Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen (Ortsdurchfahrtenrichtlinien – ODR)

Bekannt gemacht mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 14/2008 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14. August 2008 (VkBl. 2008, S. 459), zuletzt geändert durch ARS Nr. 24/2022 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 19.12.2022 (VkBl. 2023 S. 20).

Diese Information stammt aus dem Internetangebot des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Bitte beachten Sie den rechtlichen Hinweis unter http://www.bmdv.bund.de/Impressum.

Richtlinien für die rechtliche Behandlung
von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen
(Ortsdurchfahrtenrichtlinien — ODR)

Inhaltsübersicht

I Allgemeines
1 Rechtsgrundlagen
2 Begriff der Ortsdurchfahrt
3 Rechtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrt

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

III Maßnahmen des Baus, der Erneuerung und Unterhaltung bei geteilter Baulast
11 Grundsätze
12 Baumaßnahmen an Fahrbahnen, Gehwegen und Parkplätzen
12a Geh- und Radwege in den Ortsdurchfahrten mit geteilter Baulast
13 Hochborde und Tiefborde
14 Entwässerungsanlagen
15 Stützmauern, Futtermauern, Böschungen und Schutzeinrichtungen
16 Gehwege auf Brücken und in Unterführungen
17 Gehwegüber- und -unterführungen
18 Grunderwerb bei gemeinschaftlichen Baumaßnahmen
19 Grunderwerb bei einseitiger Veranlassung; Verbesserung der Sichtverhältnisse
20 Verpflichtung gegenüber Straßenanliegern
21 Vereinbarungen mit der Gemeinde; Planfeststellung

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

V Anlagen
26 Vereinbarungsmuster für gemeinschaftliche Baumaßnahmen in Ortsdurchfahrten
27 Erläuternde Hinweise zum Vereinbarungsmuster für gemeinschaftliche Baumaßnahmen in Ortsdurchfahrten
28 Vereinbarungsmuster für die Pauschalierung der Beteiligung des Straßenbaulastträgers an den Kosten einer gemeindlichen Kanalisation
29 Hinweise zum Vereinbarungsmuster

I Allgemeines

1 Rechtsgrundlagen

Die Grundlagen für die besonderen Rechtsverhältnisse der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen sind im Bundesfernstraßengesetz — FStrG — in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1207) enthalten. Vor allem sind einschlägig die §§ 1 Abs. 1 Satz 2, 5 Abs. 2 bis 4, 5a, 8 Abs. 1 und 3, 8a Abs. 1 Satz 1, 9 Abs. 1, 2 und 6, 21 und 24 Abs. 1, 2 und 6[1].

2 Begriff der Ortsdurchfahrt

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt u n d auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient (§ 5 Abs. 4 Satz 1).

1. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Für die Begrenzung der geschlossenen Ortslage gilt Folgendes:

   a) Maßgebend sind die tatsächlichen Verhältnisse. Welcher Art die Bebauung ist — z. B. Wohnhäuser, Industriebauten — ist ohne Belang. Ob die Straße noch innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt, ist unter Berücksichtigung der Dichte der Bebauung und ihrer Nähe zur Straße zu entscheiden.

   b) Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage wird nicht unterbrochen durch
   — einzelne unbebaute Grundstücke (Baulücken);
   — zur Bebauung ungeeignetes Gelände (z. B. Hang, Bahnkörper, Flussufer, Fluss);
   — der Bebauung entzogenes Gelände; das ist z. B. der Fall, wenn Grünanlagen oder Sportanlagen vorhanden sind oder eine Eisenbahnlinie entlang der Straße verläuft; das Gleiche gilt, wenn die Grünanlage, die Sportanlage usw. in einem Bebauungsplan festgesetzt sind und deshalb das Gelände der Bebauung entzogen ist.

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

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

[1] Die §§ des FStrG werden im Folgenden ohne Zusatz zitiert.

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

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

f) Die geschlossene Ortslage ist auf das Gebiet der politischen Gemeinde zu beziehen. Zieht sich die zusammenhängende Bebauung über die Grenze der Gemeinde hinweg, so ist die Ortsdurchfahrtsgrenze an der Gemeindegrenze festzulegen. Es schließen dann hier zwei Ortsdurchfahrten aneinander an. Falls sich hierbei Unzuträglichkeiten ergeben (z. B. weil die Grenze teilweise längs der Bundesstraße verläuft), ist auf eine Vereinbarung über die Erfüllung der Aufgaben aus der Straßenbaulast zwischen den Beteiligten hinzuwirken.

2. Der E r s c h l i e ß u n g der anliegenden Grundstücke dient die Bundesstraße, wenn deren Nutzung durch Zufahrten und Zugänge tatsächlich möglich und rechtlich zulässig ist. Die rechtliche Zulässigkeit folgt aus den Festsetzungen eines Bebauungsplans oder aus der Lage der Straße in einem nach § 34 BauGB beurteilten Gebiet.

   Einzelne Zufahrten oder Zugänge begründen in der Regel noch keinen Erschließungsbereich. Dieser wird aber auch nicht dadurch ausgeschlossen, dass aus tatsächlichen Gründen auf einzelnen Grundstücken keine Zufahrten oder Zugänge angelegt worden sind.

3. Der mehrfachen V e r k n ü p f u n g des Ortsstraßennetzes dient die Bundesstraße, wenn mindestens zwei kreuzende oder einmündende örtliche Straßen die Mitbenutzung der Bundesstraße durch den innerörtlichen Verkehr bewirken (Verknüpfungsbereich, s. Abbildung 6). Der Verknüpfungsbereich wird durch die beiden am weitesten voneinander entfernten Kreuzungen oder Einmündungen in die Bundesstraße begrenzt. Die Verknüpfung kann auch durch höhenungleiche Kreuzungen mit Verbindungsarmen bewirkt werden. Zum Ortsstraßennetz in diesem Sinn sind auch Ortsdurchfahrten von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen zu rechnen, auf denen sich der innerörtliche Verkehr mit abwickelt.

(2) Alle anderen Straßenabschnitte, die nicht die vorstehend genannten Voraussetzungen erfüllen, sind grundsätzlich f r e i e S t r e c k e n der Bundesstraßen.

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

3 Rechtliche Bedeutung der Ortsdurchfahrt

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

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

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

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

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

1. wenn sie bei der letzten Volkszählung zwar weniger als 80 000 Einwohner hatte, aber Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten war und mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde der obersten Landesstraßenbaubehörde gegenüber erklärt, Träger der Straßenbaulast bleiben zu wollen

   oder

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

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

(7) In Ortsdurchfahrten ist die Gemeinde zuständig, Sondernutzungserlaubnisse zu erteilen und zu widerrufen. Soweit sie nicht selbst Träger der Straßenbaulast für Fahrbahnen und Radwege ist (vgl. Abs. 3), bedarf sie der Zustimmung der für die Fahrbahn zuständigen Straßenbaubehörde, wenn sie eine Sondernutzungserlaubnis erteilt, die sich auf die Fahrbahnen oder die Radwege erstreckt oder auswirken kann (§ 8 Abs. 1 Satz 3). Die Gebühren für Sondernutzungen in Ortsdurchfahrten stehen voll den Gemeinden zu (§ 8 Abs. 3 Satz 2). Im Übrigen wird auf den Abschnitt III Nr. 13 der Richtlinien über Nutzungen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes — Nutzungsrichtlinien — vom 1. 8. 1975 (VkBl. 1975 S. 530) verwiesen.

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

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

(10) Die Anlage oder Änderung von Zufahrten und Zugängen innerhalb der Verknüpfungsbereiche (Nr. 2 Abs. 1 Ziff. 3) gilt ebenso wie an den freien Strecken als Sondernutzung (§ 8a Abs. 1 Satz 1; vgl. den 2. Teil der Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen — Zufahrtenrichtlinien — in der Fassung vom 10.01.1990 (VkBl. 1992 S. 709) und Nr. 13 der Nutzungsrichtlinien).

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

(12) Für die Benutzung der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen durch Straßenbahnen und Omnibusse gelten die Richtlinien für die Regelung der Verkehrsverhältnisse bei der Benutzung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes durch Straßenbahnen, Omnibusse und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr — Sondernutzungsrichtlinien für Personenverkehr — vom 06.12.1961 (VKBl. S. 22).

II Umfang der Ortsdurchfahrt

4 Festsetzung und Kennzeichnung von Beginn und Ende

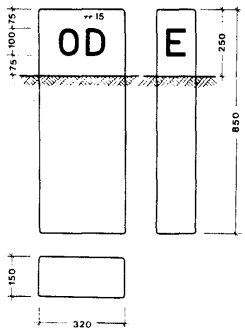
(1) Die Ortsdurchfahrt wird durch Verwaltungsakt festgesetzt. Ihre Grenzen sind, obwohl es gesetzlich nicht vorgeschrieben ist, in der Örtlichkeit durch einen Grenzstein (Abbildung 1) oder auf andere geeignete Weise zu kennzeichnen. Die Kosten der Kennzeichnung trägt der Bund.

