB (A) für den Abendabschnitt zwischen 19.00 Uhr und 22.00 Uhr bzw. für den Sonntagsabschnitt zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr
$\bar{L}_N$	Maßgebende Lärmbelastung in dB (A) für den Nachtabschnitt zwischen 22.00 und 6.00 Uhr.

Die Teilwerte, bei denen es sich im allgemeinen um Mittelungspegel handelt, stellen die maßgebende Lärmbelastung am Tage, nachts und abends bzw.

sonntags dar. Sie werden für repräsentative Zeitabschnitte ermittelt, wobei neben der mittleren Verkehrsbelastung der Lkw-Anteil berücksichtigt wird. Bei Messungen, die zur Ermittlung der Teilwerte und Berechnung des äquivalenten Dauerschallpegels erforderlich sind, ist das Mikrofon außerhalb der Räume, bei denen die Beeinträchtigung durch den Straßenverkehrslärm überprüft werden soll, 0,5 m vor dem geöffneten Fenster oder der geöffneten Außentür aufzustellen. Lassen sich einzelne Fenster nicht öffnen, ist das Mikrofon mindestens 2,0 m vor der Hauswand aufzustellen.

Meßort und Meßzeit sind so zu wählen, daß die Geräuschanteile, die von anderen Quellen (Betriebe, Flugzeuge, Eisenbahn) herrühren, die Meßergebnisse nicht wesentlich verfälschen können.

Aus dem gleichen Grunde sollen sich in der Nähe des Mikrofons keine reflektierenden Flächen befinden. Lassen sich die störenden Einflüsse nicht ganz ausschalten, so sind die dadurch bedingten Meßfehler abzuschätzen und zu eliminieren. Bei Wind (Windgeräuschen) und bei Regen (nasser Fahrbahn) können Messungen nicht durchgeführt werden.

Die Meßdauer jeder Einzelmeßreihe muß ausreichend lang sein; am Tage sind mindestens 500 und nachts mindestens 100 Fahrzeuge zu erfassen.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Das Bundesfernstraßengesetz ist zuletzt 1961 novelliert worden. In den seitdem vergangenen mehr als 11 Jahren hat der Straßenbau eine stürmische Entwicklung genommen, die auch auf das Straßenbaurecht nicht ohne Auswirkungen geblieben ist. So werfen neue Konzeptionen auch neue rechtliche Fragen auf. Eine umfangreiche Rechtsprechung, insbesondere zum Anliegerrecht und Planfeststellungsrecht, ist entstanden und muß gesetzgeberisch verwertet werden. Bestehende Regelungen sollen auf Grund der Erfahrungen verbessert werden. Die großen Anforderungen, die an die Verwaltung der Bundesfernstraßen gestellt werden, können besser erfüllt werden, wenn das Recht für den beteiligten Bürger möglichst ausgewogene Regelungen und für die mitwirkenden Verwaltungen Bestimmungen beithält, die gut zu handhaben sind.

Mit dem Gesetzentwurf werden im wesentlichen folgende Ziele angestrebt:

- Die Rechte der Anlieger sollen im neuen § 8 a unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Rechtsprechung umfassender geregelt werden. Zum ersten Mal wird dort auch eine besondere Rechtsgrundlage geschaffen, die dem Eigentümer einen Entschädigungsanspruch gewährt, wenn der Straßenverkehrslärm eine bestimmte Stärke übersteigt. Damit wird zugleich den Zielen des Umweltschutzes gedient, wie sie im Umweltprogramm der Bundesregierung (BT-Drucksache VI/2710) enthalten sind. In dem neuen § 18 f werden aus rechtsstaatlichen Gründen die Bestimmungen über das Verfahren für die vorzeitige Besitzeinweisung erweitert.
- Wegen der zahlreichen kommunalen Gebietsreformen müssen Bestimmungen über den Wechsel der Straßenbaulast von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesfernstraßen eingefügt werden, wenn neue Gemeindegebiete gebildet werden. Bisher gibt es hierüber keine Vorschriften. In diesem Zusammenhang soll auch bestimmt werden, daß für die Baulast der Ortsdurchfahrten jeweils die Einwohnerzahl maßgebend sein soll, die die letzte Volkszählung festgestellt hat. Diejenigen Städte, die mehr als 80 000 Einwohner haben (bisher 50 000), sollen künftig Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten sein. Dadurch können 12 Städte ihre Baulast an den Bund abgeben.
- Der Erleichterung der Verwaltungstätigkeit dient u. a. die Einführung von Bestimmungen für die Kreuzungen von Bundesfernstraßen und Gewässern (außer Bundeswasserstraßen), für die es bisher keine ausreichende gesetzliche Regelung gab. Das gleiche soll durch die Einführung eingehender Planfeststellungsvorschriften erreicht werden.

Dem Bund entstehen bei der Übernahme der Baulast von 12 Gemeinden, die bei der Festlegung der für den Baulastwechsel maßgebenden Einwohnerzahl auf 80 000 Einwohner nach dem Stand der Volkszählung von 1970 erfolgt, in den nächsten Jahren Mehrkosten von etwa 20 Millionen DM jährlich. Sie werden aus dem für die Bundesfernstraßen zweckgebundenen Anteil am Aufkommen der Mineralölsteuer gedeckt. Das gleiche gilt für die Kosten, die die Entschädigung für Straßenverkehrslärm (§ 8 a) verursacht. Sie sind nicht näher zu ermitteln. Die finanziellen Vor- und Nachteile der Regelung des neugefaßten § 12 werden sich in etwa die Waage halten. Schätzungen hierüber sind nicht möglich. Den Ländern entstehen keine zusätzlichen Kosten.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 2 FStrG)

Die Änderung der Verweisung in Absatz 2 ist nötig, weil die Besitzeinweisung (früher § 19 Abs. 3) jetzt in § 18 f Abs. 1 geregelt ist.

Nach der bisherigen Fassung des Absatzes 5 Satz 2 kann die öffentliche Bekanntmachung unter den dort genannten Voraussetzungen nur unterbleiben, wenn die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz stattfindet. Diese Möglichkeit soll auch für diejenigen Fälle eröffnet werden, in denen der Plan nach einem anderen Gesetz als dem Bundesfernstraßengesetz festgestellt wird. Denn in jedem Planfeststellungsverfahren, gleichgültig nach welchen Rechtsvorschriften es durchgeführt wird, besteht die Möglichkeit, gegen die beabsichtigte Einziehung der Straße Einwendungen zu erheben, sofern die zur Einziehung vorgesehenen Straßenflächen in den ausgelegten Plänen kenntlich gemacht sind.

Durch die Einfügung des Absatzes 6 a sollen die ausdrückliche Widmung und Einziehung bei einfachen Sachverhalten entbehrlich werden. Die Fiktion einer Widmung nach Absatz 6 a gilt nur dann, wenn im übrigen die Voraussetzungen für eine förmliche Widmung nach Absatz 2 vorliegen. Eine ähnliche Vorschrift findet sich in § 6 Abs. 5 und § 8 Abs. 7 Straßen- und Wegegesetz Schleswig-Holstein.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 5 FStrG)

Mit der Neufassung des § 5 Abs. 2 FStrG soll bestimmt werden, daß jeweils das Ergebnis der letzten amtlichen Volkszählung automatisch für die Einwohnerzahl gelten soll, nach der sich die Baulast für die Ortsdurchfahrten richtet. Bisher war hierüber eine Rechtsverordnung vorgeschrieben. Da sie beim Bund unterblieben ist, gilt für die Bundesfernstraßen noch die Zählung von 1950. Die letzte Zäh-

lung war 1970. Zur Zeit sind 87 Gemeinden Baulastträger für die Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen. Die Geltung der Volkszählung 1970 würde dazu führen, daß weitere 33 Gemeinden die Baulast übernehmen müßten. Bei der vorgesehenen Erhöhung der maßgebenden Einwohnerzahl auf 80 000 Einwohner würde keine Gemeinde, deren Einwohnerzahl seit 1950 gestiegen ist, infolge dieser Gesetzesänderung Nachteile haben. Vielmehr könnten noch 12 Gemeinden ihre Baulast an den Bund abgeben. Nicht ausdrücklich hat bisher § 5 den Wechsel der Baulast von Ortsdurchfahrten im Falle von kommunalen Gebietsänderungen geregelt. Da die Länder die Gemeindegebiete in zunehmendem Maße neu gliedern, wird diese Frage jetzt in Absatz 2 Sätze 4 und 5 geregelt. Entsteht durch die kommunale Gebietsänderung ein Gemeindegebiet mit mehr als 80 000 Einwohnern bei der letzten Volkszählung, so wechselt die Straßenbaulast mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach Entstehung des Gemeindegebietes. Die Frist ist so bemessen, daß der bisherige Träger der Straßenbaulast in der Regel Bauvorhaben noch beenden kann. Wird durch eine kommunale Gebietsänderung ein Ortsteil einer Gemeinde über 80 000 Einwohner einer Gemeinde unter 80 000 Einwohner zugeschlagen, dann geht nach Absatz 2 Satz 5 die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt mit dem Entstehen des Gebietes der kleineren Gemeinde sofort auf den Bund über, weil die Baulast infolge der Gebietsänderung nicht bei der früheren Gemeinde bleiben und von der neuen Gemeinde nicht übernommen werden kann.

Der neue Absatz 2 a ermöglicht den Gemeinden, die die Baulast haben, sie aber aufgrund eines nach Absatz 2 maßgebenden Ereignisses abgeben müßten, auf eigenen Wunsch Baulastträger zu bleiben. Ferner können Gemeinden mit mehr als 50 000 aber weniger als 80 000 Einwohnern auf eigenen Wunsch Baulastträger werden. Entsprechend einem Vorschlag des Deutschen Städtetages ermöglicht eine solche flexible Regelung, die Baulast den betreffenden Städten nach ihrem Wunsch zu lassen oder zu geben.

Die Neufassung des Absatzes 4 Satz 1 definiert den Begriff der Ortsdurchfahrt genauer. Als zusätzliches Merkmal wird verlangt, daß die Ortsdurchfahrt der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. Hat eine Bundesstraße keine dieser beiden Funktionen, so ist sie, auch wenn sie in der geschlossenen Ortslage liegt, freie Strecke.

Die Absätze 5 und 6 sollen gestrichen werden, weil die dort behandelte Ortsumgehung infolge der planerischen Entwicklung im Straßenbau keine eigenständige Bedeutung mehr hat. Sie ist als freie Strecke zu behandeln. Die Vorschrift, daß die Gemeinden zu den Kosten der Ortsumgehung im Falle eines eigenen Interesses beitragen sollen, hat sich als zu unbestimmt nicht bewährt. Durch den Ausbau des Zuschußwesens für die Gemeinden hat die Entwicklung inzwischen eine völlig andere Richtung genommen.

Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 6 Abs. 1 b FStrG)

Durch die Einfügung des Absatzes 1 b wird eine Lücke geschlossen. Während Absatz 1 die Grundstücke erfaßt, die beim Wechsel der Straßenbaulast zur Straße gehören, bezieht sich Absatz 1 b auf Grundstücke, die vom bisherigen Aufgabenträger bereits vor dem Übergang der Aufgaben auf einen neuen Baulastträger für eine geplante Straßenbaumaßnahme erworben wurden oder auf denen bereits vor dem Wechsel der Straßenbaulast mit den Straßenbauarbeiten begonnen wurde. Ein Eigentumsübergang kraft Gesetzes, wie er nach Absatz 1 für ein bereits zur Straße gehöriges Grundstück eintritt, bleibt hier außer Betracht, da oft die für die Straßenbaumaßnahme benötigten Flächen im Zeitpunkt des Überganges der Aufgaben auf den neuen Baulastträger nicht immer genügend bestimmbar sind, weil die Vermessungsergebnisse noch nicht vorliegen. Deshalb wird durch die Sätze 1 und 2 dem neuen Träger der Straßenbaulast gegenüber dem bisherigen Aufgabenträger ein Anspruch auf Übertragung des Eigentums eingeräumt. Satz 3 schränkt diesen Anspruch auf die Flächen ein, die für die Straße dauernd benötigt werden.

Während nach Absatz 1 der Übergang der zur Straße gehörenden Grundstücke auf den neuen Träger der Straßenbaulast ohne Entschädigung erfolgt, liegt der Regelung des Satzes 4 das System des sogenannten Kassenschnittes zugrunde, das dann Anwendung findet, wenn ein Aufgabenwechsel vor Abschluß einer Baumaßnahme eintritt. Die Regelung hat zur Folge, daß der neue Träger der Straßenbaulast nur Verbindlichkeiten zu tragen hat, die nach dem Zeitpunkt des Wechsels der Straßenbaulast fällig werden. Insoweit steht dem bisherigen Träger der Straßenbaulast für von ihm erbrachte Aufwendungen ein Erstattungsanspruch gegen den neuen Träger der Straßenbaulast zu. Satz 5 stellt klar, daß ein weiterer Ausgleich zwischen den beiden Aufgabenträgern im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken nicht in Betracht kommt.

Zu Artikel 1 Nr. 4 (neuer § 7 a FStrG)

Die Vergütung von Mehrkosten war bisher in § 8 Abs. 5 geregelt. Die Bestimmung gehört jedoch rechtssystematisch nicht zu den Sondernutzungen. Es handelt sich vielmehr um eine verstärkte Nutzung im Rahmen des Gemeingebrauchs, die aber über das regelmäßige Verkehrsbedürfnis (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 2) hinausgeht, z. B. wenn besondere Abbiegespuren für ein Industriewerk gebaut werden müssen.

Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 8 FStrG)

Der Begriff der Sondernutzung wird in Absatz 1 Satz 1 definiert. In den Sätzen 2 und 3 werden die bisher in den Sätzen 1 bis 4 enthaltenen Zuständigkeiten der Straßenbaubehörden und Gemeinden für

die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis zusammengefaßt. Satz 4 enthält eine Sonderregelung für die Ortsdurchfahrten. Er tritt an die Stelle des bisherigen Absatzes 7.