(2) Die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts ist nicht gleichzusetzen mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft. Die Grenzen der geschlossenen Ortschaft im Sinne der StVO werden durch die Ortstafeln (Zeichen 310 und 311 der StVO) bestimmt und sind insbesondere für die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Ortschaften von Bedeutung (§ 3 Abs. 3 StVO). Grundsätzlich gilt, dass die Ortsdurchfahrt selbständig nach den für sie geltenden Merkmalen (vgl. Nrn. 5 und 6) festzusetzen ist.

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

Abbildung 1 (zu Nr. 4)

Grenzstein für Ortsdurchfahrten



1. Verwendung:

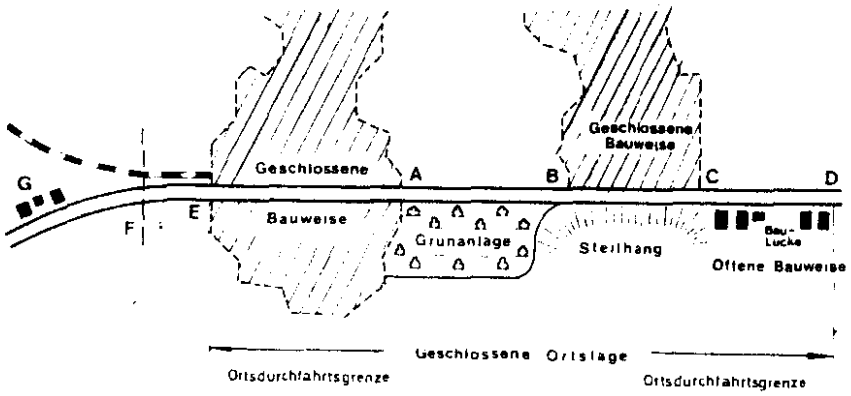
Zur Festlegung der Grenzen der Ortsdurchfahrt, ggf. zur Kennzeichnung gem. Nr. 4 Abs. 3.

2. Aufstellung:

Die Beschriftung OD weist zur Fahrbahn, die Beschriftungen E (Erschließungsbereich) bzw. V (Verknüpfungsbereich) weisen in Richtung auf die entsprechenden Bereiche.

5 Beispiele für die Festsetzung

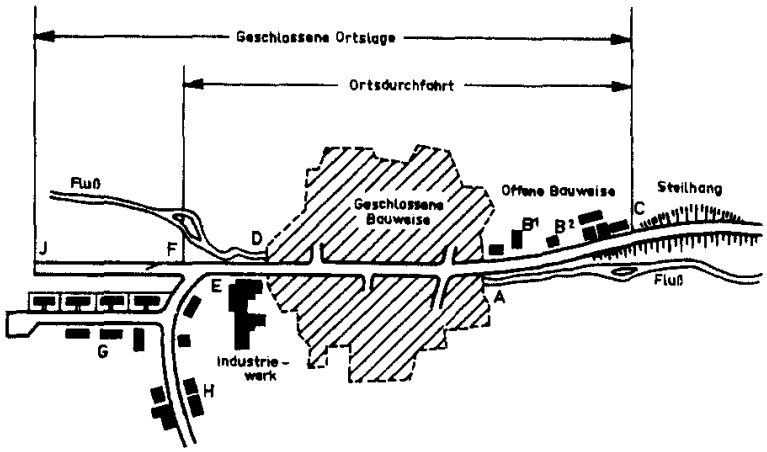
Abbildung 2



Die Abbildung 2 soll zunächst den Begriff der geschlossenen Ortslage verdeutlichen. An das östliche Ende des Baukerns bei A schließt sich auf der Südseite eine Grünanlage, also der Bebauung entzogenes Gelände, dann ein Steilhang, also zur Bebauung ungeeignetes Gelände, und dann in offener Bauweise bebautes Gelände an. Die Baulücke bleibt unberücksichtigt. Der Zusammenhang der geschlossenen Ortslage auf der Südseite ist bis Punkt D gewahrt.

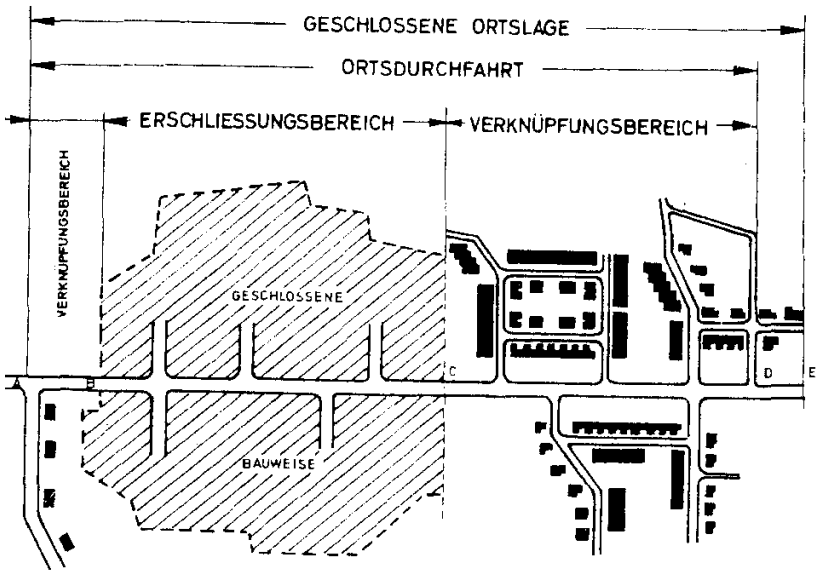
An das westliche Ende des Baukerns bei E schließt sich zwar bis F wegen der Eisenbahnlinie auf der Nordseite der Straße der Bebauung entzogenes Gelände an, dann folgt aber unbebautes Gelände. Die Streusiedlung bei G steht daher nicht mehr im Zusammenhang mit der geschlossenen Ortslage. Die Ortsdurchfahrtsgrenzen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

Abbildung 3



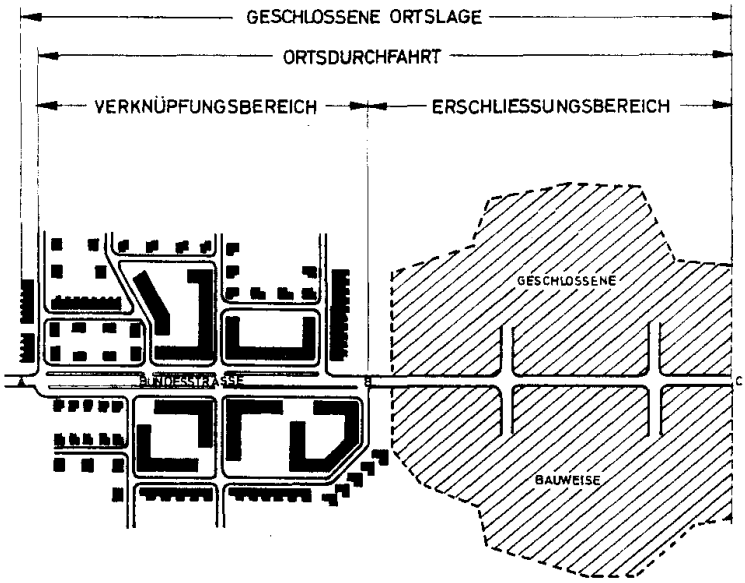
Am östlichen Ende des Baukerns bei A schließt sich an der Nordseite der Straße Bebauung in offener Bauweise an. Bei den Lücken bei B 1 und B 2 handelt es sich um einzelne unbebaute Grundstücke. Nach dem Steilhang östlich C folgt keine Bebauung mehr. An der Südseite der Straße befinden sich ein Fluss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

Abbildung 4



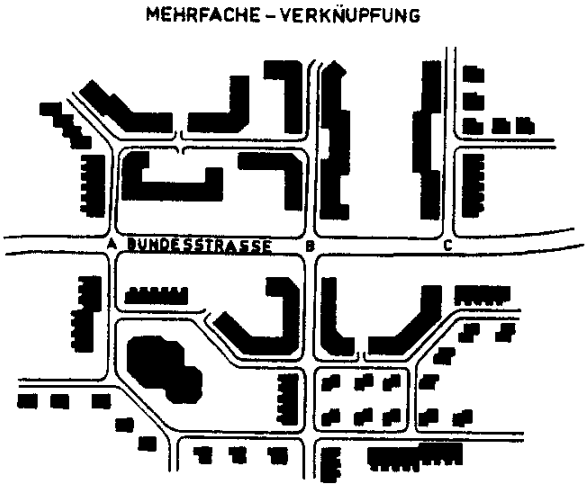
Die geschlossene Ortslage erstreckt sich von Punkt A bis Punkt E. Sie setzt sich aus teils offener und teils geschlossener Bauweise zusammen. Die einmündende Straße bei A ist der Bebauung zuzurechnen, die durch sie erschlossen wird. Das Ortsstraßennetz ist durch mehrere Einmündungen über die Bundesstraße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

Abbildung 5



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

Abbildung 6



Die in teils offener, teils geschlossener Bauweise zusammenhängend bebauten Grundstücke beiderseits der Bundesstraße haben keine Zufahrten und Zugänge zu dieser Straße, sondern sind über Ortsstraßen erschlossen. Das Ortsstraßennetz ist jedoch durch die Bundesstraße an den Kreuzungspunkten A und B und der Einmündung C mehrfach verknüpft. Der Abschnitt der Bundesstraße zwischen den Punkten A und C ist daher als Ortsdurchfahrt (Verknüpfungsbereich) festzusetzen.