Während nach Satz 2 in jedem einzelnen Falle eine Sondernutzungserlaubnis nur nach vorheriger Prüfung erteilt werden kann, besteht nach Satz 4 für die Gemeinden die Möglichkeit, bestimmte Sondernutzungen in der Ortsdurchfahrt durch Satzung allgemein zu erlauben. Abweichend vom bisherigen Absatz 7 wird durch Satz 4 die Befugnis für eine abweichende Regelung nicht mehr auf Sondernutzungen für Anlieger beschränkt, weil über die Fälle der Anliegernutzung hinaus auch bei anderen Sondernutzungen ein Interesse an allgemeiner Zulassung bestehen kann. Durch Satz 5 sind nur noch Satzungen von Gemeinden, die nicht selbst Träger der Straßenbaulast sind, zustimmungsbedürftig.

In Absatz 2 wird aus dem bisherigen Absatz 3 aus systematischen Gründen die Bestimmung eingefügt, daß Bedingungen und Auflagen in der Sondernutzungserlaubnis festgesetzt werden können.

Absatz 2 a Satz 1 enthält den Grundsatz, nach dem Anlagen zu errichten und zu unterhalten sind. Durch Satz 3 wird klargestellt, daß der Erlaubnisnehmer die Anlagen auf seine Kosten zu ändern hat. Bisher wurde die Folgepflicht dem Erlaubnisnehmer in der Sondernutzungserlaubnis auferlegt. Insoweit bringt Satz 3 für ihn keine zusätzliche Belastung. Die Regelung über die Erstattung der dem Träger der Straßenbaulast entstehenden Kosten sowie über Vorschüsse und Sicherheiten wird wegen des Sachzusammenhangs aus dem bisherigen Absatz 8 in Absatz 2 a eingefügt.

Die Neufassung des Absatzes 3 ist geboten, weil das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 21. Oktober 1970 (DOV 1971, 103) entschieden hat, daß der bisherige Absatz 3 keine ausreichende Grundlage für die Erhebung von Sondernutzungsgebühren darstelle, da dem verfassungsrechtlichen Grundsatz der Bestimmbarkeit von Gebühren nicht Rechnung getragen worden sei. Satz 1 bestimmt wie bisher, daß für Sondernutzungen Sondernutzungsgebühren erhoben werden können. Hinsichtlich der Aufteilung der Gebühren trifft Satz 2 eine vom bisherigen Absatz 3 abweichende Regelung. Soweit der Bund Träger der Straßenbaulast in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen ist, wurden bisher die Sondernutzungsgebühren zwischen ihm und der Gemeinde geteilt. Diese Aufteilung steht bei dem geringen Aufkommen an Gebühren, die sich auf Sondernutzungen an der Fahrbahn beziehen, gegenüber dem Verwaltungsaufwand in keinem Verhältnis. Deshalb sollen künftig in Ortsdurchfahrten die Sondernutzungsgebühren ganz den Gemeinden zustehen, zumal diese dort auch nach Absatz 1 Satz 2 für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis zuständig sind. Ferner wird klargestellt, daß außerhalb der Ortsdurchfahrten die Sondernutzungsgebühren dem Träger der Straßenbaulast, d. h. in der

Regel dem Bund zustehen. Durch Satz 3 werden die Landesregierungen ermächtigt, die Gebührenordnungen zu erlassen. Dadurch können die Länder die Erhebung der Sondernutzungsgebühren für den Landesbereich sowohl für die Bundesfernstraßen als auch für die anderen öffentlichen Straßen zusammen regeln. Für die Ortsdurchfahrten können die Gemeinden durch Satzung Gebührenregelungen treffen. In Satz 6 werden die Grundsätze festgelegt, nach denen die Gebühren zu bemessen sind.

Die Regelung über die Zufahrten (Absatz 4) und über die Entschädigung bei Unterbrechung von Zufahrten (Absatz 4 a) soll künftig in § 8 a Abs. 1, 2 und 4 erfolgen; Absatz 5 wird § 7 a, so daß die drei Absätze gestrichen werden können.

Durch Absatz 6 wird der bisherige Absatz 6 insoweit erweitert, als eine Sondernutzungserlaubnis nach Absatz 1 auch dann nicht erforderlich ist, wenn es einer Ausnahmegenehmigung nach den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts bedarf. Durch die Erweiterung des Absatzes 6 wird vermieden, daß ein Antragsteller neben der Ausnahmegenehmigung nach den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts noch eine Sondernutzungserlaubnis für die Straßenbenutzung einholen muß. Im übrigen enthält Absatz 6 gegenüber dem bisherigen Absatz 6 nur redaktionelle Änderungen. Die dort noch aufgeführten Beispielfälle können entfallen, weil es sich aus dem Straßenverkehrsrecht ergibt, wann eine verkehrsrechtliche Erlaubnis erforderlich ist, und außerdem nach § 29 Abs. 1 StVO Rennen mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen grundsätzlich verboten sind.

Die Streichung des Absatzes 7 ist durch die Neufassung des Absatzes 1 bedingt (vgl. Begründung zu Absatz 1 Satz 4).

Die Vorschrift des Absatzes 7 a ist aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geboten. Sie ermöglicht ein Einschreiten der für die Sondernutzungserlaubnis zuständigen Behörden, wenn eine Bundesstraße ohne die erforderliche Erlaubnis benutzt wird oder Auflagen nicht beachtet werden. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Die Sätze 2 und 3 des ursprünglichen Absatzes 8 werden in die Neufassung des Absatzes 2 a eingefügt (vgl. Begründung zu Absatz 2 a).

Zu Artikel 1 Nr. 6 (neuer § 8 a)

Absatz 1 knüpft an die bisherige Regelung des § 8 Abs. 4 (alt) an und bezieht sich wie diese auf unmittelbare und mittelbare Zufahrten. Nach Satz 1 bedarf es einer Erlaubnis für Zufahrten zu Bundesstraßen, soweit die Zufahrten nicht innerhalb des zur verkehrlichen Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teils der Ortsdurchfahrten liegen. Außerhalb dieses Bereichs gelten Zufahrten als Sondernutzung. Das ist geboten, da anderenfalls

Bundesstraßen, die frei von Zufahrten, aber aus Gründen der Straßenbaulast Ortsdurchfahrten sind, weil sie das Ortsstraßennetz mehrfach verknüpfen (§ 5 Abs. 4 Satz 1 neu), künftig nicht mehr von Zufahrten freigehalten werden könnten. Dies wäre aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu vertreten, weil Zufahrten zu Bundesstraßen erhebliche Gefahren für den durchgehenden Verkehr zur Folge haben können. Gleiche Gefahrenquellen für den durchgehenden Verkehr stellen auch Zugänge und Anschlüsse nichtöffentlicher Wege dar. Daher ist die gleiche rechtliche Behandlung wie bei Zufahrten geboten. Durch die Bezugnahme in Satz 1 finden von § 8 (neu) die Absätze 1 bis 3 sowie 7 a und 8 entsprechende Anwendung.

Absatz 2 übernimmt die bisher in § 8 Abs. 4 Satz 3 enthaltene Regelung. Ergänzend ist auch in den Fällen, in denen eine Ausnahmegenehmigung von dem Bauverbot des § 9 Abs. 1 gemäß § 9 Abs. 8 erteilt wird, keine Sondernutzungserlaubnis für eine mit dem Hochbau zusammenhängende Zufahrt mehr erforderlich. Im Verfahren nach § 9 muß die Frage der verkehrlichen Erschließung mitgeprüft werden. Die Regelung dient der Verfahrenskonzentration. Nummer 2 entspricht der bisherigen Regelung in § 8 Abs. 4 Satz 3 Buchstabe b. Die sonst in einer Sondernutzungserlaubnis enthaltenen Bedingungen und Auflagen, eine etwaige Befristung oder ein etwaiger Widerrufsvorbehalt sowie die Sondernutzungsgebühr werden in die Entscheidung nach § 9 aufgenommen.

Mit Absatz 3 wird eine Lücke geschlossen. Vielfach bestehen Zufahrten und Zugänge seit altersher kraft Gemeingebrauchs, ohne daß hinsichtlich der Unterhaltung dieser Zufahrten und Zugänge besondere Regelungen getroffen wurden. Außerdem bedarf es für Zufahrten und Zugänge in den der Erschließung dienenden Teilen der Ortsdurchfahrten keiner Sondernutzungserlaubnis, da sie nur außerhalb dieses Bereichs als Sondernutzung gelten. Um Gefahrenquellen für den Verkehr auf den Bundesstraßen auszuschließen, ist es notwendig, auch ausdrücklich die Unterhaltung der genannten Zufahrten und Zugänge zu regeln und den Straßenbaubehörden ein Einschreiten zu ermöglichen, wenn Zufahrten oder Zugänge nicht ordnungsgemäß unterhalten oder geändert werden. Deshalb werden § 8 Abs. 2 a Sätze 1 und 2 sowie Absatz 7 a für entsprechend anwendbar erklärt. Soweit solche Zufahrten oder Zugänge dauernd unterbrochen oder erheblich erschwert werden, ergibt sich die Entschädigungsregelung aus Absatz 4.

Allgemein gilt der Grundsatz, daß Straßenanlieger keinen Anspruch darauf haben, daß Bundesfernstraßen nicht geändert oder eingezogen werden. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Verbindung eines Anliegergrundstückes mit dem öffentlichen Wegenetz bildet regelmäßig keine in den Schutz des Anliegers einzubeziehende Rechtsposition. Fällt jedoch die Verbindung eines Anliegergrundstückes mit dem öffentlichen Wegenetz auf

Dauer weg und war sie nicht nur aufgrund einer widerruflichen Erlaubnis gestattet, besteht schon nach dem bisherigen § 8 Abs. 4 a die Verpflichtung, angemessenen Ersatz zu schaffen oder eine Entschädigung in Geld zu gewähren. Die Regelung wird in Absatz 4 übernommen und um die Fälle einer erheblichen, dauernden Beeinträchtigung erweitert, da auch hierdurch einem Anlieger ein Sonderopfer auferlegt werden kann. Nach der Neufassung muß zuerst geprüft werden, ob im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Zumutbaren bauliche Maßnahmen (Ersatzzufahrten, Anpassung von Zufahrten) in Betracht kommen; anderenfalls ist Entschädigung in Geld zu leisten. Wegen gleicher Interessenlage werden auch Zugänge in die Entschädigungsregelung einbezogen. Satz 2 ist notwendig, da es bisher oft Schwierigkeiten gegeben hat, wenn mehrere Grundstücke an eine gemeinsame Zufahrt angeschlossen wurden. Die Regelung des Satzes 3 ist bisher in § 8 Abs. 4 a enthalten.

Absatz 5 geht von dem Grundsatz aus, daß die Anlieger alle den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkenden Maßnahmen hinnehmen müssen, die sich aus der Notwendigkeit ergeben, die Straße in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten oder den weitergehenden Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen. Deshalb sind Beeinträchtigungen durch Straßenbauarbeiten einschließlich Aufgrabungen des Straßenkörpers, die im Interesse der Allgemeinheit notwendig sind, von den Anliegern einige Wochen oder Monate entschädigungslos hinzunehmen. Sie halten sich insoweit im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums (BGH, Urteil v. 5. Juli 1965 – NJW 1965, 1907 – und vom 20. Dezember 1971 – NJW 1972, 243). Anders kann es sich jedoch verhalten, wenn Straßenbauarbeiten für längere Zeit Zufahrten oder Zugänge unterbrechen oder erheblich erschweren und dadurch die Existenz eines anliegenden Betriebes gefährdet wird. In diesem Falle kann es sich je nach der Art des Eingriffs und der Betriebsverhältnisse um Beeinträchtigungen von so ungewöhnlicher Schwere handeln, daß sie in der Regel enteignende Wirkung haben und dann zu einer Entschädigung in Geld verpflichten, um den Fortbestand eines existenzgefährdenden Betriebes zu sichern. Voraussetzung für eine Entschädigung nach Absatz 5 ist jedoch, daß ausschließlich die erheblichen Beeinträchtigungen durch Straßenbauarbeiten für die Existenzgefährdung ursächlich sind, denn nur dann liegt ein Sonderopfer aus Gründen des Allgemeinwohls vor. Neben der Schwere der Beeinträchtigung bedarf die Kausalität eingehender Prüfung. So kann z. B. eine Entschädigung nicht in Betracht kommen, solange der Inhaber eines Betriebes die Kausalität nicht durch Vorlage entsprechender Unterlagen belegt.

Als Begünstigter, gegen den sich der Anspruch richtet, kommt z. B. der Träger der Straßenbaulast oder eines U-Bahnbaues in Betracht. Werden jedoch bei Gelegenheit einer Straßenbaumaßnahme andere Arbeiten im Interesse der Allgemeinheit vorgenom-

men, die bei getrennter Durchführung keine erheblichen Erschwernisse für längere Zeit zur Folge hätten (z. B. Kabelverlegungen), so werden diese Arbeiten in der Regel nicht mitursächlich für eine existenzgefährdende Betriebsbeeinträchtigung sein. In diesem Falle ist der Träger dieser Maßnahme kein zur Entschädigung verpflichteter Begünstigter.

Durch Absatz 6 sollen Änderungen oder Verlegungen von Zufahrten und Zugängen unabhängig von einer Straßenbaumaßnahme ermöglicht werden, soweit dies die Verkehrsentwicklung im Interesse der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erfordert. Bei der Entscheidung der zuständigen Straßenbaubehörde handelt es sich um einen Verwaltungsakt. Durch die Verweisung auf Absatz 4 kommt zum Ausdruck, daß unter den dort genannten Voraussetzungen Entschädigungs- oder Ersatzansprüche bestehen.

Durch die Bestimmung des Absatzes 7, die im wesentlichen mit den Regelungen in den meisten Landesstraßengesetzen übereinstimmt (Artikel 17 Abs. 2 BayStrWG, § 17 Abs. 3 StrG BW, § 16 Abs. 2 NStrG, § 16 Abs. 3 LStrG NW, § 39 LStrG RP, § 17 Abs. 2 Saarl. WG), wird eine Lücke im Gesetz geschlossen.

Absatz 8 Satz 1 regelt den Entschädigungsanspruch von Eigentümern oder Erbbauberechtigten wegen Beeinträchtigung der ortsüblichen Benutzung eines Grundstücks mit baulichen Anlagen durch Verkehrslärm, soweit hierfür der Bau oder die erhebliche Änderung einer Bundesfernstraße ursächlich ist. Die Einschränkung, daß die baulichen Anlagen bei Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder bei Auslegung des Entwurfs der Bauleitpläne mit ausgewiesener Straßenplanung errichtet oder bauaufsichtlich genehmigt sein mußten, ist geboten. Denn wer trotz einer sich aus den vorgenannten Plänen ergebenden Straßenbaumaßnahme eine bauliche Anlage errichtet, nimmt die Lärmbeeinträchtigung in Kauf und muß erforderlichenfalls auf eigene Kosten Schallschutzmaßnahmen anbringen. Der äquivalente Dauerschallpegel von über 75 dB (A) ist dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl I Seite 282) entnommen, das einem Eigentümer eines in der Schutzzone 1 gelegenen Grundstücks einen Entschädigungsanspruch einräumt, wenn der äquivalente Dauerschallpegel 75 dB (A) übersteigt (§ 9 Abs. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 2). Da der äquivalente Dauerschallpegel bei Straßenverkehrslärm in anderer Weise ermittelt werden muß als bei Fluglärm, wird dem Gesetz eine Anlage beigelegt, aus der sich ergibt, wie er zu ermitteln ist. Durch den letzten Teil des Satzes 1 werden nicht schutzbedürftige Einrichtungen (z. B. Betriebe, die selbst Lärm verursachen oder bauliche Anlagen, die nicht zum Aufenthalt von Menschen bestimmt sind) von der Entschädigungsleistung ausgeschlossen. Insoweit liegt keine unzumutbare Beeinträchtigung vor. Satz 2 legt fest, in welchem Umfang Entschädigungen zu leisten sind und stellt sicher, daß die Entschädigungen zweckentsprechend für Schallschutzmaßnahmen verwendet werden.

Durch Satz 4 kommt zum Ausdruck, daß Absatz 8 keine abschließende Regelung wegen des Straßenverkehrslärms enthält und weitergehende Vorschriften vorgehen.

Absatz 8 stellt nur den Grundsatz auf, wann bei Vorliegen der Voraussetzungen eine Entschädigung erfolgen kann. Für welche Schallschutzmaßnahmen Entschädigung zu leisten ist, ist in der in Absatz 9 vorgesehenen Rechtsverordnung zu bestimmen.

Absatz 10 enthält einen allgemeinen Grundsatz des Entschädigungsrechts. Ein Mitverschulden kann z. B. vorliegen, wenn ein Nachteil durch bauliche Maßnahmen hätte verhindert oder ausgeglichen werden können, die der Träger der Straßenbaulast angeboten, der Anlieger jedoch abgelehnt oder verhindert hat.

Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 9 FStrG)

In Absatz 1 wird das Anbauverbot gegenüber der bisherigen Regelung, die auch die gesamte Ortsdurchfahrt erfaßte, für die zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der geschlossenen Ortslage nicht mehr aufrecht erhalten. Innerhalb dieses durch Zufahrten oder Zugänge von den Grundstücken zur Bundesstraße erschlossenen Bereichs ist ein allgemeines Bauverbot nicht sinnvoll. Im übrigen gilt durch Nummer 1 das Bauverbot für Hochbauten fort. Durch Nummer 2 des Absatzes 1 wird es auf bauliche Anlagen ausgedehnt, die unabhängig von dem Abstand zur Bundesstraße über Zufahrten und Zugänge außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen angeschlossen werden sollen. Dies ist geboten, da außerhalb des genannten Bereichs den Bundesstraßen keine Erschließungsfunktion für angrenzende bauliche Anlagen zukommt; sie sollen vielmehr über das örtliche Wegenetz verkehrlich erschlossen werden.

Der Begriff „bauliche Anlage“ ist den Landesbauordnungen entnommen.

Den unmittelbaren Zufahrten stehen, wie sich aus § 8 a Abs. 1 Satz 3 ergibt, die Anschlüsse nicht-öffentlicher Wege gleich. Soweit im Einzelfall ein Bedürfnis für eine bauliche Anlage mit einer Zufahrt oder einem Zugang zur Bundesstraße besteht, kann eine Ausnahmegenehmigung nach Absatz 8 in Betracht kommen. Den Hochbauten in Absatz 1 Nr. 1 werden durch Satz 2 Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs gleichgestellt, weil sie in gleichem Umfang nachteilige Auswirkungen auf die Straße sowie die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs haben können. Satz 3 war bisher in Absatz 1 enthalten.

Durch die Neufassung des Absatzes 2 Nr. 1 wird das Zustimmungserfordernis auf die Fälle ausgedehnt, in denen bauliche Anlagen anders als bisher genutzt werden sollen. Damit wird eine Lücke im Gesetz geschlossen. Die Ergänzung ist geboten, weil

auch eine andere Nutzung baulicher Anlagen (z. B. ein Wohnhaus wird künftig als Gaststätte genutzt) zu einer Gefahrenerhöhung für den durchgehenden Verkehr führen kann.

Absatz 2 Nr. 2 erfaßt die Fälle einer erheblichen Änderung oder andersartigen Nutzung zugelassener baulicher Anlagen mit Zufahrten oder Zugängen an Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten. Da die in der Baubeschränkungszone liegenden baulichen Anlagen von Nummer 1 erfaßt werden, bezieht sich Nummer 2 nur auf bauliche Anlagen, die außerhalb des 40-m-Bereichs Zufahrten oder Zugänge zu Bundesstraßen haben. Die Ergänzung ist geboten, da die genannten Veränderungen Auswirkungen auf die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs haben können. In diesen Fällen ist es jedoch ausreichend, daß die zuständige Straßenbaubehörde die straßenrechtlichen Belange durch Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren wahrnimmt. Ein generelles Verbot für Änderungen ist insoweit nicht erforderlich. Die Einfügung des Satzes 2 in Absatz 2 dient der Klarstellung. Entsprechend wird bisher schon verfahren. Satz 3 bringt zum Ausdruck, daß Absatz 2 keine abschließende Regelung enthält, sondern weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften vorgehen.

In Absatz 3 ist die geltende Fassung neu formuliert. Es wird klargestellt, daß Ausbauabsichten und Straßenbaugestaltung von anderen Erfordernissen als der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs beeinflußt werden können. Dies kam in der bisherigen Fassung des Absatzes 3 nicht deutlich genug zum Ausdruck.

Schon bisher ist in Absatz 4 geregelt, daß die Baubeschränkungen der Absätze 1 und 2 vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren an gelten. Da nach § 18 Abs. 2 Satz 2 unter den dort genannten Voraussetzungen auf die Auslegung der Pläne verzichtet werden kann, wird in Absatz 4 zusätzlich der Zeitpunkt bestimmt, zu dem in diesem Falle die Beschränkungen der Absätze 1 und 2 wirksam werden. Die Änderung in Absatz 5 erfolgt zur Anpassung an die Begriffsbestimmungen der Landesbauordnungen. Durch Absatz 5a wird klargestellt, daß auch Anlagen, die nach den Landesbauordnungen den baulichen Anlagen gleichgestellt sind, unter § 9 fallen. Entsprechend wird bisher schon § 9 ausgelegt.

Absatz 6 Satz 1 bezieht sich wie schon der bisherige Absatz 6 auf Werbeanlagen längs der Bundesfernstraßen. Ausgenommen von den Beschränkungen der Absätze 1 und 2 sind diejenigen Teile der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen, von denen auch die anliegenden bebauten Grundstücke verkehrlich erschlossen werden. Dort gehört die Außenwerbung zu den Erscheinungsformen des örtlichen Gemeinschaftslebens. Hierauf muß sich der Verkehr einstellen. Außerdem bestehen dort Geschwindigkeitsbeschränkungen, so daß aus Gründen der Sicherheit

oder Leichtigkeit des Verkehrs keine Beschränkungen zwingend geboten sind wie längs der Bundesfernstraßen ohne unmittelbare Erschließungsfunktion. Absatz 6 bezieht sich bisher nur auf Anlagen längs der Bundesfernstraßen und nicht auf Werbung an Brücken. Diese Lücke soll durch Satz 2 geschlossen werden. Dies gilt auch für Werbung an Eisenbahnbrücken über Bundesfernstraßen. Die Duldungspflicht nach § 4 EKRg erstreckt sich nur auf die Kreuzungsanlage selbst, nicht jedoch auf Werbung an Brücken. Die Ausweitung ist aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs geboten, weil die Verkehrsteilnehmer durch ablenkende Werbung an Brücken genau so sehr beeinträchtigt werden können wie durch Werbung längs der Bundesfernstraßen. Durch die Vorschrift ist die Werbung an Brücken innerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten nicht grundsätzlich freigestellt. Hier kann der Träger der Straßenbaulast im Einzelfall störende Reklame auf Grund seiner Eigentümerstellung verhindern, insbesondere wenn die Wirkung von Verkehrszeichen an Brücken beeinträchtigt wird.

Absatz 7 Satz 2 kann entfallen, da die Regelung hinsichtlich der Anlagen der Außenwerbung in Absatz 6 zusammengefaßt ist.

In Absatz 8 sind bisher auch die Absätze 2 und 5 aufgeführt, obwohl nach diesen Absätzen kein absolutes Bauverbot besteht und die Zustimmung zu einem Bauvorhaben nur bei Vorliegen der Voraussetzungen des Absatzes 3 versagt werden darf. Die jetzige Fassung des Absatzes 8 bezieht sich nur noch auf Ausnahmegenehmigungen von den in § 9 enthaltenen Bauverboten. In die Ausnahmegenehmigungen sind die erforderlichen Bedingungen und Auflagen aufzunehmen.

Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 9 a Abs. 1, 3 und 4 FStrG)

§ 18 Abs. 3 Satz 2 sieht vor, daß auf die Auslegung der Pläne verzichtet werden kann, wenn der Kreis der Betroffenen bekannt ist. Für diesen Fall muß ebenfalls eine Bestimmung darüber getroffen werden, ab welchem Zeitpunkt bauliche Veränderungen auf den vom Plan betroffenen Flächen nicht mehr vorgenommen werden dürfen.

Die Neufassung des § 9 a Abs. 3 Satz 1 ermöglicht die Festlegung von Planungsgebieten nicht nur für den Neubau, sondern auch für die Änderung von Bundesfernstraßen. Entsprechend den Tendenzen in der Rechtsprechung und der Regelung des § 36 a des Entwurfs eines 4. Gesetzes zur Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) (BT-Drucksache VI/2869 S. 3) sollen Planungsgebiete künftig durch Rechtsverordnung festgelegt werden.

Ein Planungsgebiet kann für die Dauer von höchstens 3 Jahren festgelegt werden. Nach Satz 4 kann die Festlegungsfrist unter besonderen Umständen auf höchstens vier Jahre verlängert werden. Diese

Regelung ist erforderlich, da sich die bisherige, nicht zu verlängernde Zweijahresfrist in vielen Fällen als nicht genügend erwiesen hat. Die Dauer der Festlegung hält sich im Rahmen der verfassungsrechtlich zulässigen Bindung des Eigentums. Die Regelung entspricht den Vorschriften des Bundesbaugesetzes (vgl. §§ 14 bis 18) und des § 36 a des Entwurfs eines 4. Gesetzes zur Änderung des WHG (BT-Drucksache VI/2869 S. 3).

Durch die Änderung von Absatz 4 Satz 1 soll nicht mehr bindend die aufwendige ortsübliche Bekanntmachung in der Gemeinde vorgeschrieben sein, wenn ein Planungsgebiet festgelegt wird. Sind nur wenige Betroffene vorhanden, soll auch die persönliche Benachrichtigung genügen. Die Änderung dient der Vereinfachung. Unberührt bleibt, daß die Rechtsverordnung, durch die das Planungsgebiet festgelegt wird, in dem vorgeschriebenen amtlichen Verkündungsblatt veröffentlicht werden muß.

Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 12 FStrG)

Durch die Neufassung von Absatz 1 Satz 2 wird ein nach den Kreuzungsrichtlinien (Nr. 5 b) bereits angewendeter Grundsatz im Gesetz verankert, nach dem auf Kosten des Baulastträgers der an der Kreuzung neu hinzukommenden Straße bei den Änderungen an den vorhandenen Straßen die übersehbare Verkehrsentwicklung berücksichtigt wird. Entsprechende Bestimmungen finden sich bereits in § 41 WaStrG, § 3 EKrG und § 1 der 1. EKrV.

Das Veranlassungsprinzip läßt sich am besten auf die Kostenteilung bei der Änderung von höhenungleichen Kreuzungen anwenden, während die Teilung der Kosten nach Fahrbahnbreiten sich bei der Änderung von höhengleichen Kreuzungen als brauchbar erwiesen hat, besonders zusammen mit der Bagatellklausel, die die Baulastträger von kreuzenden Straßen mit geringem Verkehr von den Kosten freistellt. Diesen Gegebenheiten trägt die Änderung der Absätze 3 und 3 a Rechnung. Die Kreuzungskosten sind in den §§ 12 und 13 EKrG ganz ähnlich geregelt.

Außerdem wird in Absatz 3 a Satz 2 zur Behebung von Zweifeln die Bagatellklausel genauer gefaßt, indem nicht mehr auf die Straße, sondern auf den Straßenast abgestellt wird. Ebenso wird in Absatz 2 für die Berechnung der Kreuzungskosten auf die Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste abgestellt.

Absatz 6 Satz 1 wird so gefaßt, daß auch die Einmündung von Bundesstraßen in andere Straßen geregelt wird. Der neue Satz 2 stellt klar, wie mehrere Einmündungen an einer Stelle zu behandeln sind.