6 Abweichungen von der Regel bei Festsetzung der Ortsdurchfahrt

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

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

7 Überprüfung der festgesetzten Ortsdurchfahrten

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

8 Zuständigkeit zur Festsetzung von Beginn und Ende

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

(2) Soll bei Festsetzung der Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße von der Regel des § 5 Abs. 4 Satz 1 und 2 (Nrn. 5 und 6) abgewichen werden, so bedarf es hierzu der vorherigen Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Kommunalaufsichtsbehörde (§ 5 Abs. 4 Satz 4).

9 Seitliche Begrenzung der Ortsdurchfahrt

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

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

Beispiel:

Die Bundesstraße führt über einen Platz oder über einen Straßenzug, auf dem früher Märkte abgehalten wurden und der deswegen besonders breit angelegt wurde. Die Festlegung der seitlichen Begrenzung hat zur Folge, dass die Straßenteile außerhalb der Begrenzung nicht mehr zur Bundesstraße gehören.

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

10 Zuständigkeit zur Festlegung der seitlichen Begrenzung

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

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

11 Grundsätze

(1) Die besonderen Verhältnisse der Ortsdurchfahrten mit geteilter Baulast lassen es in der Regel nicht zu, dass der Bund oder die Gemeinde in ihrem eigenen Aufgabenbereich bauen, erneuern und unterhalten können, ohne damit zugleich auch Aufgaben zu berühren, die dem anderen Baulastträger obliegen oder für diesen von Bedeutung sind. Es gibt eine Reihe solcher Maßnahmen, die beiden Baulastträgern zugute kommen. Diese gemeinschaftlichen Maßnahmen können allerdings über die gesetzliche Regelung hinaus grundsätzlich die Baulast nicht verändern. Im Wesentlichen werden deshalb die gemeinschaftlichen Maßnahmen im Wege gegenseitiger Kostenbeteiligung zu lösen sein.[2]

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

12 Baumaßnahmen an Fahrbahnen, Gehwegen und Parkplätzen

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

[2] Siehe Vereinbarungsmuster und erläuternde Hinweise in Nr. 26 und Nr. 27.

(2) Hat aber eine Gemeinde ihre Gehwege oder Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) in der Ortsdurchfahrt bereits angelegt und wird aus Anlass eines Um- oder Ausbaus der Fahrbahn (Verbreiterung oder Verlegung der Fahrbahn, Höher- oder Tieferlegung) auch eine Änderung des Gehwegs oder Parkplatzes erforderlich, so hat der Bund als Veranlasser die Kosten der Wiederherstellung des verdrängten Gehwegs oder Parkplatzes (einschließlich des Grunderwerbs, vgl. Nr. 19 Ziff. 2) in der bisherigen Breite und Beschaffenheit oder in demselben Umfang die Kosten der notwendig gewordenen Veränderung des Gehwegs oder Parkplatzes zu tragen. Als Gehweg in diesem Sinn kann auch ein neben der Fahrbahn befindlicher Gehstreifen angesehen werden, wenn er die größere Zeit des Jahres über zur Aufnahme des Fußgängerverkehrs geeignet ist.

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

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

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

(1) 1. In den Ortsdurchfahrten mit geteilter Baulast sind Baulastträger für Radwege die Baulastträger der Fahrbahn und Baulastträger für Gehwege die Gemeinden.

2. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (wie z. B. gemeinsame Geh- und Radwege) müssen im Einklang mit der Widmung stehen.

(2) 1. Bei Geh- und Radwegen, die unmittelbar nebeneinander verlaufen und die baulich und optisch (etwa durch Färbung der Flächen, durch einen Trennstreifen, einen Trennbord oder dgl.) voneinander getrennt sind, lassen sich Baulast und Eigentum zwischen den Baulastträgern ohne Schwierigkeiten abgrenzen. Die Festlegung geschieht durch Widmung, Widmungsänderung oder öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen den Baulastträgern.

2. Bei der Umgestaltung vorhandener Geh- und/oder Radwege durch bauliche Maßnahmen wird die Widmungsänderung allgemein durch die Fiktion des § 2 Abs. 6a ersetzt. Die Änderung der verkehrlichen Funktion erfordert eine schriftliche Vereinbarung zwischen den Baulastträgern.

3. Die notwendigen Kosten einschließlich der Kosten für die Hochborde werden zwischen den Baulastträgern im Verhältnis der Breiten von Geh- und Radweg geteilt. Dies gilt auch für die Kosten der Stützeinrichtungen, die nur einer Sicherung des Geh- und Radwegs dienen. Wegen der Kostenbeteiligung des Baulastträgers des Radwegs entfällt sein Kostenbeitrag zur erstmaligen Herstellung der Hochborde nach Nr. 13 Abs. 1.

4. Für Trenneinrichtungen zwischen Geh- und Radwegen gilt die Regelung der

5. Die Unterhaltungskosten werden wie die Baukosten geteilt. Die Baulastträger sollen eine Vereinbarung treffen, wonach einer von ihnen die Unterhaltung einschließlich der Verkehrssicherungspflicht gegen Kostenerstattung übernimmt. Für den Winterdienst gelten die landesrechtlichen Vorschriften.

(3) 1. Die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege ist in Ortsdurchfahrten aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Ausnahmefälle zu beschränken. Über Bau und Unterhaltung ist zwischen dem Baulastträger der Fahrbahn und der Gemeinde eine Vereinbarung zu schließen.

2. Die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs darf nur in Betracht gezogen werden, wenn eine Vereinbarung zur Kostenteilung mit der Gemeinde zustande kommt. Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten sollen darin hälftig zwischen den Baulastträgern geteilt werden.

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

13 Hochborde und Tiefborde

(1) Hochborde gehören zu den vom Hochbord gestützten Teilen der Ortsdurchfahrt (Radweg, Gehweg, Parkplatz, Parkstreifen, Grünstreifen, bes. Straßenkörper). Hochborde neben Fahrbahnen oder Radwegen sind jedoch für den Träger der Straßenbaulast der Fahrbahn von Interesse, soweit sie auch der Abgrenzung oder der Fahrbahnentwässerung dienen. Es ist daher gerechtfertigt, dass der Bund als Träger der Straßenbaulast der durchgehenden Fahrbahnen zu der erstmaligen Herstellung der Hochborde beiträgt. Der Beitrag beträgt 11 €/lfdm. Voraussetzung ist die technisch einwandfreie Ausführung der Hochborde (Fundament mit Rückenstütze). Der Beitrag wird bei Gehwegen und bei Parkplätzen (Parkstreifen) nur gewährt, wenn sichergestellt ist, dass alsbald mit dem Hochbord diese Verkehrsanlagen selbst hergestellt werden.

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

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

14 Entwässerungsanlagen

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

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

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

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

(2) Richtet die Gemeinde eine Mischkanalisation ein, so kann sich der Bund an den Kosten bis zu dem Betrag beteiligen, den er bei Durchführung einer Oberflächenentwässerung nach Absatz 1 Ziff. 1 hätte aufwenden müssen, wenn sich die Gemeinde unwiderruflich bereit erklärt, das Oberflächenwasser unentgeltlich aufzunehmen und schadlos abzuführen. Das Gleiche gilt, wenn eine abgängige Mischkanalisation von Grund auf erneuert wird. Die Kostenbeteiligung kann pauschaliert werden. Die Unterhaltung der Mischkanalisation obliegt der Gemeinde. Hierfür leistet der Bund keine Beiträge.[3]

(3) Die Höhe der Pauschale richtet sich nach den Kosten, die der Bund bei Durchführung einer eigenen Straßenoberflächenentwässerung hätte aufwenden müssen; von der Pauschale nicht erfasste örtliche Besonderheiten können berücksichtigt werden.

(4) Die pauschale Kostenbeteiligung des Bundes setzt sich zusammen aus einer

- Grundpauschale von 146 €/lfd. Straßenmeter,
- Zusatzpauschale von 29 €/lfd. Straßenmeter für erhöhte Anforderungen insbesondere im Bereich des Umweltschutzes,
- Pauschale für Straßeneinläufe von 410 € pro Einlauf.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überprüft die Pauschalen in einem Turnus von 5 Jahren. Maßgebend ist die Baupreisentwicklung. Eine Anpassung wird vorgenommen, wenn die Prüfung bei der Grund- und der Zusatzpauschale eine Abweichung von mindestens 6 € vom zuletzt gültigen Gesamtbetrag dieser Pauschalen, bei Straßeneinläufen von mindestens 52 € ergeben hat. Die letztmalige Überprüfung erfolgte im Jahr 2006 aufgrund der Preisindices „für den Neubau von Nichtwohngebäuden, Sonstigen Bauwerken und Instandhaltung von Wohngebäuden einschließlich Umsatzsteuer“ des Statistischen Bundesamtes (Spalte Ortskanäle). Es ließ sich keine relevante Veränderung der Werte feststellen.