Zu Artikel 1 Nr. 10 (neuer § 12 a)

In der Praxis hat es sich als nachteilig erwiesen, daß Bestimmungen über die Kostenverteilung beim Bau oder der Änderung von Kreuzungen zwischen

Bundesfernstraßen und Gewässern bisher fehlen. Sie sollen durch den § 12 a geschaffen werden. Die Vorschrift regelt die Kostenverteilung nach dem Veranlassungsprinzip (Ausnahme Absatz 3) und lehnt sich an § 41 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) vom 2. April 1968 (BGBl. I S. 173) an, der für die Kreuzungen zwischen Bundeswasserstraßen und Bundesfernstraßen weiter anzuwenden ist (Absatz 5).

Nach Absatz 1 hat der Träger der Straßenbaulast die Kosten der Kreuzungsanlage zu tragen, wenn Bundesfernstraßen neu angelegt oder ausgebaut werden. Dabei hat er auch die übersehbare Entwicklung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Die Kostenpflicht für die Kreuzungsanlagen trifft nach Absatz 2 Satz 1 den Träger des Ausbauvorhabens, wenn Gewässer ausgebaut werden. Die übersehbare Verkehrsentwicklung auf der Bundesfernstraße ist dabei zu berücksichtigen, wenn ein künstliches Gewässer hergestellt wird (Satz 2). Absatz 3 bestimmt eine hälftige Teilung der Kreuzungskosten, wenn eine Bundesfernstraße neu angelegt und gleichzeitig ein Gewässer hergestellt oder wesentlich umgestaltet wird. Absatz 4, der die Entscheidung über die Kosten in der Planfeststellung vorsieht, entspricht dem § 12 Abs. 4. Die wasserrechtlichen Vorschriften bleiben im übrigen unberührt.

Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 13 FStrG)

Die Überschrift ist zu ändern, weil sie wegen der Einführung von Bestimmungen über Gewässerkreuzungen ausdrücken muß, daß § 13 für Straßenkreuzungen gilt.

Die Ergänzung des Absatzes 1 füllt eine Lücke im Gesetz aus und regelt die Unterhaltung von Lichtzeichenanlagen. Die Kostenteilung nach Fahrbahnbreiten ist gerechtfertigt, weil die Lichtzeichenanlage im Zuge aller an der Kreuzung beteiligten Straßen liegt.

Absatz 3 soll aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung ergänzt werden, damit die Mehrkosten abgelöst werden, wenn es ein Beteiligter verlangt, und nicht jährlich erstattet werden müssen.

Die Änderung des Absatzes 6 soll die Möglichkeit geben, nicht nur über die Kostentragung, sondern auch über die Unterhaltung selbst abweichende Vereinbarungen zu treffen. Die Neufassung des Absatzes 8 ist wegen der Änderung des § 12 Abs. 6 notwendig. Absatz 9 kann gestrichen werden, weil die Ermächtigung in dem neuen § 13 b enthalten ist.

Zu Artikel 1 Nr. 12 (neue §§ 13 a und 13 b FStrG)

§ 13 a ergänzt § 12 a und regelt die Unterhaltung von Kreuzungen mit Gewässern. Die Unterhaltung der Kreuzungsanlage obliegt nach Absatz 1 Satz 1 dem Träger der Straßenbaulast, die Unterhaltung besonderer Anlagen im Gewässer dagegen nach

Satz 2 dem für das Gewässer Unterhaltungspflichtigen. Jeder Unterhaltungspflichtige trägt seine Kosten selbst.

Wenn wegen eines Gewässerausbaues eine neue Kreuzung mit einer Bundesfernstraße entsteht, hat nach Absatz 2 der Träger des Ausbauvorhabens die Kosten für Unterhaltung und Betrieb der Kreuzungsanlage zu erstatten oder abzulösen.

Absatz 3 schließt die Anwendung der Absätze 1 und 2 für den Fall aus, daß bei Inkrafttreten des Gesetzes die Kostentragung anders geregelt ist.

Nach Absatz 4 gelten für die Kreuzungen von Bundesfernstraßen mit Bundeswasserstraßen auch weiterhin die Bestimmungen des Bundeswasserstraßengesetzes. Die Geltung wasserrechtlicher Vorschriften bleibt im übrigen unberührt.

In dem neuen § 13 b werden Einzelermächtigungen zum Erlaß von Rechtsverordnungen zusammengefaßt. Bisher konnte nach § 13 Abs. 9 durch Rechtsverordnung lediglich bestimmt werden, welche Teile der Kreuzungsanlage zu der einen oder anderen Straße gehören. Diese Ermächtigung ist nunmehr in § 13 b Nr. 3 enthalten. Sie wird ergänzt durch Regelungen, die ihr Vorbild in § 16 EKrG und in § 41 Abs. 7 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) vom 2. April 1968 (BGBl. I S. 173) haben oder die wegen der Einfügung der §§ 12 a und 13 a notwendig geworden sind.

Durch Nr. 1 wird dem Bundesminister für Verkehr das Recht eingeräumt, den Umfang der Kosten bei Straßenkreuzungen (§ 12) und Kreuzungen zwischen Straßen und Gewässern (§ 12 a) näher zu bestimmen. Nach Nr. 2 kann durch Rechtsverordnung bestimmt werden, wie bei höhenungleichen Kreuzungen, die auf Verlangen der beteiligten Straßenbaulastträger geändert werden (vgl. § 12 Abs. 3 Nr. 2), Baukosten in vereinfachter Form zu ermitteln sind (vgl. auch § 16 Abs. 1 Nr. 2 EKrG und § 41 Abs. 7 Nr. 2 WaStrG).

Durch Nr. 4 wird die Möglichkeit eröffnet, die Berechnung und Zahlung von Ablösungsbeträgen näher zu regeln. Die Ermächtigung ist die Folge der Einfügung eines Satzes 2 in § 13 Abs. 3, der die Ablösung von Mehrkosten auf Verlangen eines Beteiligten vorsieht, sowie des § 13 a Abs. 2 Satz 1, nach dem Unterhalts- und Betriebskosten für die Kreuzungsanlage ebenfalls abgelöst werden können (vgl. auch § 16 Abs. 1 Nr. 3 EKrG).

Zu Artikel 1 Nr. 13 (neuer § 16 a FStrG)

§ 16 a tritt an die Stelle des § 19 Abs. 4. Es ist ausreichend, statt der Anordnung durch die Enteignungsbehörde in jedem Einzelfall eine allgemeine Duldungspflicht von Eigentümern und sonstigen Nutzungsberechtigten für Vorarbeiten vorzusehen. In der Regel werden Vorarbeiten auf Grundstücken geduldet, so daß eine Anordnung nur selten notwendig war. Eine allgemeine Duldungspflicht, wie

sie jetzt Absatz 1 vorsieht, ist in Anlehnung an § 151 Abs. 1 Satz 1 BBauG auch ausreichend, weil sich diese Duldungspflicht im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hält. Die Zustimmung des Wohnungsinhabers nach Satz 2 für das Betreten von Wohnungen, das bei Vorarbeiten für eine Straßenbaumaßnahme selten vorkommt, ist wegen Artikel 13 Absatz 1 GG erforderlich. Satz 3 bringt zum Ausdruck, daß das Betreten von Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräumen ohne Zustimmung des Inhabers in den Zeiten statthaft ist, in denen die Räume normalerweise geschäftlich oder betrieblich genutzt werden (vgl. BVerfGE 32, 54).

Absatz 2 regelt die Unterrichtung der Eigentümer oder Nutzungsberechtigten über die geplanten Vorarbeiten. Dabei hängt die Art der Bekanntgabe (unmittelbare Benachrichtigung oder öffentliche Bekanntmachung) von dem Umfang der notwendigen Vorarbeiten auf dem Grundstück ab. Soweit umfangreiche Vorarbeiten vorgesehen sind, ist die unmittelbare Benachrichtigung zweckmäßig. Eine allgemeine Entschädigungsregelung für das Dulden von Vorarbeiten ist nicht vorzusehen, da sich die Duldungspflicht im Rahmen der Sozialpflichtigkeit des Eigentums hält.

Absatz 3 beschränkt deshalb die Entschädigungsverpflichtung des Trägers der Straßenbaulast auf die Fälle, in denen durch Vorarbeiten Schäden (z. B. an Anlagen oder am Aufwuchs) entstehen. Da es sich hierbei meist um einfach liegende Tatbestände handelt, ist es nicht erforderlich, die Enteignungsbehörde, die in den meisten Ländern bei der höheren Verwaltungsbehörde ist, als Festsetzungsbehörde bei Nichteinigung über die Höhe des Ausgleichs zu bestimmen.

Zu Artikel 1 Nr. 14 (§ 17 FStrG)

In Absatz 1 soll Satz 1 redaktionell vereinfacht werden. Durch den neuen Satz 2 soll das wichtige, auch von der Rechtsprechung stets betonte Gebot der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Gesetz ausdrücklich verankert werden. Welche öffentlichen Belange in die Abwägung einzubeziehen sind, hängt vom Einzelfall ab. Dazu gehören im Zeitalter von Technik und Industrialisierung auch die Erhaltung einer menschenwürdigen Umwelt, z. B. durch Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen. Die öffentlichen Belange sind untereinander und im Hinblick auf Artikel 14 GG gegen die privaten Belange abzuwägen. Dies ist eine unabdingbare Voraussetzung für jede ausgewogene raumbeanspruchende Planung (vgl. § 1 Abs. 4 BBauG). Das Gebot der Abwägung drückt gleichzeitig aus, daß kein öffentlicher Belang einen Vorrang beanspruchen kann. Andererseits stellt § 17 Abs. 4 sicher, daß dem Träger der Straßenbaulast die notwendigen Vorkehrungen für das öffentliche Wohl aufgegeben werden sowie Vorkehrungen zum Schutze benachbarter Grundstücke vor Gefahren und Nachteilen, zu denen

auch erhebliche Belästigungen durch Immissionen gehören können. Satz 3 stellt klar, daß in der Planfeststellung auch über die Kosten anderer Beteiligter (z. B. der Gemeinde für die Gehwegverbreiterung in der Ortsdurchfahrt) entschieden werden soll. Die bisherigen Sätze 2 und 3 des jetzt geltenden § 17 Abs. 1 sind wegen des neuen § 18 b Abs. 1 entbehrlich geworden.

In Absatz 2 Satz 1 wird zusätzlich bestimmt, daß die Planfeststellung auch dann entfallen kann, wenn sich die Betroffenen mit der Übertragung des Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben. Die Regelung ist die Konsequenz aus der Einfügung des Absatzes 2 a bei § 19 (Art. 1 Nr. 18).

Durch die Ergänzung in Absatz 3 Satz 2 wird klargestellt, daß auch bei Abweichungen vom Bebauungsplan insoweit eine zusätzliche Planfeststellung erforderlich ist. Satz 3 tritt an die Stelle des bisherigen Absatzes 8, mit dem er inhaltlich übereinstimmt.

Zu Artikel 1 Nr. 15 (neuer § 17 a FStrG)

Polizeistationen, Einrichtungen der Unfallhilfe, Hub-schrauberlandeplätze und ähnliche Anlagen dienen der Sicherheit und Ordnung auf den Bundesfernstraßen, besonders auf den Bundesautobahnen. Sie werden speziell im Interesse des Verkehrs auf diesen Straßen angelegt und müssen eigene Zufahrten zu ihnen haben. Ausschlaggebend für die richtigen Standorte dieser Anlagen sind die Bedürfnisse des Verkehrs. Die Zufahrten müssen an Stellen angelegt werden, wo sie keine Gefahr für den fließenden Verkehr bedeuten. Diese Anlagen können deshalb einwandfrei nur mit den Straßen selbst geplant und mit diesen zusammen in demselben Plan gemeinsam festgestellt werden. Da sie weder Nebenanlagen noch Nebenbetriebe (§ 1 Abs. 4 Nrn. 4 und 5) sind, soll durch § 17 a eine einheitliche Planfeststellung ermöglicht werden. Von dieser Möglichkeit wird nur Gebrauch gemacht werden, wenn der zuständige Träger dieser Anlagen es wünscht.

Zollanlagen an Bundesfernstraßen werden den Anlagen des § 17 a Satz 1 gleichgestellt, weil hier die gleiche Notwendigkeit einer Einbeziehung in die Planfeststellung besteht.

Zu Artikel 1 Nr. 16 (§§ 18 bis 18 e FStrG)

Das Planfeststellungsverfahren, dessen Vorschriften bisher in § 18 enthalten waren, soll durch die neuen §§ 18 bis 18 e genauer geregelt und verbessert werden. Diese Vorschriften stimmen im wesentlichen mit dem Abschnitt „Planfeststellungsverfahren“ des Entwurfs eines Verwaltungsverfahrensgesetzes (BT-Drucksache VI/1173) überein, den der Deutsche Bundestag in der vergangenen Legislaturperiode nicht mehr verabschiedet hat. Da die umfangreiche Kodifikation des Verwaltungsverfahrenrechtes auch einen erheblichen Teil dieser Legislaturperiode be-

anspruchen wird, soll der Abschnitt Planfeststellung schon in dieser Novelle zum FStrG für den Straßenbau Gesetz werden, für den die Planfeststellung von besonders großer Bedeutung ist. In dieser Weise war der Gesetzgeber auch bei der Verabschiedung des Abfallbeseitigungsgesetzes vom 7. Juni 1972 (BGBl. I S. 873) vorgegangen und hatte aus denselben Gründen die Vorschriften des Entwurfs eines Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Planfeststellung als §§ 20 bis 29 in das Abfallbeseitigungsgesetz übernommen.

Die neuen Vorschriften treffen Bestimmungen über das Anhörungsverfahren (§ 18), den Planfeststellungsbeschluß (§ 18 a), die Rechtswirkungen der Planfeststellung (§ 18 b), Planänderungen vor Fertigstellung des Vorhabens (§ 18 c), die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses (§ 18 d) und das Zusammentreffen mehrerer Vorhaben (§ 18 e). Wegen der Einzelheiten kann auf die Begründung zu den §§ 60 bis 65 des Entwurfs eines Verwaltungsverfahrensgesetzes (BT-Drucksache VI/1173) verwiesen werden. Nur geringfügige Änderungen waren notwendig, um den Besonderheiten des Straßenbaurechts Rechnung zu tragen. So enthält § 18 a Abs. 1 die Bestimmung, daß die oberste Landesstraßenbaubehörde Planfeststellungsbehörde ist und daß bei Meinungsverschiedenheiten zwischen ihr und der höheren Verwaltungsbehörde des Landes oder einer anderen beteiligten Behörde die Weisung des Bundesministers für Verkehr einzuholen ist (bisher § 18 Abs. 5).

Auf eine Auslegung der Pläne im Anhörungsverfahren kann nach § 18 Abs. 3 verzichtet werden, wenn der Kreis der Betroffenen bekannt ist und wenn sie den Plan einsehen können. In diesem Fall kann der Erörterungstermin ihnen direkt mitgeteilt werden, so daß auch dessen öffentliche Bekanntmachung entbehrlich ist (§ 18 Abs. 6 Sätze 2 und 3). Ebenso kann in diesem Fall die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Planes unterbleiben (§ 18 a Abs. 4).

§ 18 a Abs. 5 sieht vor, daß es einer Nachprüfung des Planfeststellungsbeschlusses in einem Vorverfahren nach § 68 VwGO vor der Einholung der verwaltungsgerichtlichen Klage nicht bedarf. Das förmliche Verfahren der Planfeststellung bietet die Gewähr dafür, daß alle Einwendungen und Argumente sorgfältig geprüft werden. Bedeutung hat diese Vorschrift nur dort, wo eine andere als die oberste Landesstraßenbaubehörde Planfeststellungsbehörde ist. Eine entsprechende Vorschrift enthält § 41 Abs. 7 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg vom 20. März 1969 (Ges.Bl. S. 127) i. d. F. des Gesetzes vom 12. Mai 1970 (Ges.Bl. S. 157).

Der Plan, mit dessen Durchführung noch nicht begonnen ist, tritt nach 5 Jahren außer Kraft (§ 18 b Abs. 2). Diese auch in § 62 Abs. 4 des Entwurfs eines Verwaltungsverfahrensgesetzes enthaltene Vorschrift soll für den Straßenbau dadurch ergänzt werden, daß die Planfeststellungsbehörde die Plan-

feststellung in ihrer Wirksamkeit um höchstens 3 Jahren verlängern kann. Selbst bei bester Planung und Bauvorbereitung ist es möglich, daß sich der Beginn von Bauvorhaben z. B. aus haushaltsmäßigen oder konjunkturellen Gründen verzögert. Es wäre ein nicht vertretbarer Aufwand, nur deshalb ein neues Planfeststellungsverfahren beginnen zu müssen. Die Rechte der Betroffenen werden durch die Verlängerung nicht beeinträchtigt. Sie ergeben sich aus § 9 a.

Zu Artikel 1 Nr. 17 (neuer § 18 f)

Bisher ist die vorzeitige Besitzeinweisung in § 19 Abs. 3 geregelt. Dort sind nur die Voraussetzungen festgelegt. Da schon die vorzeitige Besitzeinweisung nicht unerheblich in die Belange eines Betroffenen eingreift, ist eine eingehendere Verfahrensregelung aus rechtsstaatlichen Gründen geboten.

In Absatz 1 wird bestimmt, wann der Träger der Straßenbaulast in den Besitz eingewiesen werden kann. Dem Antrag über die Besitzeinweisung müssen ergebnislose Verhandlungen mit dem Betroffenen über eine Bauerlaubnis vorausgegangen sein. Da in diesem Stadium vielfach die Höhe der Entschädigung für die Vollinanspruchnahme eines Grundstückes noch nicht ermittelt ist, andererseits die Besitzeinweisung nur eine vorläufige Regelung bis zur endgültigen gütlichen Einigung über Eigentumsübergang und Entschädigung bzw. bis zur Enteignung darstellt, ist es ausreichend, wenn dem Betroffenen vor Antragstellung angeboten wurde, daß ihm seine Entschädigungsansprüche vorbehalten werden. Es ist nicht Aufgabe des Besitzeinweisungs-, sondern des Enteignungsverfahrens, eine Klärung teilweise langwieriger Entschädigungsfragen herbeizuführen.

Absatz 2 enthält den Grundsatz des rechtlichen Gehörs und regelt die Fristen. Teilweise hat sich das Besitzeinweisungsverfahren vor Enteignungsbehörden über Monate erstreckt, weil die Termine zu spät anberaumt wurden. Dies steht mit Sinn und Zweck der Besitzeinweisung, eine sofortige vorläufige Regelung zu treffen, nicht im Einklang und verzögert den Beginn der aus Gründen des öffentlichen Wohles notwendigen Straßenbaumaßnahmen. Dadurch kann der Träger der Straßenbaulast außerdem gehalten sein, die für die Baumaßnahmen im Haushalt bereitgestellten Gelder zweckentfremdet für Stillhaltekosten von Baufirmen zu verwenden. Aus rechtsstaatlichen Gründen ist in Absatz 2 auch eine Ladungsfrist der Betroffenen festgelegt worden, die für das Besitzeinweisungsverfahren in den Landesenteignungsgesetzen fehlt. Unter Berücksichtigung der Belange der Betroffenen und der Notwendigkeit der Beschleunigung des Besitzeinweisungsverfahrens ist eine Ladungsfrist von mindestens einer Woche angemessen.

Da es für die Bemessung der späteren Entschädigung auf den Zustand eines Grundstückes ankommt, wird in Absatz 3 bestimmt, daß der Zustand des

Grundstückes im Rahmen des Besitzeinweisungsverfahrens in einer Niederschrift festzuhalten ist (z. B. Aufwuchs, Zustand von Gebäuden). Dies kann dann unterbleiben, wenn es nur auf die Grundstücksqualität (z. B. Bauland) ankommt, da der Verkehrswert eines Grundstückes an Hand von Vergleichspreisen zu ermitteln ist.

Die Sätze 1 und 2 des Absatzes 4 bestimmen die Voraussetzungen für die Wirksamkeit der Besitzeinweisung. Sätze 2 und 3 entsprechen § 116 Abs. 1 Sätze 4 und 5 BBauG. Im Hinblick auf Sinn und Ziel der Besitzeinweisung soll bei Antrag des unmittelbaren Besitzers die in Satz 3 genannte Frist von 2 Wochen nur in begründeten Fällen überschritten werden. Die Sätze 4 und 5 entsprechen § 116 Abs. 3 BBauG. Durch Satz 5 wird klargestellt, daß die Besitzeinweisung dem Träger der Straßenbaulast nicht nur ein Recht zur Erlangung des unmittelbaren Besitzes, sondern den unmittelbaren Besitz selbst verschafft.

Absatz 5 verpflichtet den Träger der Straßenbaulast, eintretende Vermögensnachteile dem Betroffenen auszugleichen. Die Besitzeinweisungsentschädigung umfaßt den Ausgleich des Nutzungsentganges. Er wird in den meisten Fällen durch Verzinsung der Enteignungsentschädigung ausgeglichen werden können, denn diese stellt eine besonders geeignete Form der Nutzungsentschädigung dar (vgl. auch § 116 Abs. 4 BBauG und Urteil des BGH vom 28. 4. 1966 – WM 1966, 774). Die Entscheidung über die Besitzeinweisungsentschädigung kann entweder mit dem Beschluß über die Besitzeinweisung verbunden werden oder gesondert erfolgen.

Absatz 6 regelt die Aufhebung der vorzeitigen Besitzeinweisung und die Entschädigung von Nachteilen, wenn der festgestellte Plan aufgehoben wird. Da die Errichtung der in § 17 a genannten Anlagen ebenfalls im öffentlichen Interesse liegt und deshalb der sofortige Beginn der Bauarbeiten geboten sein kann, werden die Absätze 1 bis 6 für entsprechend anwendbar erklärt. Der Träger der Anlage beziehungsweise die ihn **vertretende Behörde** tritt an die Stelle des Trägers der Straßenbaulast bzw. der Straßenbaubehörde.

Zu Artikel 1 Nr. 18 (§ 19 FStrG)

In den Absätzen 1 und 2 ist die Änderung eine Folge der Ersetzung des § 18 durch die §§ 18 bis 18 e des Entwurfes.

Eine dem neu eingefügten Absatz 2 a entsprechende Regelung ist in den meisten Landesstraßengesetzen enthalten (z. B. § 42 Abs. 2 StrG BW, Artikel 40 Abs. 6 BayStrWG, § 36 Abs. 2 Hess.StrG, § 42 Abs. 3 NStrG, § 42 Abs. 4 LStrG NW, § 44 Abs. 4 Saarl-WG, § 44 Abs. 4 StrWG SH). Sie hat sich **bewährt**, denn in den meisten Fällen, in denen mit den Grundstückseigentümern keine abschließende Einigung erreicht werden kann, ist nur die Höhe der Entschädigung strittig. Absatz 2 a ermöglicht im

Interesse eines Betroffenen, frühzeitig das Entschädigungsfeststellungsverfahren durchführen zu können, wenn er sich mit der Übertragung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt hat. Dadurch wird erreicht, daß der Betroffene rascher die angemessene Entschädigung erhält und daß zur Entlastung der Enteignungsbehörde nur das Entschädigungsfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Das Entschädigungsfeststellungsverfahren kann auch auf einzelne Positionen der Entschädigung beschränkt werden, über die keine Einigung zwischen den Beteiligten erzielt werden konnte.

Absatz 2 b regelt die Voraussetzung, unter denen ein Enteignungsverfahren für die in § 17 a genannten Anlagen durchgeführt werden kann. Wegen des Sachzusammenhangs ist es geboten, die Absätze 1, 2 und 2 a für entsprechend anwendbar zu erklären. Damit tritt der Träger dieser Anlagen an die Stelle des Trägers der Straßenbaulast. Im übrigen gilt für die Fälle des § 17 a auch Absatz 5, so daß sich das Enteignungsverfahren (einschließlich der Entschädigungsfeststellung) nach den für die öffentlichen Straßen im Landesbereich maßgebenden Enteignungsgesetzen der Länder richtet. Da nach Absatz 2 b die Enteignung zugunsten des Trägers der jeweiligen Anlage erfolgt, ist er auch zur Zahlung der Enteignungsentschädigung verpflichtet.

Zu Artikel 1 Nr. 19 (§ 22 Abs. 3 FStrG)

Die Ergänzung des Absatzes 3 ist wegen der Einfügung des Absatzes 7 a in § 8 erforderlich. Das Landesrecht soll auch dann Anwendung finden, wenn eine Behörde Maßnahmen zur Beendigung der Benutzung oder zur Erfüllung der Auflagen treffen muß.

Zu Artikel 1 Nr. 20 (§ 23 FStrG)

Absatz 1 enthält im wesentlichen die bisherige Regelung. Die Vorschrift wird jedoch genauer und übersichtlicher gefaßt. Dabei wird jeweils die Norm angegeben, gegen die verstoßen wird oder auf die sich die Bußgeldvorschrift stützt. Die Erweiterung der Vorschrift auf fahrlässiges Handeln liegt im Interesse der Verkehrssicherheit und des besseren Schutzes der Straße. Nummern 1, 2 und 4 stimmen mit den in Absatz 1 Nr. 1 (alt) enthaltenen Tatbeständen überein. Die Einbeziehung der Nummern 3 und 5 ist eine Folge der klareren Unterhaltungsregelung in § 8 Abs. 2 a und § 8 a Abs. 3. Aus Nummer 2 (alt) werden die in den Nummern 6 bis 8 (neu) aufgeführten Tatbestände übernommen. In Nummer 6 wird als Folge der Ergänzung von § 9 die verbotswidrige Vornahme von Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfanges einbezogen. Nummer 9 ist erforderlich, weil § 9 a eine wichtige Schutzbestimmung für den geplanten Straßenbau darstellt. Nummer 10 entspricht besser der Fassung des § 10 Abs. 2 Satz 1 als die bisherige Nummer 3. Nummer 11 ist aus Gründen der Verkehrssicherheit

geboten. Nummer 12 ist erforderlich, weil die Vorarbeiten und die Anbringung von Markierungszeichen wichtige Voraussetzungen für die Straßenplanung sind.

Absatz 2 setzt das Höchstmaß der Geldbuße unter Berücksichtigung des Schutzbedürfnisses unterschiedlich fest. Hinsichtlich des Höchstmaßes der Geldbuße bei fahrlässigem Handeln wird auf § 13 Abs. 2 OWiG verwiesen.

Zu Artikel 1 Nr. 21 (§ 24 Abs. 5 FStrG)

Die Regelung über die bis 1953 gebauten Ortsumgehungen kann entfallen, weil es wegen der Streichung des § 5 Abs. 5 und 6 besondere Bestimmungen über Ortsumgehungen nicht mehr gibt.

Zu Artikel 2 Abs. 1 (Übergangsvorschrift zu § 5 Abs. 2 FStrG)

Die Anhebung der für die Baulastträgerschaft maßgebenden Einwohnerzahl auf 80 000 Einwohner und das Abstellen auf die letzte Volkszählung von 1970 soll keinen rückwirkenden Baulastwechsel zur Folge haben. Daher sind besondere Termine für den Wechsel der Baulast nach Inkrafttreten des Gesetzes festgelegt. Dabei soll der Übergang auf den Bund (bei einem voraussichtlichen Inkrafttreten des Gesetzes Mitte des Jahres 1974) am 1. Januar 1975 stattfinden (Artikel 5 Satz 1), um eine möglichst frühe finanzielle Entlastung der betroffenen Gemeinden zu erreichen. Den Gemeinden, die bis zum Inkrafttreten des Gesetzes noch durch kommunalen Zusammenschluß auf mehr als 80 000 Einwohner anwachsen werden, soll für einen Baulastwechsel die in § 5 Abs. 2 vorgesehene mindestens zweijährige Übergangsfrist erhalten bleiben. Daher ist hier der Baulastwechsel auf den 1. Januar 1977 festgelegt.