(6) Außer den Pauschalbeträgen kann zur Berücksichtigung besonderer Verhältnisse vor Ort ein nach Lage des Einzelfalls jeweils zu ermittelnder Zuschlag für außergewöhnliche Aufwendungen vereinbart werden (z. B. bei schwierigen Untergrundverhältnissen, größeren Rohrdurchmessern, längeren Rohrleitungen, Errichtung von Pumpstationen, Bau von Regenrückhaltebecken).

[3] Siehe Vereinbarungsmuster und Hinweise in Nr. 28 und Nr. 29

15 Stützmauern, Futtermauern, Böschungen, Schutzeinrichtungen und Bepflanzungen

(1) Stützmauern, Futtermauern, Böschungen und dergl., die sowohl der Fahrbahn der Ortsdurchfahrt einschließlich Radweg als auch dem Gehweg oder einem Parkplatz dienen, stehen in der Baulast des Bundes. An den Kosten des Baus und der Unterhaltung dieser Anlagen ist die Gemeinde im Verhältnis der Fahrbahnbreite einschließlich Radwegbreite zur Breite des oder der beteiligten Gehwege und/oder Parkplätze einschließlich Parkstreifen (nicht Mehrzweckstreifen) zu beteiligen. Die Gemeinde soll ihre anteiligen Unterhaltungskosten ablösen.

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

Beispiel:

Abbildung 7a

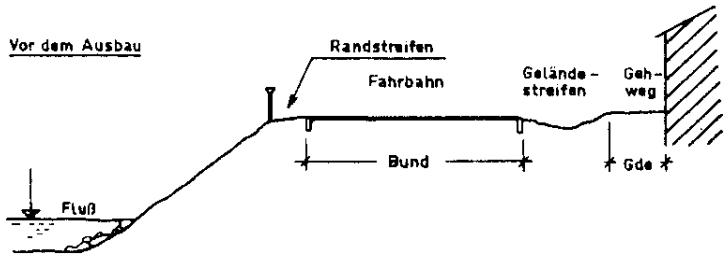
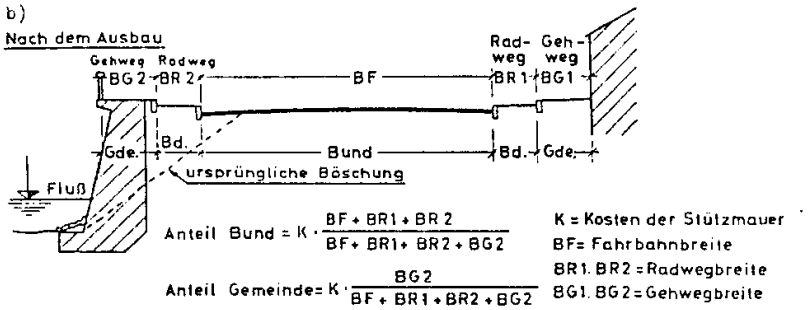


Abbildung 7b



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

(2) Schutzeinrichtungen (auch Geländer, Brüstungen, Schutzplanken u. ä.) in den Ortsdurchfahrten sind, wenn sie allein oder überwiegend dem Gehverkehr dienen, von der Gemeinde, wenn sie allein oder überwiegend dem Fahrverkehr dienen, vom Bund herzustellen und zu unterhalten. Bei Brücken gilt Nr. 16 Abs. 3.

(3) 1. Die notwendigen Kosten für eine erstmalige Begrünung und Bepflanzung längs der Fahrbahn werden beim Bau oder Ausbau einer Ortsdurchfahrt zwischen der Gemeinde und dem Baulastträger der Fahrbahn in dem in Absatz 1 Satz 2 genannten Verhältnis geteilt. Entsprechendes gilt für die Unterhaltungskosten. Die Gemeinde soll jedoch die Unterhaltung nach Ablösung des Anteils des Baulastträgers der Fahrbahn übernehmen.

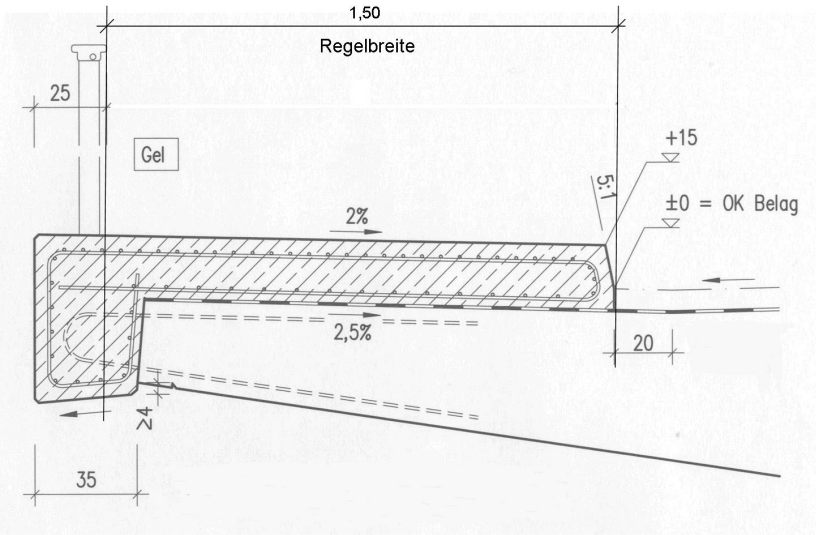
2. Werden nur Gehwege oder Parkplätze gebaut oder ausgebaut, trägt die Gemeinde die Kosten einschließlich der Unterhaltung allein.

3. Werden aus Anlass des Um- oder Ausbaus der Fahrbahn (einschl. Radwege) vorhandene Bepflanzungen auf den Anlagen der Gemeinde verdrängt, trägt der Baulastträger der Fahrbahn die Wiederherstellungskosten als Veranlasser.

16 Gehwege auf Brücken und in Unterführungen

(1) Bei den vom Bund neu zu errichtenden oder aus Gründen des Fahrverkehrs umzubauenden Brücken innerhalb der Ortsdurchfahrten übernimmt der Bund nur die Kosten, zu denen er aus seiner Straßenbaulast verpflichtet ist. Soweit die Anlage eines Radwegs erforderlich ist, trägt der Bund die Kosten. Soweit die Anlage eines gesonderten Radwegs nicht erforderlich ist, trägt der Bund die Kosten nur für die Herstellung von beidseitigen Gehwegen bis zu einer Breite von 1,50 m (Regelbreite von Gehwegen), vgl. nachfolgende Abbildung.

Abbildung 8



(2) Werden die Gehwege auf Wunsch der Gemeinde breiter angelegt, so hat die Gemeinde die Herstellungsmehrkosten zu übernehmen. Diese können zur Vermeidung aufwendiger genauer Berechnungen in vereinfachter Form nach dem Verhältnis der Breiten ermittelt werden. Dabei kann dem Umstand, dass bei der unterschiedlichen Belastung der Brückenfahrbahn und der Gehwege eine Verbreiterung der Gehwege eine im Allgemeinen nur geringe Verstärkung der Brückenkonstruktion erfordert, dadurch Rechnung getragen werden, dass bei der Berechnung des Anteils der Gemeinde die Breite der Fahrbahn mit einem Faktor 4 vervielfacht wird; dieser Faktor kann aufgrund von Vergleichsberechnungen allgemein angenommen werden. Kosten,

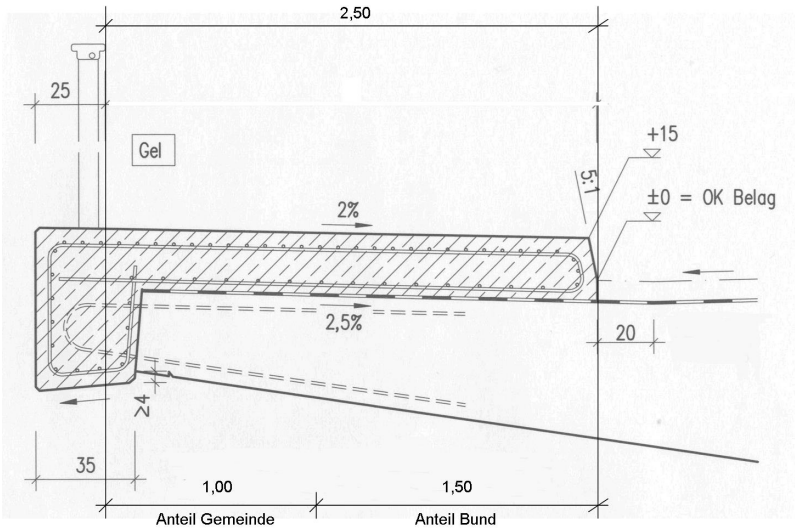
die auch ohne die Verbreiterung des Gehwegs entstehen, gehören nicht zur Teilungsmasse.