Zu Artikel 2 Abs. 2 (Übergangsvorschrift zu § 9a Abs. 3 FStrG)

Nach Satz 1 sollen Planungsgebiete, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes festgelegt worden sind, bestehenbleiben, auch wenn ihre Festlegung nicht durch Rechtsverordnung erfolgte. Soll die Veränderungssperre verlängert werden, so muß das Planungsgebiet nach der neuen Fassung des § 9a Abs. 3 Satz 1 in der Form einer Rechtsverordnung festgelegt werden. Da die Dauer insgesamt höchstens vier Jahre betragen darf, ist nach Satz 2 die Dauer des vor Inkrafttretens dieses Gesetzes festgelegten Planungsgebietes bei der neuen Festlegung zu berücksichtigen.

Zu Artikel 2 Abs. 3 (Übergangsvorschrift zu §§ 12 und 12a FStrG)

Durch die Änderung der Kostenbestimmungen in § 12 und die Einfügung des § 12a sollen frühere Kostenentscheidungen in Planfeststellungen und

frühere Kostenvereinbarungen nicht aufgehoben werden. Die geänderten und neu eingefügten Bestimmungen gelten daher nur für solche Bauvorhaben, für die der Plan noch nicht festgestellt oder eine Kostenregelung noch nicht vereinbart worden ist.

Zu den Artikeln 3 und 4

Artikel 3 enthält die Ermächtigung zur Bekanntmachung der Neufassung des Bundesfernstraßengesetzes, Artikel 4 die Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

Auf die Bedeutung von Satz 1 wurde schon zu Artikel 2 Abs. 1 hingewiesen.
Im übrigen kann das Gesetz unverzüglich in Kraft treten.

Stellungnahme des Bundesrates

Artikel 1

1. Nummer 1 (§ 2)

Nach Buchstabe b ist folgender Buchstabe c einzufügen:

„c) In Absatz 6 Satz 2 werden die Worte „Widmung oder“ gestrichen.“

Begründung

Der Bundesminister für Verkehr hat bereits mit Allgemeinem Rundschreiben Nr. 2/1965 vom 25. März 1965 die Befugnis zur Erklärung des Einverständnisses für Widmungen von Bundesfernstraßen, deren Aus- oder Neubau im Haushalt des Bundes ausgebracht war, auf die obersten Straßenbaubehörden der Länder übertragen und damit auf seine Mitwirkung verzichtet. In der Mittelbewilligung für bestimmte bauliche Maßnahmen ist auch schon das Einverständnis für die anschließende Widmung enthalten. Für kleinere bauliche Veränderungen, die nicht besonders im Haushalt ausgewiesen sind, erscheint die Herbeiführung des Einverständnisses des Bundesministers für Verkehr durch die Auftragsverwaltung überflüssig, weil sie nur eine unnötige Verwaltungsverzögerung bedeutet.

Buchstabe c wird Buchstabe d.

2. Nummer 2 (§ 5)

In Buchstabe c (§ 5 Abs. 4 Satz 1) ist das Wort „mehrfachen“ durch das Wort „häufigen“ zu ersetzen.

Begründung

Es soll verdeutlicht werden, daß nur einige Verknüpfungen für die Charakterisierung einer Ortsdurchfahrt nicht ausreichen.

3. Nummer 3 (§ 6)

Nummer 3 (§ 6 Abs. 1 b) ist zu streichen.

Begründung

Für die vorgesehene Regelung besteht kein praktisches Bedürfnis, weil sich in der Praxis solche Fälle nur vereinzelt ergeben. Die Vorschrift würde weiterhin Ansatzpunkte für zahlreiche Streitigkeiten bieten, weil oft nicht feststehen wird, ob ein Grundstück ganz oder teilweise „für den Bau einer Straße“ erworben worden ist und ob oder in welchem Umfange das Grundstück „dauernd für die Straße benötigt wird“.

Die Erfahrung zeigt, daß im Zuge der Umstufungsverhandlungen von Fall zu Fall angemessene Regelungen auch unter dem geltenden Recht erzielt werden können.

4. Nach Nummer 3 (§ 7)

Folgende Nummer 3 a ist einzufügen:

„3 a. § 7 Abs. 2 a erhält folgende Fassung:

„(2 a) Macht die dauernde Beschränkung des Gemeingebrauchs durch die Straßenbaubehörde die Herstellung von Ersatzstraßen oder -wegen notwendig, so ist der Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraße zur Erstattung der Herstellungskosten verpflichtet, es sei denn, daß er die Herstellung auf Antrag des zuständigen Straßenbaulastträgers selbst übernimmt.“

Begründung

Da in der Praxis die Herstellung von Ersatzstraßen oder -wegen durch den Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraßen überwiegt, ist eine Klarstellung im Gesetz geboten.

5. Nummer 5 (§ 8)

In Buchstabe g ist Absatz 7 a wie folgt zu fassen:

„(7 a) Wird eine Bundesfernstraße ohne die erforderliche Erlaubnis benutzt oder kommt der Erlaubnisnehmer seinen Verpflichtungen nicht nach, kann die für die Erteilung der Erlaubnis zuständige Behörde die erforderlichen Anordnungen erlassen. Sind solche Anordnungen nicht oder nur unter unverhältnismäßigem Aufwand möglich oder nicht erfolgversprechend, so kann sie den rechtswidrigen Zustand auf Kosten des Pflichtigen beseitigen oder beseitigen lassen.“

Begründung

Die Neufassung stellt klar, daß der Benutzer oder Erlaubnisnehmer in erster Linie durch Verwaltungsakt angehalten werden soll, den ordnungsmäßigen Zustand herzustellen. Die Ersatzvornahme kann erst in Betracht kommen, wenn dies untunlich ist. Die Abgrenzung muß im Gesetz getroffen werden.

6. Nummer 6 (§ 8 a)

In § 8 a Abs. 8 ist nach dem zweiten Satz folgender Satz einzufügen:

„Der Entschädigungsanspruch ist innerhalb von fünf Jahren seit Inbetriebnahme einer nach

Inkrafttreten dieses Gesetzes neu gebauten oder erheblich geänderten Bundesfernstraße geltend zu machen.“

Begründung

Die Festsetzung einer Ausschußfrist für Entschädigungsansprüche ist angemessen, wenn Bundesfernstraßen nach Inkrafttreten des Gesetzes neu gebaut oder erheblich geändert werden. Lärmbeeinträchtigungen sind nur für eine begrenzte Zeit seit Inbetriebnahme einer neu gebauten oder erheblich geänderten Straße als deren unmittelbare Folgewirkung anzusehen, sonst aber durch den allgemeinen Verkehrszuwachs bedingt, der von den Anliegern aller Straßen aufgrund der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hingenommen werden muß. Ein Zeitraum von fünf Jahren nach Entstehen eines neuen zusätzlichen Verkehrs muß für entsprechende Beobachtungen und Feststellungen ausreichen.

7. Nummer 7 (§ 9)

a) Nummer 7 Buchstabe a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten dürfen längs der Bundesfernstraßen

1. Wohngebäude in Gebieten mit einem Dauerschallpegel über 65 dB (A) und Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen in Gebieten mit einem Dauerschallpegel über 60 dB (A),
2. Hochbauten anderer Art in einer Entfernung bis zu 40 m bei Bundesautobahnen und bis zu 20 m bei Bundesstraßen, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn,
3. bauliche Anlagen, die über Zufahrten oder Zugänge an Bundesstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen,

nicht errichtet werden. Satz 1 Nr. 2 gilt entsprechend für Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs. Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

b) Nummer 7 Buchstabe h wird wie folgt geändert:

h) Absatz 7 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 ist ab Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren

für die Bauleitplanung bindend; weitergehende Anforderungen bleiben unberührt.“

Begründung

Unter den Gesichtspunkten des Lärmschutzes sind die bisher vorgeschriebenen Abstandsflächen an Bundesstraßen zu gering. Unbeschadet möglicher Ausnahmen in Einzelfällen nach § 9 Abs. 8 sollen durch erweiterte Anbauverbote schädliche Lärmbelastungen vermieden werden. Es handelt sich jedoch nur um gesetzliche Mindestanforderungen. Die Bauleitplanung wird sich nach strengeren Grundsätzen zu richten haben, wie sie insbesondere in der Vornorm DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ niedergelegt sind.

8. Nummer 7 (§ 9) und Nummer 8 (§ 9 a)

a) In § 9 Abs. 4 und in § 9 a Abs. 1 ist in dem neu zu fassenden Satz 1 jeweils nach dem Wort „einzusehen“ einzufügen „(§ 18 Abs. 3)“.

Begründung

Notwendiger Hinweis.

b) In § 9 Abs. 8 Satz 1 sind die Worte „dem Bauverbot“ durch die Worte „den Verboten“ zu ersetzen.

Begründung

Anpassung an die sonstige Fassung der Vorschrift.

Das gleiche gilt für § 23 Abs. 1 Nr. 8 (Nummer 20).

9. Nummer 9 (§ 12)

Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:

c) Die Absätze 3 und 3 a erhalten folgende Fassung:

„(3) Wird eine höhenungleiche Kreuzung geändert, so fallen die dadurch entstehenden Kosten

1. demjenigen Träger der Straßenbaulast zur Last, der die Änderung verlangt oder hätte verlangen müssen,
2. den beteiligten Trägern der Straßenbaulast zu Last, die die Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen, und zwar im Verhältnis der Fahrbahnbreiten nach der Änderung.“

Begründung

Anpassung an die Regelung des § 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz. Darüber, ob eine Änderung hätte verlangt werden müssen, ist in der Planfeststellung gemäß § 12 Abs. 4 FStrG zu entscheiden.

Die Änderung des letzten Halbsatzes in Nummer 2 dient der Rationalisierung. Die Errechnung der Kostenanteile nach Vergleichsentwürfen erfordert regelmäßig einen hohen Verwaltungsaufwand und gibt Anlaß zu vielfältigen Meinungsverschiedenheiten. Über probeweise vom Bundesministerium für Verkehr zu § 12 EKrG eingeführte vereinfachte Berechnungsweisen liegen noch keine Erfahrungen vor. Demgegenüber führt die vorgeschlagene Regelung zu klaren Anteilen, wie die Erfahrungen zu Absatz 2 zeigen, ohne daß sich sehr wesentliche Unterschiede der Kostenanteile einstellen.

„(3 a) Wird eine höhengleiche Kreuzung wegen des Ausbaues einer Straße geändert, so hat der Träger der Straßenbaulast dieser Straße die Kosten der dadurch notwendigen Änderungen zu tragen. Wird eine höhengleiche Kreuzung wegen des Ausbaues mehrerer Straßen geändert, so gilt für die Kosten der dadurch notwendigen Änderungen Absatz 2. Wird die Änderung einer höhengleichen Kreuzung unabhängig von dem Ausbau einer Straße wegen der Entwicklung des Verkehrs erforderlich, so gilt für die Kosten dieser Änderung ebenfalls Absatz 2. Für die Träger der Straßenbaulast derjenigen Straßenäste, die 20 vom Hundert des Verkehrs eines anderen Straßenastes nicht erreichen, entfällt eine Kostenbeteiligung. Die Träger der Straßenbaulast anderer beteiligter Straßenäste haben den Anteil der Änderungskosten, der auf den oder die Träger der Straßenbaulast von Straßenästen mit schwachem Verkehr im Sinne des Satzes 4 entfallen würde, im Verhältnis ihrer Fahrbahnbreiten mitzutragen.“

Begründung

Es ist nicht gerechtfertigt, das Veranlassungsprinzip bei der Änderung höhengleicher Kreuzungen nicht anzuwenden, insoweit hier der Veranlasser beim Ausbau einer Straße eindeutig feststeht. Satz 1 entspricht der bisherigen Regelung, die sich in der Praxis bewährt hat. Eine Änderung würde zu einer erheblichen finanziellen Mehrbelastung der anderen an der Kreuzung beteiligten Straßenbaulastträger führen.

Bei der Änderung höhengleicher Kreuzungen wegen des Ausbaues mehrerer Straßen (Satz 2) oder wegen der Entwicklung des Verkehrs (Satz 3) ist die Anwendung des Veranlassungsprinzips dagegen nicht möglich. Die Kostenteilung nach Fahrbahnbreiten führt zu praktikablen Lösungen und dient, wie in der Begründung zu Absatz 3 ausgeführt, der Rationalisierung.

Die Sätze 4 und 5 sollen deutlicher machen, wie die Kostenverteilung sich regelt, wenn der Verkehr auf mehreren der an einer Kreuzung beteiligten Straßenäste schwach ist.

10. Nummer 10 (§ 12 a)

Nummer 10 (§ 12 a) ist zu streichen.

Begründung

Gewässer sind überwiegend nicht künstlich geschaffene Verkehrsanlagen, sondern natürliche Bestandteile der Erdoberfläche, die durch Topographie und Abflußverhältnisse so erheblich determiniert sind, daß sie der Disposition der jeweiligen Planungs- und Ausbauträger weitgehend entzogen sind. Beim Ausbau von Kreuzungen zwischen Straßen und Gewässern müssen darüber hinaus die vom Allgemeinwohl getragenen besonderen wasserwirtschaftlichen Interessen berücksichtigt werden, die bei der Kreuzung mit dem Gewässer entstehen (vgl. I 4 Abs. 1 FStrG); so müssen etwa aus Gründen der öffentlichen Sicherheit (Überschwemmungsgefahr) an den Kreuzungen Änderungen getroffen werden. Es besteht kein Anlaß, die Kosten für sie der Körperschaft aufzuerlegen, deren Behörde die Änderung verlangt.

Die Bundesregierung sollte im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens eine Lösung zu finden versuchen, die diese Gesichtspunkte berücksichtigt. Die vorgesehene Fassung der Vorschrift wird ihnen nicht gerecht.

11. Nummer 11 (§ 13)

Buchstabe b (§ 13 Abs. 1) ist wie folgt zu fassen:

„b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bei höhengleichen Kreuzungen hat der Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraße die Kreuzungsanlage zu unterhalten.“

Begründung

In den Straßengesetzen der Länder Baden-Württemberg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz ist die Unterhaltungslast an höhengleichen Kreuzungen öffentlicher Straßen in der Weise geregelt, daß der Träger der Straßenbaulast für die Straße höherer Verkehrsbedeutung (der höheren Straßengruppe) die Kreuzungsanlage, d. h. alle Straßenteile, deren Anlage durch die Überschneidung des Verkehrs erforderlich wird, zu unterhalten hat. Es erscheint angemessen, daß der Bund sich dieser fortschrittlicheren Regelung für die Bundesfernstraßen anschließt.