Beispiel:

Der Anteil der Gemeinde an den Kosten einer Brücke mit 7,50 m Fahrbahn und beiderseitigen Gehwegen von 2,50 m Breite (siehe Abbildung 9) beträgt

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

Abbildung 9



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

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

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

(4) Bei Unterführungen im Zuge von Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten gelten die vorstehenden Regelungen in Abs. 1 und 3 entsprechend.

Zu den Bauwerkskosten zählen auch die Kosten für Flügelmauern (senkrechte oder parallele Ausführung).

Werden die Gehwege auf Wunsch der Gemeinden breiter als 1,50 m Regelbreite ange-

legt, so hat die Gemeinde die sich hieraus ergebenden Mehrkosten zu übernehmen. Diese können zur Vermeidung aufwendiger Vergleichsberechnungen in vereinfachter Form nach dem Verhältnis der Mehrbreite der Gehwege zur übrigen Breite ermittelt werden.

Beispiel:

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

$$\frac{2 \times 1{,}00}{7{,}50 + 2 \times 2{,}50} \times 100 = 16\ \%.$$

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

17 Gehwegüber- und -unterführungen

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

(2) Ist die Gehwegüber- oder -unterführung einer Kreuzung zuzurechnen, so wird bezüglich der Herstellungskosten auf Nr. 8 Abs. 3 der Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öffentlichen Straßen (Straßen-Kreuzungsrichtlinien – StraKR, VkB1. 1975, S. 576, 579) verwiesen.

18 Grunderwerb bei gemeinschaftlichen Baumaßnahmen

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

(2) Zu den Grunderwerbskosten gehören

1. alle Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken (einschl. Gebäuden) oder Rechten. Zu den Aufwendungen gehören auch Nebenentschädigungen, Entschädigungen für Rechte Dritter, Beurkundungsgebühren, Kosten für Sachverständigengutachten, Vermessungskosten.

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

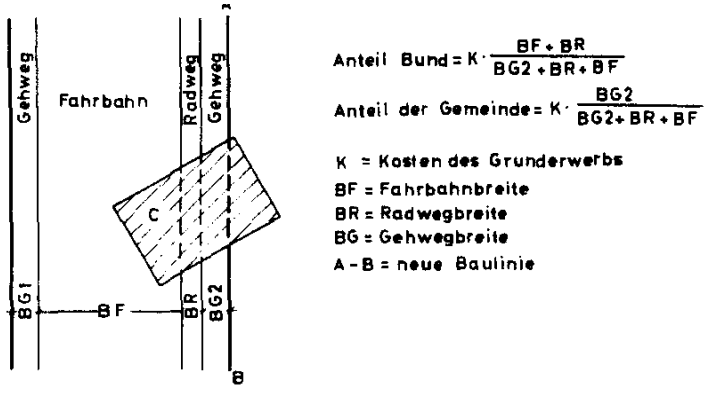
(3) Den Grunderwerbskosten zuzurechnen ist der Verkehrswert der schon im Eigentum der Beteiligten stehenden Grundstücke, soweit sie nicht schon Teil der Straße sind. Von den Grunderwerbskosten abzuziehen ist der Erlös aus der Veräußerung oder der Verkehrswert der für die Baumaßnahmen nicht oder nicht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

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

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

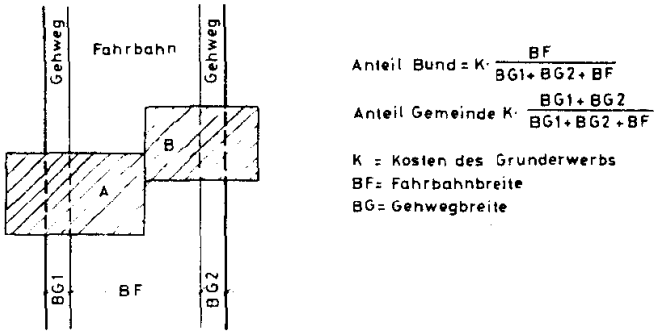
Beispiele für den Grunderwerb:

Abbildung 10



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

Abbildung 11



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

19 Grunderwerb bei einseitiger Veranlassung; Verbesserung der Sichtverhältnisse

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

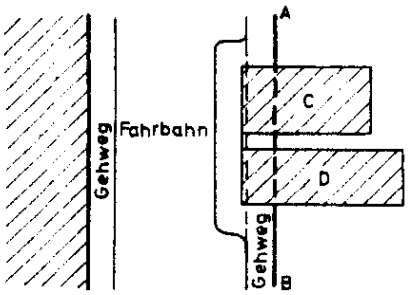
Das ist der Fall, wenn

1. die vollständige oder teilweise Beseitigung eines Gebäudes allein wegen der Herstellung des Verkehrsraums (einschließlich Lichtraumprofils) der Fahrbahn einschließlich Mehrzweckstreifen, des Radwegs, des Parkplatzes einschließlich Parkstreifen oder des Gehwegs erforderlich ist;

2. die Voraussetzungen der Nr. 12 Abs. 2 oder 12 Abs. 4 gegeben sind (vgl. Abb. 12 - 14);

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

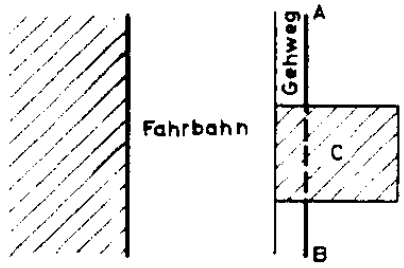
Abbildung 12



Die Beseitigung der Gebäude C und D bzw. deren Rückversetzung auf die Linie A—B dient nur der Verbreiterung der Fahrbahn. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn muss auch der vorhandene Gehweg vor den Gebäuden C und D beseitigt und vor der Linie A - B neu errichtet werden. Die Kosten des Grunderwerbs für die Gebäude C und D hat der Bund allein zu tragen. Er hat ferner die Kosten der Gehwegsverlegung, insbe-

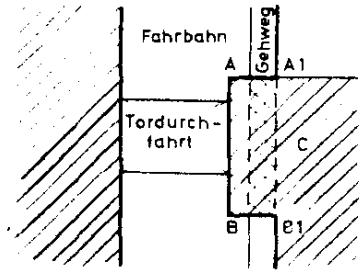
sondere auch den erforderlichen Grunderwerb, hierfür zu übernehmen. Soll der Gehweg verbreitert werden, so gelten für die Kostenverteilung die Grundsätze der Abbildungen 10 und 11, wobei der Gemeinde jedoch nur die Mehrbreite des Gehwegs anzulasten ist.

Abbildung 13



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

Abbildung 14



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

20 Verpflichtungen gegenüber Straßenanliegern

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

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

21 Vereinbarungen mit der Gemeinde; Planfeststellung

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

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

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

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

IV Eigentumsverhältnisse

22 In Gemeinden, die Baulastträger der Ortsdurchfahrten sind

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

23 In Gemeinden die nicht Baulastträger der Fahrbahnen sind

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

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

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

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

24 Verfahren zur Grundbuchberichtigung

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

25 Ansprüche auf Übertragung des Eigentums oder der Rechte zum Eigentumserwerb

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

V. Anlagen

26 Vereinbarungsmuster für gemeinschaftliche Baumaßnahmen in Ortsdurchfahrten

Vereinbarung

zwischen

dem Land

……..

handelnd (im eigenen Namen und) *)für die Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch

……..

(Straßenbauamt)
— Straßenbauverwaltung —

und der Gemeinde

……..

vertreten durch

……..

— Gemeinde —

I. Allgemeines

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

(1) Die Gemeinde und die Straßenbauverwaltung kommen überein, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse die Ortsdurchfahrt im Zuge der ……..-Straße von km ……. bis km ……. als Gemeinschaftsmaßnahme auszubauen.

*) Inhalt der Klammer ist zu streichen, wenn Länder nicht selbst als Vertragspartner auftreten.

*) (2) Art und Umfang der Maßnahme bestimmen sich nach den beigefügten Plänen des Straßenbauamtes vom …… einschließlich Kostenvoranschlag.

oder

*) (2) Art und Umfang der Maßnahme werden wie folgt beschrieben:
…….

…….

(3) Grundlage des Vertrags sind das Bundesfernstraßengesetz/ ……(Landesstraßengesetz), die Ortsdurchfahrtsrichtlinien und die sonst für die Straßenbauverwaltung geltenden Vorschriften und Richtlinien sowie gegebenenfalls der Planfeststellungsbeschluss/Bebauungsplan, die Plangenehmigung oder die Entscheidung über das Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung.

§ 2
Durchführung der Baumaßnahme

(1) Die Straßenbauverwaltung führt die Gemeinschaftsmaßnahme im Benehmen mit der Gemeinde durch. Das Straßenbauamt ist für die gesamte Planung, Ausschreibung, Vergabe, Bauüberwachung, Abrechnung und Vertragsabwicklung zuständig. Folgende Teile der Baumaßnahme, die eindeutig abtrennbar sind, werden im Auftrag und für Rechnung der Gemeinde vergeben:

……..