12. Nummer 12 (§§ 13 a und 13 b)

In Nummer 12 sind § 13 a zu streichen und § 13 b wie folgt zu ändern:

Es sind in Nummer 1 das Zitat „den §§ 12 und 12 a“ durch „§ 12“ zu ersetzen und Nummer 4 zu streichen.

Begründung

Die Streichung der Regelungen über die Unterhaltung von Straßenkreuzungen mit Gewässern ist zum Teil eine Folge der beantragten Streichung des Artikels 1 Nr. 10 (§ 12 a). Soweit der vorgesehene § 13 a daneben noch selbständigen Charakter hat, würde er zu untragbaren Ergebnissen führen. Die in § 13 a Abs. 1 vorgesehene Kostentragungspflicht für den Gewässerunterhaltungspflichtigen ist keine sachgerechte Aufteilung der Kostenlast. Sie würde in all den Fällen enteignenden Charakter haben, in denen ein Gewässer lediglich aus Gründen der Kostenersparnis für den Straßenbau oder aus anderen dem Straßenbau zuzurechnenden Gründen von der Straße unterquert wird und die Vorschriften des Wasserrechts nicht den Straßenbaulastträger als Unterhaltungspflichtigen für das Gewässer im Kreuzungsbereich bestimmen. Der für das Gewässer Unterhaltungspflichtige würde hier mit Kosten belastet, die sich nicht aus dem natürlichen Bestand des Gewässers ergeben, sondern von einem Dritten – dem Straßenbaulastträger – verursacht werden. Im übrigen wären die für das Gewässer Unterhaltungspflichtigen bei kleineren Gewässern (Beteiligte oder Gemeinden) in der Regel nicht in der Lage, die bei größeren Kreuzungsbauwerken anfallenden Unterhaltungsarbeiten durchzuführen.

Im übrigen Folge der Streichung der §§ 12 a und 13 a.

13. Nummer 14 (§ 17)

a) Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung kann eine Planfeststellung unterbleiben. Fälle von unwesentlicher Bedeutung liegen vor, wenn

- a) öffentliche Belange nicht beeinträchtigt werden oder die beteiligten Behörden dem Bauvorhaben zugestimmt haben;
- b) private Belange nur geringfügig berührt werden oder wenn sich ein Beteiligter mit der Übertragung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechtes schriftlich einverstanden erklärt hat (§ 19 Abs. 2 a).

In diesen Fällen genehmigt die sonst für die Planfeststellung zuständige Behörde die dem Bauvorhaben zugrunde liegenden Planunterlagen nach formloser Anhörung der Betroffenen. Über die aufrechterhaltenen Einwenden ist in der

Plangenehmigung zu entscheiden. Die Plangenehmigung ist den Betroffenen zu zustellen. Die Zustellung kann unterbleiben, wenn alle Betroffenen dem Bau vorher zugestimmt haben.“

Begründung

Mit Absatz 2 wird ein Rechtsinstitut geschaffen, das bei Straßenbaumaßnahmen von geringfügiger Bedeutung die Voraussetzungen des § 19 Abs. 1 begründet. Die vereinfachte Plangenehmigung tritt in den Fällen der Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung an die Stelle der formellen Planfeststellung. Wenn private Interessen berührt werden, gilt dies nur, wenn die Zahl der Betroffenen gering und der Eingriff unbedeutend ist. Die Entscheidung mit den Planunterlagen als Bestandteil ist den Beteiligten, die der Änderung nicht zugestimmt haben, mit Rechtsmittelbelehrung zuzustellen.

b) In Nummer 14 ist folgender Buchstabe d einzufügen:

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Im Planfeststellungsbeschluß sind dem Träger der Straßenbaulast die Errichtung und die Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahr, Nachteile oder erhebliche Belästigungen notwendig sind.“

Begründung

Es wird klargestellt, daß auch erhebliche Belästigungen durch Schutzmaßnahmen an der Straße selbst zu verhindern sind.

14. Nummer 16 (§§ 18 bis 18 e)

a) In der Neufassung von § 18 ist in Absatz 3 der Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Auf eine Auslegung kann verzichtet werden, wenn der Kreis der Betroffenen bekannt ist und ihnen Gelegenheit gegeben wird, innerhalb angemessener Frist den Plan einzusehen.“

Begründung

Klarstellung des Gewollten, denn der Kreis der Betroffenen soll Gelegenheit haben, sich in angemessener Frist über die beabsichtigte Baumaßnahme zu unterrichten.

b) In der Neufassung von § 18 Abs. 5 ist Satz 3 zu streichen.

Begründung

Das Institut der Planfeststellung ist dadurch gekennzeichnet, daß die Pläne ausgelegt werden und dies öffentlich (ortsüblich) bekannt gemacht wird, soweit nicht alle Beteiligten bekannt sind. Nach geltendem Recht ist eine Benachrichtigung einzelner Betroffener über die Planauslegung weder in der Planfeststellung nach dem FStrG, den Straßengesetzen der Länder, dem Bundesbahngesetz, Luftverkehrsgesetz, Bundeswasserstraßengesetz oder den Wassergesetzen der Länder vorgeschrieben. Da im Stadium der Planauslegung der Kreis der Betroffenen und ihr Wohnsitz meist noch nicht abschließend ermittelt ist, sollte eine gesetzliche Vorschrift über die Verständigung eines Teils der Betroffenen vermieden werden.

Eine Regelung über die Benachrichtigung der bekannten Betroffenen ist besser in Planfeststellungsrichtlinien zu treffen.

c) In der Neufassung von § 18 Abs. 6 ist

aa) Satz 3 wie folgt zu fassen:

„Die Behörden und diejenigen, die Einwendungen erhoben haben, sollen von dem Erörterungstermin benachrichtigt werden.“

Begründung

Die Soll-Vorschrift ermöglicht es bei einer überaus großen Zahl von Beteiligten, von einer besonderen Benachrichtigung abzusehen.

bb) folgender Satz 4 einzufügen:

„Im Falle des Absatzes 3 Satz 2 kann die Erörterung mit den Betroffenen bei Einsichtnahme in den Plan erfolgen.“

Satz 4 wird Satz 5.

Begründung

Die Bestimmungen von § 18 Abs. 3, 4, 6 und § 18 a Abs. 4 dienen einem vereinfachten Planfeststellungsverfahren. Nach der Erfahrung wird im Regelfalle dem bekannten Kreis der Betroffenen, bei dem es sich meistens um eine geringe Anzahl handelt, der Plan bei Einsichtnahme gleichzeitig erläutert, um das Verfahren zu beschleunigen.

d) In § 18 Abs. 6 ist folgender Satz anzufügen:

„Einer Benachrichtigung derjenigen, die Einwendungen erhoben haben, bedarf es nicht, wenn die Benachrichtigung wegen ihrer Zahl untunlich ist.“

Begründung

Der Gesetzentwurf wird den immer drängender werdenden Problem der Masseneinsprüche nicht gerecht. Müßte in Planfeststellungsverfahren mit

einer großen Zahl von Personen, die Einwendungen erhoben haben, jeder einzelnen vom Erörterungstermin benachrichtigt werden, dann wäre damit ein kaum zu bewältigender Aufwand an Zeit und Kosten verbunden, der in keinem angemessenen Verhältnis zu dem mit der Einzelbenachrichtigung verfolgten Zweck stehen würde.

e) § 18 a Abs. 1 Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

„Bestehen zwischen ihr und einer Bundesbehörde Meinungsverschiedenheiten, so ist vorher die Weisung des Bundesministers für Verkehr einzuholen.“

Begründung

Die Verpflichtung zur Einholung der Weisung des Bundesministers für Verkehr in jedem einzelnen Fall einer Meinungsverschiedenheit widerspricht den Erfordernissen einer ortsnahen, rationellen Verwaltung. Die Weisung, die der Bundesminister für Verkehr auf Grund des Artikels 85 Abs. 3 des Grundgesetzes auch ohne besondere Regelung im FStrG geben kann, hat ohnehin nur Bedeutung für das Innenverhältnis des Bundes zur Obersten Landesstraßenbaubehörde, ohne der Entscheidung der letzteren rechtlich eine andere Bedeutung verleihen zu können.

Oft sind Einwendungen von Behörden (Gemeinden, Zweckverbänden, Fachstellen) so eindeutig zu beurteilen oder so unbedeutend, daß es einen unvertretbaren Aufwand bedeutet, hiermit einen Bundesminister zu befassen. Das ist unvereinbar mit den Bemühungen um die Funktionalreform, in deren Rahmen von Seiten der Länder auch die Verlagerung der Planfeststellungskompetenz wenigstens auf die Mittelinstanz vorgenommen worden ist oder angestrebt wird.

Im übrigen ist die von der Bundesregierung vorgeschlagene Fassung des § 18 a Abs. 1 Satz 2 in den Fällen unpassend, wo die oberste Straßenbaubehörde vorgesetzte Dienststelle der einsprechenden Landesbehörden ist.

Anzuerkennen ist allein das Anliegen, regelmäßig in den Fällen den Bundesminister für Verkehr einzuschalten, in denen Meinungsverschiedenheiten mit Bundesbehörden bestehen, damit ggf. unter Beteiligung anderer Bundesminister eine Abklärung versucht werden kann.

Diese Fassung hat der Bundesrat schon am 7. Juli 1972 (Drucksache 302/72 S. 22) beschlossen. Es sind keine neuen Gesichtspunkte bekannt, welche dieser vorgeschlagenen Verbesserung und Vereinfachung entgegenstehen.

f) aa) In § 18 a Abs. 4 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

„Der Planfeststellungsbeschluß ist den Beteiligten, über deren Einwendungen entschieden wird, mit Rechtsbehelfsbelehrung zuzustellen.“

Begründung

Die entsprechende Regelung in Straßengesetzen mehrerer Länder hat sich in Praxis und Rechtsprechung bewährt.

- bb) Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Gang des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob für Masseneinsprüche eine praktikable Regelung als Sonderregelung gefunden werden kann (etwa in Form einer öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses).

- g) In § 18 b Abs. 2 ist die Zahl „3“ durch die Zahl „5“ zu ersetzen.

Begründung

Die Praxis hat gezeigt, daß eine Verlängerung der Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses bis zu zehn Jahren notwendig sein kann, um die Wiederholung aufwendiger Verfahren zu vermeiden.

- h) In § 18 d sind in der 4. Zeile nach dem Wort „Planfeststellungsbeschluß“ die Worte „oder die Plangenehmigung“ einzusetzen.

Begründung

Folge der Änderung des § 17 Abs. 2

- i) Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens auf eine Fassung des § 18 e Abs. 2 hinzuwirken, die dem Umstand Rechnung trägt, daß bei dem Zusammentreffen von Vorhaben nach dem Bundesfernstraßengesetz und anderen Vorhaben der in § 18 e Abs. 2 Satz 2 geregelte Fall nicht eintreten kann.

Außerdem wird die Bundesregierung gebeten, dabei den Änderungsvorschlag des Bundesrates zu § 74 Abs. 2 Satz 3 des Entwurfs eines Verwaltungsverfahrensgesetzes (BR-Drucksache 227/73) zu berücksichtigen.

15. Nummer 17 (§ 18 f)

In Absatz 1 sind nach dem Wort „Planes“ die Worte „oder nach Plangenehmigung“ und in Absatz 6 nach dem Wort „Plan“ die Worte „oder die Plangenehmigung“ einzufügen.

Begründung

Folge der Änderung von § 17 Abs. 2.

16. Nummer 18 (§ 19)

- a) Buchstabe a ist durch folgende Fassung zu ersetzen:

a) Absatz 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Enteignung ist zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach § 18 a Abs. 1 festgestellten oder nach § 17 Abs. 2 genehmigten Bauvorhabens notwendig ist.“

- b) Nach Buchstabe a ist folgender Buchstabe b einzufügen:

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der nach § 18 a Abs. 1 festgestellte oder nach § 17 Abs. 2 genehmigte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.“

Begründung zu a) und b)

Die Bestimmungen sind um die Plangenehmigung nach § 17 Abs. 2 entsprechend zu ergänzen.

Die bisherigen Buchstaben b und c werden Buchstaben c und d.

17. Nummer 20 (§ 23)

- a) In Absatz 1 Nr. 2 sind vor dem Wort „Aufgaben“ das Wort „vollziehbaren“ und in Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe b vor dem Wort „Verlangen“ das Wort „vollziehbares“ einzufügen.

Begründung

Übliche Fassung bei Zuwiderhandlung gegen Nebenbestimmungen von Verwaltungsakten.

- b) In Absatz 1 ist nach Nummer 5 folgende Nummer 5 a anzufügen:

„5 a. einer nach § 8 a Abs. 6 ergangenen vollziehbaren Anordnung nicht nachkommt.“

Begründung

Das Nichtbefolgen einer Anordnung nach § 8 a Abs. 6 muß ebenfalls mit Bußgeld bewehrt werden.

- c) In Absatz 1 Nr. 6 sind nach den Worten „entgegen § 9 Abs. 1“ die Worte „oder 4“ einzufügen.

Begründung

Notwendige Klarstellung, daß Zuwiderhandlungen gegen § 9 Abs. 1 auch insoweit bußgeldbewehrt sind, als es sich um geplante Bundesfernstraßen handelt (§ 9 Abs. 4).

d) Absatz 1 Nr. 7 ist wie folgt zu fassen:

„7. Anlagen der Außenwerbung entgegen § 9 Abs. 6 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 1 und 2 errichtet oder entgegen § 9 Abs. 6 Satz 2 an Brücken über Bundesfernstraßen anbringt,“.

Begründung

Notwendige Richtigstellung.

e) In Absatz 1 ist in Nummer 8 vor dem Wort „Auflagen“ das Wort „vollziehbaren“ einzufügen.