……..

(2) Nach Beendigung der Bauarbeiten werden die Bauleistungen gemeinsam durch die Straßenbauverwaltung und die Gemeinde abgenommen. Die Straßenbauverwaltung überwacht die Gewährleistungsfristen und macht Gewährleistungsansprüche gegen den Auftragnehmer geltend, und zwar auch namens der Gemeinde, wenn sie gemäß Absatz 1 Satz 3 die Maßnahme in deren Auftrag vergeben hat. Nach Übergabe der Bauteile an die Gemeinde (§ 16 Abs. 3) teilt diese der Straßenbauverwaltung etwa auftretende Mängel unverzüglich mit.

(3) Der Grunderwerb wird von der Straßenbauverwaltung/Gemeinde in Abstimmung mit der Gemeinde/Straßenbauverwaltung durchgeführt. Soweit ein Enteignungsverfahren notwendig wird, erteilt die Gemeinde/Straßenbauverwaltung der Straßenbauverwaltung/Gemeinde Vollmacht zur Durchführung. Für die Bemessung der Entschädigungen beim Grunderwerb gelten die Grundsätze des Enteignungsrechts.

*) Die unzutreffende Alternativfassung des § 1 Abs. 2 ist jeweils zu streichen.

II. Kostenverteilung

§ 3

Kosten der Fahrbahnen, Gehwege und Parkbuchten

(1) Die Straßenbauverwaltung trägt die Kosten für den Ausbau der Fahrbahn und Radwege einschließlich Haltestellenbuchten für den Linienverkehr sowie der zugehörigen Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen.

(2) Die Gemeinde trägt die Kosten für den Bau der Gehwege einschließlich der Hochborde, der Parkbuchten und der zugehörigen Trenn-, Seiten- und Sicherheitsstreifen. Die Herstellungskosten für den Tiefbord zwischen Fahrbahn und Parkbuchten übernimmt die Straßenbauverwaltung.

(3) Zur erstmaligen Herstellung der Hochborde leistet die Straßenbauverwaltung gemäß Nr. 13 ODR einen einmaligen Beitrag von …….€ / lfdm. Soweit vorhandene Gehwege verdrängt werden, übernimmt die Straßenbauverwaltung die Kosten für die Wiederherstellung in der bisherigen Breite und Beschaffenheit. Die Mehrkosten für die breitere und bessere Ausführung der Gehwege trägt die Gemeinde. Vorhandene Gehwege werden vor Beginn der Bauarbeiten gemeinsam aufgemessen, soweit sie nicht eindeutig aus den Unterlagen nach § 1 Abs. 2 zu ersehen sind. Darüber wird eine Niederschrift erstellt, die der Abrechnung zugrunde zu legen ist.

§ 4*)

Oberflächenentwässerungsanlagen

Die Kosten der Anlagen für die Oberflächenentwässerung trägt die Straßenbauverwaltung. Die Gemeinde erstattet der Straßenbauverwaltung die Mehrkosten für die aufwendigere Herstellung und Unterhaltung der Entwässerungsanlage, wenn in diese auch das gebündelt zugeführte Wasser von den in der Baulast der Gemeinde stehenden Straßen oder -teilen eingeleitet wird. Die Mehraufwendungen hierfür belaufen sich nach Anlage ..... zu dieser Vereinbarung auf voraussichtlich € ……. Der endgültige Kostenanteil wird nach den der Abrechnung zugrunde liegenden Einheitspreisen ermittelt. Die Mehraufwendungen für die Unterhaltung werden kapitalisiert und durch Zahlung eines einmaligen Betrages in Höhe von € …… an die Straßenbauverwaltung abgelöst.

oder

§ 4*)

(1) Fahrbahn, Gehwege und der sonstige Straßenkörper werden über die Straßeneinläufe und Anschlussleitungen in den gemeindlichen Mischkanal entwässert. Die Straßenbauverwaltung leistet hierfür an die Gemeinde einen Kostenbeitrag bis zur Höhe des Betrags, den sie bei Durchführung einer eigenen Oberflächenentwässerung aufwenden müsste. Er beträgt …….. €.

*) Die unzutreffende Alternativfassung des § 4 ist jeweils zu streichen.

(2) Mit dem einmaligen Kostenbeitrag sind — unbeschadet der Nr. 14 Abs. 2 Satz 2 ODR — sämtliche Forderungen der Gemeinde an die Straßenbauverwaltung abgegolten, die sich aus der Herstellung und Unterhaltung der Mischkanalisation, der betrieblichen Unterhaltung der Einlaufschächte einschließlich der Zuleitungen zum Kanal, dem Anschluss der Straßenentwässerung und der Einleitung des Straßenwassers ergeben. Soweit die Entwässerungsanlage im Bereich der Grundflächen der Straßenbauverwaltung liegt oder verlegt wird, regeln sich die gegenseitigen Rechte und Pflichten in Bezug auf diese Benutzung nach dem dafür bestehenden oder noch abzuschließenden Straßenbenutzungsvertrag.

(3) Die Gemeinde verpflichtet sich unwiderruflich, das Straßenwasser unentgeltlich in die Mischkanalisation aufzunehmen und schadlos abzuführen.

§ 5

Kreuzungen und Einmündungen

(1) Für die Kosten der Änderung von Kreuzungen im Zuge der Gemeinschaftsmaßnahme sind § 12 FStrG/……..(Landesstraßengesetz), die Kreuzungsverordnung und die Straßenkreuzungsrichtlinien maßgebend.

*) (2) Hiernach ergibt sich folgende Aufteilung der Kreuzungskosten zwischen Straßenbauverwaltung und Gemeinde: ……

oder

*) (2) Die Aufteilung der Kreuzungskosten bleibt einer gesonderten Vereinbarung unter Beteiligung der anderen Baulastträger kreuzender Straßen vorbehalten.

§ 6

Änderung von Versorgungsleitungen

(1) Die notwendigen Änderungen oder Sicherungen gemeindlicher Versorgungsleitungen hat die Gemeinde durchzuführen. Sie hat auch die Änderungen oder Sicherungen von Versorgungs- und sonstigen Leitungen Dritter zu veranlassen, soweit sie gegen diese Rechte geltend machen kann. Die Durchführung der notwendigen Änderungen oder Sicherungen anderer Versorgungs- oder sonstiger Leitungen veranlasst die Straßenbauverwaltung.

(2) Die Kosten für die Maßnahme nach Absatz 1 trägt/tragen: ……..

(3) Die Benutzung von Straßengrundstücken im Eigentum des Bundes/Landes für gemeindliche Leitungen ist durch einen Straßenbenutzungsvertrag gesondert zu regeln.

***)** Die unzutreffende Alternativfassung des § 5 Abs. 2 ist zu streichen.

§ 7*)

Stützmauern, Futtermauern, Böschungen und Schutzeinrichtungen

(1) Die Kosten für Stützmauern, Futtermauern, Böschungen und Schutzeinrichtungen, die sowohl der Fahrbahn einschließlich Radwege, wie auch Gehwegen oder Parkplätzen dienen, werden im Verhältnis der Fahrbahn- einschließlich Radwegbreite zur Breite der Gehwege und Parkplätze aufgeteilt.

**) (2) Der Kostenanteil beträgt gemäß Kostenvoranschlag für

die Straßenbauverwaltung ……....%

und

die Gemeinde ……... %.

Die anteiligen Unterhaltungskosten der Gemeinde werden kapitalisiert und durch Zahlung eines einmaligen Betrages in Höhe von € …….. an die Straßenbauverwaltung abgelöst.

oder

**) (2) Die Berechnung der Kostenanteile und des Ablösungsbetrags für die Unterhaltungskosten ergeben sich aus Anlage …… zu dieser Vereinbarung.

oder

§ 7 *)

Die Errichtung der Stützmauer usw.…….. ist nur für die Fahrbahn/den Gehweg notwendig. Ihre Herstellungskosten trägt die Straßenbauverwaltung/Gemeinde.

§ 8

Gehwege auf Brücken und in Unterführungen

Die Kosten für den Neubau der ..... Brücke/Unterführung einschließlich der Kosten für die Herstellung von beidseitigen Gehwegen bis zur Regelbreite von 1,50 m trägt die Straßenbauverwaltung. Die Gemeinde übernimmt die Herstellungskosten für die Mehrbreite der Gehwege und löst die Unterhaltungsmehrkosten ab. Der Ablösungsbetrag beläuft sich auf € ..... (siehe Anlage zu dieser Vereinbarung).

§ 9

Grunderwerb

(1) Die Kosten des Grunderwerbs einschließlich der Kosten für Versetzen von Zäunen, Herstellen von Sockelmauern, Entschädigung von Straßenanliegern und Drittbeteiligten usw. sowie die Kosten für Beurkundung, Pfandfreigabe, Vermessung und Vermarkung werden zwischen Straßenbauverwaltung und Gemeinde im Verhältnis der Fahrbahnbreite einschl. Radwege zu den jeweils neu geschaffenen Breiten des oder der beteiligten Gehwege und Parkplätze einschl. Parkstreifen aufgeteilt.

*) Die unzutreffende Alternativfassung des § 7 ist zu streichen.
**) Die unzutreffende Alternativfassung des § 7 Abs. 2 ist zu streichen.

(2) *) Soweit der Grunderwerb nur für Gehwege, Parkplätze oder -streifen anfällt und solche Anlagen auch nicht verdrängt werden, trägt die Gemeinde die Grunderwerbskosten ganz.

und/oder

*) Da der Gehweg/Parkstreifen in dem in der Anlage festgelegten Umfang verdrängt wird, trägt die hierfür anfallenden Grunderwerbskosten die Straßenbauverwaltung.

(3) **) Der Kostenanteil beträgt gem. Kostenvoranschlag

für die Straßenbauverwaltung ……. %

und

die Gemeinde ……..…..%.

oder

(3) **) Die Kostenanteile ergeben sich aus Anlage ……. zu dieser Vereinbarung.

(4) Vorhandene Verkehrsflächen gehen gem. § 6 Abs. 1 FStrG/ …….. (Landesstraßengesetz) entschädigungslos auf den jeweiligen Baulastträger über. Restflächen und entbehrliche Straßenflächen, die weder die Straßenbauverwaltung noch die Gemeinde benötigt, erwirbt die Gemeinde zum Verkehrswert.

(5) Die grundbuchamtlichen Vollzugskosten trägt jeder für seinen Erwerb allein.

(6) Die Vermessung wird von der Straßenbauverwaltung auch namens der Gemeinde beantragt.

§ 10

Gebäudeabbruch, Baustelleneinrichtung und Verkehrssicherung

(1) Die Kosten für die Baufeldfreimachung (Abbruch von baulichen Anlagen, Entfernung von Aufwuchs usw.) werden wie die Grunderwerbskosten nach § 9 geteilt.

(2) Die Kosten für Baustelleneinrichtung und -räumung sowie die Verkehrssicherung werden im Verhältnis der anteiligen Baukosten zwischen der Straßenbauverwaltung und der Gemeinde geteilt.

§ 11

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Die Kostenregelung für Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen richtet sich nach § 5b StVG, soweit die Kosten nicht nach § 5 dieser Vereinbarung aufgeteilt werden.

***)** Die unzutreffende Alternativfassung des § 9 Abs. 2 ist zu streichen.
****)** Die unzutreffende Alternativfassung des § 9 Abs. 3 ist zu streichen.

§ 12

Straßenbeleuchtung

Die Gemeinde trägt die Kosten für die Errichtung, Unterhaltung und den Betrieb der Straßenbeleuchtung. Die Kosten für die Verlegung oder Änderung der vorhandenen Beleuchtungsanlagen werden bei Gemeinschaftsmaßnahmen im Verhältnis der Fahrbahn zur Gehwegbreite (vgl. § 9 Abs. 1) aufgeteilt, soweit sich nicht aus bestehenden Rechtsverhältnissen eine andere Kostenfolge ergibt.

§ 13

Zufahrten und Zugänge

Die Kosten für die Angleichung von vorhandenen Zufahrten und Zugängen werden wie die Grunderwerbskosten zwischen Straßenbauverwaltung und Gemeinde aufgeteilt, soweit sie nicht die Anlieger zu tragen haben.

§ 14

Verwaltungskosten *)

……

§ 15

Zahlungspflicht und Abrechnung

(1) Straßenbauverwaltung und Gemeinde verpflichten sich, die nach dieser Vereinbarung auf sie entfallenden Kostenanteile zu übernehmen.

(2) Die Abrechnung der Kosten der gemeinsam zu finanzierenden Arbeiten obliegt der Straßenbauverwaltung. Die Gemeinde leistet entsprechend dem Baufortschritt auf Anforderung der Straßenbauverwaltung Abschlagszahlungen. Nach Fertigstellung und Abrechnung der Baumaßnahme wird die Straßenbauverwaltung der Gemeinde eine prüffähige Abrechnung über die Maßnahme und den gemeindlichen Kostenanteil übersenden.

(3) Die Gemeinde verpflichtet sich zur rechtzeitigen Zahlung der jeweils fälligen Rechnungsbeträge und Abschlagszahlungen. Die von ihr an die Straßenbauverwaltung zu zahlenden Rechnungsbeträge werden 6 Wochen nach Anforderung fällig. Soweit die Gemeinde gegenüber der Straßenbauverwaltung mit der Leistung von Abschlagszahlungen oder der Erstattung abgerechneter Kosten in Verzug gerät, hat sie Verzugszinsen zu zahlen; die Höhe der Zinsen richtet sich nach § 34 BHO/LHO.

(4) Soweit Bauarbeiten im Auftrag und für Rechnung der Gemeinde vergeben sind, werden die Rechnungen von der Straßenbauverwaltung geprüft, festgestellt und an die Gemeinde zur Zahlung weitergeleitet. Die Straßenbauverwaltung ist berechtigt, fällige Zahlungsverpflichtungen der Gemeinde aus der Baumaßnahme zu erfüllen, wenn dies im Interesse der Gemeinschaftsmaßnahme erforderlich ist.

*) Vom Land ggfs. auszufüllen.

III. Sonstige Regelungen

§ 16

Baulast nach Fertigstellung

(1) Die Straßenbaulast an den fertig gestellten Straßenteilen richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

(2) Es besteht Übereinstimmung, dass die Baulast an ..... (z. B. Grünstreifen und –anlagen)

der Gemeinde und

an …….

(z. B. Stützmauern)

der Straßenbauverwaltung obliegt.

(3) Nach Fertigstellung der gemeinschaftlichen Baumaßnahme oder abgeschlossener Teile davon übergibt die Straßenbauverwaltung der Gemeinde die in deren Baulast stehenden Straßenteile.

§ 17

Schriftform

Änderungen und Ergänzungen zu dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

Für die Gemeinde:

……, den……..

Für die Straßenbauverwaltung:

……..…….., den…….

27 Erläuternde Hinweise zum Vereinbarungsmuster für gemeinschaftliche Baumaßnahmen in Ortsdurchfahrten

Erläuternde Hinweise

Gemeinschaftliche Baumaßnahmen in Ortsdurchfahrten mit geteilter Baulast erfordern Vereinbarungen über die Durchführung der Planung, Vergabe, Baudurchführung und Abwicklung. Hierfür wurde gemeinsam mit den Ländern als Arbeitshilfe ein Muster erarbeitet. Je nach Lage des Einzelfalls können noch Ergänzungen eingefügt werden. Soweit das Muster Alternativregelungen vorsieht, ist die der jeweiligen Lage angemessene auszuwählen.

Zu § 1 Abs. 2

In der Regel wird ein genehmigter RE-Entwurf Art und Umfang der Maßnahmen festlegen. Soweit ein solcher fehlt, müssen Art und Umfang der Maßnahme in der Vereinbarung unter Beifügung von Plänen und eines Kostenvoranschlags beschrieben werden (Alternative 2). In jedem Fall ist der bestehende Zustand in geeigneter Weise festzuhalten.

Zu § 2 Abs. 1

Auch der umgekehrte Fall (Durchführung der Maßnahme durch die Gemeinde) kann vereinbart werden, wenn die Gemeinde über fachkundiges Personal verfügt.

Zu § 2 Abs. 2

Die Abnahme der Bauleistungen ist möglichst mit der Übergabe der Straßenteile an den anderen Baulastträger nach § 16 Abs. 3 zu verbinden.

Zu § 3 Abs. 3

Zu der Ermittlung der Länge der Hochborde ist bei abgerundeten Einmündungen gerade durchzumessen.

Zu § 4

Die in der 2. Alternative vorgesehene Regelung über den Anschluss an den gemeindlichen Mischkanal lässt die bestehenden Benutzungs- und Konzessionsverträge, welche die Benutzung bestimmter Straßengrundstücke für die Verlegung von Versorgungsleitungen gestatten, unberührt.

Der Kostenbeitrag der Straßenbauverwaltung an die Gemeinde ist nach …… (der Pauschalierungsregelung des Landes) …… zu bemessen oder anhand eines Fiktiventwurfs zu berechnen.

Wird eine abgängige Mischkanalisation von Grund auf erneuert, so kann die Gemeinde von der Straßenbauverwaltung erneut die Kostenbeteiligung fordern (siehe Nr. 14 Abs. 2 ODR).

Zu § 5

Sind nur die Straßenbauverwaltung und die Gemeinde an den Kreuzungskosten beteiligt, so ist die Aufteilung der Kosten in der Vereinbarung gemäß dem Kostenvoranschlag hier festzustellen.

Sind weitere Kostenträger zu beteiligen, so ist die Alternativfassung zu wählen.

Zu § 6 Abs. 1

Wenn es technisch geboten und wirtschaftlich vertretbar ist, sollen längs verlegte Leitungen aus der Fahrbahn herausverlegt werden. Jeder Beteiligte an der Gemeinschaftsmaßnahme muss seine Rechte gegen Dritte (insbes. die sog. Folgepflicht und die Folgekostenpflicht) ausschöpfen.