Begründung

Wie zu Absatz 1 Nr. 2 und Nr. 3 Buchstabe b.

f) In Absatz 1 ist Nummer 11 wie folgt zu fassen:

„11. entgegen § 11 Abs. 1 die Anlage vorübergehender Einrichtungen nicht duldet oder entgegen § 11 Abs. 2 Satz 1 Einrichtungen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, anlegt oder entgegen § 11 Abs. 2 Satz 2 ihre Beseitigung nicht duldet,“.

Begründung

Anpassung an den Wortlaut des § 11 Abs. 2.

g) In Absatz 1 Nr. 12 ist das Wort „und“ durch das Wort „oder“ zu ersetzen.

Begründung

Notwendige Klarstellung.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsvorschlägen unter 4., 8., 13. b), 14. a), 14. f aa), 14. g), 17. zu.

Im übrigen nimmt die Bundesregierung zu den Änderungs- bzw. Streichungsvorschlägen und Empfehlungen des Bundesrates wie folgt Stellung:

Zu 1. (§ 2)

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. Die Widmung kann nur mit Billigung des Bundesministers für Verkehr erfolgen, weil durch sie erhebliche Pflichten auf den Bund übergehen und eine finanzielle Dauerbelastung entsteht. Sonst könnten z. B. Straßen gegen den Willen des Bundes zu Bundesfernstraßen in seiner Baulast gewidmet werden, die der Bund nicht gebaut hat. In solchen Fällen können Interessenkollisionen nicht ausgeschlossen werden.

Zu 2. (§ 5)

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. Durch die Verwendung des Wortes „mehrfach“ im Regierungsentwurf soll verdeutlicht werden, daß einige Verknüpfungen für die Bestimmung einer Ortsdurchfahrt ausreichen.

Zu 3. (§ 6)

Dem Vorschlag, die Vorschrift zu streichen, wird nicht zugestimmt, weil mit der Einfügung des Absatzes 1 b in § 6 Zweifel beseitigt werden. Die Praxis hat gerade gezeigt, daß die derzeitige gesetzliche Regelung nicht ausreicht, um Streitfälle befriedigend zu lösen. Die Befürchtung, daß die Vorschrift Anlaß für zahlreiche Streitigkeiten bieten könnte, ist unbegründet. Regelmäßig läßt sich feststellen, ob ein Grundstück für den Bau einer Straße erworben wurde. Ebenso läßt sich feststellen, ob ein Grundstück dauernd für die Straße benötigt wird.

Zu 5. (§ 8)

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. Die Bundesregierung ist jedoch einverstanden, den Vorstellungen des Bundesrates dadurch Rechnung zu tragen, daß in Absatz 7 a das Wort „treffen“ durch „anordnen“ ersetzt wird. Durch diese Formulierung wird zum Ausdruck gebracht, daß Benutzer oder Erlaubnisnehmer in erster Linie durch Verwaltungsakt angehalten werden sollen, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Führt die Anordnung nicht zum Erfolg oder ist sie im Einzelfall ungeeignet, kann die zuständige Behörde von den nach Landesvollstreckungsrecht zulässigen Zwangsmitteln Gebrauch machen. § 22 Abs. 3 FStrG ist ausdrücklich dahin

gehend erweitert worden, daß in den Fällen des § 8 Abs. 7 a Landesrecht Anwendung finden soll (vgl. 19.).

Zu 6. (§ 8 a Abs. 8)

Der vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausschußfrist für Entschädigungsansprüche wird im Grundsatz zugestimmt. Da jedoch Bundesfernstraßen vielfach in Teilabschnitten in Betrieb genommen werden und dann noch nicht ihre volle Verkehrsbedeutung in diesem Bereich erlangt haben, schlägt die Bundesregierung für den einzufügenden Satz folgende Fassung vor:

„Der Entschädigungsanspruch ist innerhalb von fünf Jahren von dem Zeitpunkt an geltend zu machen, zu dem eine neugebaute oder erheblich geänderte Bundesfernstraße so ausreichend an das Netz der Bundesfernstraßen angebunden ist, daß eine durchgehende Verbindung gewährleistet ist.“

Zu 7. a) (§ 9 Abs. 1)

Die Bundesregierung erkennt nicht die Notwendigkeit, daß bei Planung und Errichtung von Wohngebäuden und ähnlichen schutzbedürftigen Einrichtungen längs der Bundesfernstraßen den Anforderungen des Lärmschutzes besser als bisher Rechnung getragen werden muß. Die Bundesregierung ist jedoch der Auffassung, daß diesem Anliegen weniger durch ein starres Bauverbot als durch sachgerechte Planung Rechnung getragen werden kann. Hierfür bietet § 42 des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfes eines Bundes-Immissionsschutzgesetzes einen wirksamen Ansatz. Dem Immissionsschutz bei Wohngebäuden und ähnlichen schutzbedürftigen Einrichtungen kann durch eine sachgerechte Bauleitplanung, insbesondere nach der vorgesehenen Ergänzung des Bundesbaugesetzes, und im Rahmen des Bauordnungsrechtes zum Durchbruch verholfen werden.

Zu 7. b) (§ 9 Abs. 7)

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt (Folge der Ablehnung des Vorschlages zu 7. a).

Zu 9. (§ 12)

Dem Änderungsvorschlag zu Absatz 3 wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß Nummer 2 folgende Fassung erhält.

„2. den beteiligten Trägern der Straßenbaulast zur Last, die die Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen, und zwar im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste nach der Änderung.“

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Unterscheidung in Absatz 3 a zwischen Kreuzungsänderungen, die durch den Ausbau einer Straße bedingt sind, und solchen, bei denen die Änderung an der Kreuzung unabhängig von dem Ausbau einer Straße wegen der Entwicklung des Verkehrs erforderlich ist, hat sich in der Praxis nicht bewährt. Eine einigermaßen genaue Abgrenzung nach diesen Kriterien ist nicht möglich, weil auch der Ausbau einer Straße immer die Folge der Verkehrsentwicklung ist. Demgegenüber wird durch die Fassung des Regierungsentwurfs eine klare Regelung über die Kostenverteilung getroffen. Eine stärkere finanzielle Belastung der neben dem Bund beteiligten Baulastträger tritt durch diese Regelung nicht ein. Die Änderung höhen gleicher Kreuzungen erfolgt überwiegend aus Gründen der Verkehrsentwicklung. In diesen Fällen werden die Kosten wie bisher im Verhältnis der Fahrbahnbreiten geteilt. Ist die kreuzende Straße von nur untergeordneter Bedeutung, so braucht sich ihr Baulastträger aufgrund der Bagatelklauseel nicht an den Kosten zu beteiligen.

Satz 4 kann nur mit der Maßgabe zugestimmt werden, daß er wie folgt gefaßt wird:

„Für die Träger der Straßenbaulast derjenigen Straßen, auf denen der durchschnittliche tägliche Verkehr mit Kraftfahrzeugen 20 vom Hundert des Verkehrs eines anderen Straßenastes nicht übersteigt, entfällt eine Kostenbeteiligung.“

Satz 5 wird zugestimmt.

Zu 10. (§ 12 a)

Dem Vorschlag, § 12 a zu streichen, wird nicht zugestimmt. Die neue Bestimmung ist notwendig, weil damit eine Lücke im Gesetz geschlossen wird, die die Arbeit der Verwaltung sehr erschwert hat. Bisher gibt es weder in den Wassergesetzen noch in den Straßengesetzen spezielle Kollisionsnormen für solche Berührungspunkte zwischen Straße und Wasser (vgl. Seifert, Aktuelle Probleme des Wasserrechts, Deutsches Verwaltungsblatt 1973, 207, der über eine Vortragsveranstaltung des Instituts für das Recht der Wasserwirtschaft an der Universität Bonn berichtet).

Im übrigen ist zu bemerken, daß § 12 a in Anlehnung an § 41 WaStrG geschaffen wurde und wie dieser auf dem Veranlassungsprinzip beruht. Es ist kein Grund ersichtlich, hier von diesem Prinzip abzuweichen. Straßen wie Gewässer dienen dem Gemeinwohl. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß der Entwurf die vom Bundesrat aufgezeigten Gesichtspunkte bereits berücksichtigt.

Zu 11. (§ 13)

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. Es ist nicht erkennbar, weshalb der Vorschlag des Bundesrates, durch den der Bund stärker als bisher belastet würde, eine gegenüber der geltenden Fassung fortschrittlichere Regelung darstellen soll. § 13 Abs. 1 FStrG entspricht mehr dem Gebot der Ge-

rechtigkeit. Die gleiche Regelung enthalten z. B. Artikel 33 Abs. 1 Bay.StrWG, § 30 Abs. 1 Hess.StrG, § 36 Abs. 1 StrWG SH.

Zu 12. (§§ 13 a und 13 b)

Der Streichung des § 13 a wird nicht zugestimmt, weil sie der Bundesrat als Folge seiner Stellungnahme zu Nummer 10 wünscht, der die Bundesregierung nicht zu folgen vermag. Im übrigen trifft es nicht zu, daß die Kostenregelung in § 13 a Abs. 1 für den Gewässerunterhaltungspflichtigen zu untragbaren Ergebnissen führt. Absatz 1 bürdet die Kostenlast für die Unterhaltung von Kreuzungsanlagen grundsätzlich dem Träger der Straßenbaulast auf.

Dem Änderungsvorschlag zu § 13 b Nr. 1 wird nicht zugestimmt, weil § 12 a nach den Vorstellungen der Bundesregierung erhalten bleiben soll (vgl. 10.). Allerdings muß § 13 b Nr. 2 gestrichen werden, weil die Bundesregierung dem Änderungsvorschlag zu § 12 Abs. 3 zustimmt (vgl. 9.).

Dem Streichungsvorschlag des Bundesrates zu § 13 b Nr. 4 wird nicht zugestimmt. Die Bestimmung über die Ablösung der Mehrkosten (§ 13 Abs. 3) ist aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung notwendig. Im übrigen wird der Vorschlag zu § 13 b Nr. 4 auch abgelehnt, weil § 13 a erhalten bleiben soll.

Zu 13. a) (§ 17 Abs. 2)

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. Die Formulierung in Absatz 2 Satz 2 Buchstabe b, daß private Belange nur „geringfügig“ berührt werden dürfen, ist zu unbestimmt. Für die Einführung eines neuen Instituts „Plangenehmigung“ besteht keine zwingende Notwendigkeit, weil im Regierungsentwurf eine vereinfachte Planfeststellung ohnehin vorgesehen ist (vgl. § 18 Abs. 3 Satz 2, § 18 Abs. 4 Satz 2, § 18 a Abs. 4 Satz 4). Eine darüber hinausgehende wesentliche Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens würde durch die Plangenehmigung nicht erreicht, weil auch in diesem Verfahren die Betroffenen angehört werden müssen.

Zu 14. b) (§ 18 Abs. 5 Satz 3)

Dem Vorschlag, § 18 Abs. 5 Satz 3 zu streichen, wird nicht zugestimmt.

Sofern nicht ortsansässige, aber bekannte Personen betroffen sind, muß ihnen aus rechtsstaatlichen Gründen Gelegenheit gegeben werden, von der Auslegung Kenntnis zu nehmen. Die gleiche Regelung enthält § 69 Abs. 5 Satz 3 des Entwurfs eines Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) – BT-Drucksache 7/910 –, die der Bundesrat nicht beanstandet hat.

Zu 14. c) und d) (§ 18 Abs. 6)

Die Bundesregierung wird im Laufe des weiteren Gesetzgebungsverfahrens prüfen, inwieweit dem An-

liegen des Bundesrates, den Besonderheiten des Verfahrens bei Masseneinsprüchen Rechnung zu tragen, entsprochen werden kann.

Zu 14. e) (§ 18 a Abs. 1 Satz 2)

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. Die Fassung des Regierungsentwurfs entspricht fast wörtlich § 18 Abs. 5 Satz 2 FStrG. Es besteht kein Anlaß, von dieser Regelung abzugehen, da sie sich bewährt hat. Die Behauptung, daß durch die Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr im bisherigen Umfang ein unvertretbarer Aufwand verursacht wird, trifft nicht zu. Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß die am Planfeststellungsverfahren beteiligten Behörden öffentliche Interessen vertreten. Das Weisungsrecht des Bundesministers für Verkehr dient einem sachgerechten Ausgleich dieser Interessen. Es ist dadurch begründet, daß der Bundesminister für Verkehr die parlamentarische Verantwortung für die Bundesfernstraßen trägt. Daß die Regelung in den Fällen nicht eingreift, in denen die oberste Straßenbaubehörde vorgesetzte Dienststelle der einsprechenden Landesbehörde ist, versteht sich von selbst.

Zu 14. f) bb) (§ 18 a Abs. 4)

Die Bundesregierung wird im Laufe des weiteren Gesetzgebungsverfahrens prüfen, inwieweit dem Anliegen des Bundesrates, den Besonderheiten des Verfahrens bei Masseneinsprüchen Rechnung zu tragen, entsprochen werden kann.

Zu 14. h) (§ 18 d)

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt. [Folge der Ablehnung des Änderungsvorschlages zu 13. a) (§ 17)].

Zu 14. i) (§ 18 e Abs. 2)

Die Bundesregierung wird § 18 e Abs. 2 des Regierungsentwurfs entsprechend der Empfehlung des Bundesrates ändern, wobei folgende Fassung gewählt werden soll:

„(2) Zuständigkeiten und Verfahren richten sich nach den Rechtsvorschriften für das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Bestehen Zweifel, welche Rechtsvorschrift anzuwenden ist, und sind nach den in Betracht kommenden Rechtsvorschriften eine Bundesbehörde und eine Landesbehörde zuständig, so führen, falls sich die oberste Bundes- und Landesbehörde nicht einigen, die Bundesregierung und die Landesregierung das Einvernehmen herbei, welche Rechtsvorschrift anzuwenden ist.“

Zu 15. (§ 18 f), 16. (§ 19)

Den Änderungsvorschlägen des Bundesrates wird nicht zugestimmt. [Folge der Ablehnung des Änderungsvorschlages zu 13. a) (§ 17)].