Zu § 6 Abs. 2

Bindend kann die Kostenverteilung hier nur zwischen der Straßenbauverwaltung und der Gemeinde festgelegt werden. Soweit Dritte als Kostenträger in Frage kommen, ist hier die Kostenangabe nur nachrichtlich.

Zu § 6 Abs. 3

Soweit die Benutzung vom Straßengrundstück nicht schon durch schriftlichen Vertrag angemessen geregelt ist, soll ein solcher anlässlich der Gemeinschaftsmaßnahme abgeschlossen werden.

Zu § 7

Wenn es zweckmäßig ist, kann die Unterhaltung von Böschungen vertraglich von der Gemeinde übernommen werden.

Für die Ablösung anteiliger Unterhaltungskosten können die Ablösungsrichtlinien (zuletzt geändert VkBl. 1988, 727) herangezogen werden.

Zu § 8

Maßgebend für die Kosten der Gehwege ist Nr. 16 ODR.

Zu § 9 Abs. 3

Die Vereinbarung der Alternativfassung ist angebracht, wenn verschiedene Ausbaubreiten und/oder unterschiedliche Veranlassung gegeben sind.

Zu § 10 Abs. 1

Die Kosten der Baufeldfreimachung sind wie die Grunderwerbskosten aufzuteilen, weil die späteren Baukosten hierfür keinen gerechten Maßstab abgeben können.

Zu § 10 Abs. 2

Die Kosten notwendiger Umleitungen sind hier nicht erfasst. Soweit sie anfallen, ist eine ergänzende Regelung nach den einschlägigen Rechtsvorschriften (z. B. § 14 FStrG) zu treffen.

Zu § 11

Die Kostenregelung aufgrund kreuzungsrechtlicher Vorschriften hat Vorrang (§ 5b Abs. 4 StVG).

Zu § 12

Zur Straßenbeleuchtung gehören die Beleuchtungskörper, die Masten, Abspannungen und die von der Hauptleitung zu diesen Anlagen abzweigenden Anschlussleitungen. Eine andere Kostenfolge i. S. des Satzes 2 kann sich z. B. ergeben, wenn die Gemeinde aufgrund eines Gestattungsvertrags folge- und folgekostenpflichtig ist.

Zu § 13

Zufahrten und Zugänge in den Verknüpfungsbereichen (Nr. 2 Abs. 1 Nr. 3 ODR) sind gemäß §§ 8a Abs. 1, 8 Abs. 2 FStrG als Sondernutzung zu betrachten.

Zu § 15 Abs. 3

Verzug tritt nach § 286 Abs. 1 BGB erst mit der Mahnung des Zahlungspflichtigen ein. Bei Geldforderungen, die vor dem 1. Mai 2000 fällig geworden sind, ist die Vorl. VV Nr. 4.2 zu § 34 BHO in der bis zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung anzuwenden. Diese lautete: „Besteht bei privatrechtlichen Schuldverhältnissen keine Vereinbarung mit dem Schuldner und kommt auch eine Vereinbarung nicht zustande, ist über den Anspruch auf die gesetzlichen Verzugszinsen von 4 v. H. gemäß § 288 Abs. 1 BGB hinaus ein weiter gehender Verzugsschaden gemäß § 288 Abs. 2 BGB geltend zu machen. Dieser bemisst sich nach dem Zinssatz für Kredite des Bundes zur Deckung von Ausgaben zur Zeit des Verzugs. Er ist nur geltend zu machen, soweit er über die gesetzlichen Verzugszinsen von 4 v. H. gemäß § 288 Abs. 2 BGB hinausgeht."

Vgl. auch das Gesetz zur Beschleunigung fälliger Zahlungen vom 30. März 2000 (BGBl. I S. 330).

Im Übrigen beträgt der Zinssatz für Kredite des Bundes zur Deckung von Ausgaben nach VV Nr. 4 zu § 34 BHO derzeit 4 % und liegt damit auf gleicher Höhe wie die gesetzlichen Verzugszinsen von 4 % nach § 288 Abs. 1 BGB (alt).

Zu § 16 Abs. 2

Hier kann die Baulast für Straßenteile festgestellt werden, die nicht ohne Weiteres ersichtlich ist.

Zu § 16 Abs. 3

Die Übergabe von Straßenteilen an den Baulastträger ist in einem Übergabeprotokoll festzuhalten (vgl. auch § 2 Abs. 2). Nach der Übergabe ist auch ein etwa notwendiger Antrag auf Grundbuchberichtigung zu stellen (§ 6 Abs. 3 FStrG).

Zu § 17

Das Erfordernis der Schriftform bedeutet nicht, dass in jedem Fall eine förmliche Änderung oder Ergänzung der Vereinbarung notwendig ist. Es genügt auch z. B. ein Schriftwechsel oder ein von Vertragspartnern unterzeichnetes Deckblatt.

28 Vereinbarungsmuster für die Pauschalierung der Beteiligung des Straßenbaulastträgers an den Kosten einer gemeindlichen Kanalisation (Nr. 14 Abs. 2)

Vereinbarung

der Bundesrepublik Deutschland,

vertreten durch das Land

……..

oder

des Landes

……..

dieses vertreten durch

……..

(Straßenbauverwaltung)

und

der Gemeinde/Stadt

……..

vertreten durch

……..

über

den Bau und die Unterhaltung einer gemeindlichen Kanalisation zur Entwässerung des Straßenkörpers und der Fahrbahn.

§ 1

Die Gemeinde baut im Bereich der Ortsdurchfahrt ……. im Zuge der Bundes-/Landesstraße …….. von km ..... bis km …….. eine Kanalisation, die auch der Entwässerung dieser Straße (Ableitung des Oberflächenwassers der Straße und Entwässerung des Straßenkörpers) dienen soll. Die Lage der Kanalisationsleitung und der Kontroll- und Einlaufschächte ist aus beiliegendem Lageplan zu ersehen, der Bestandteil der Vereinbarung ist.

§ 2

Die Gemeinde holt rechtzeitig die Zustimmung der Straßenbauverwaltung zum Bauentwurf und zum Bauzeitenplan für die in § 1 genannte Baumaßnahme ein. Abweichungen bei der Durchführung der Maßnahme spricht die Gemeinde rechtzeitig mit der Straßenbauverwaltung ab.

§ 3

(1) Die Straßenbauverwaltung beteiligt sich an den Kosten des Baus und der laufenden Unterhaltung der gemeindlichen Kanalisation einschließlich der Straßeneinläufe in Höhe des Betrags, der für den Bau einer eigenen Straßenentwässerungsanlage aufzuwenden wäre, nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Die Kostenbeteiligung bemisst sich nach der Länge der zu entwässernden Straßenstrecke und ggf. nach den gemeindlichen Aufwendungen für die Herstellung der Straßeneinläufe.

— Für den laufenden Meter wird ein Pauschalbetrag von €……*)

— Für jeden Straßeneinlauf wird ein Pauschalbetrag von €……*)

— Für den laufenden Meter wird, da die Gemeinde auch die Straßeneinläufe herstellt, ein erhöhter Pauschalbetrag von €……*)

angesetzt.

Der Kostenbeitrag beträgt demnach insgesamt €……

(3) Mit dem einmaligen Kostenbeitrag sind sämtliche Forderungen der Gemeinde an die Straßenbauverwaltung abgegolten, die sich aus dem Bau und der laufenden Unterhaltung der gemeindlichen Kanalisation, der Zuleitung zum Vorfluter, dem Anschluss der Straßenentwässerung und der Einleitung des Straßenabwassers ergeben. Nicht abgegolten sind die Kosten einer Erneuerung der Anlage von Grund auf, wenn sie abgängig ist.

(4) Werden nachträglich Maßnahmen an der Anlage wegen normativ oder in allgemein anerkannten Regeln der Technik vorgeschriebenen Umweltanforderungen erforderlich, so beteiligt sich der Bund an den Kosten bis zu dem Betrag, den er bei Durchführung einer eigenen Straßenoberflächenentwässerung hätte aufwenden müssen; anfallende Mehrunterhaltungskosten sind damit abgegolten.

§ 4

Der Kostenbeitrag wird mit der Fertigstellung der Kanalisation auf Anforderung durch die Gemeinde fällig. Die Straßenbauverwaltung kann bis zu 10 % des Beitrags einbehalten, bis der Straßenkörper wiederhergestellt und der Boden verdichtet ist und alle Setzungen beseitigt sind. Je nach Baufortschritt kann die Gemeinde Abschlagszahlungen verlangen.

§ 5

Die Gemeinde verpflichtet sich unwiderruflich, das Straßenabwasser auf der im Lageplan gekennzeichneten Strecke von km …… bis km …… der in § 1 genannten Straße unentgeltlich in die Kanalisation aufzunehmen und schadlos abzuführen sowie die Kanalisationsanlage einschließlich der Kontrollschächte, der Einlaufschächte und der Zuleitung zum Kanal *) ordnungsgemäß zu unterhalten. Diese Verpflichtung umfasst nicht die Erneuerung der Anlage, wenn sie abgängig ist.

§ 6*)

Vorstehende Vereinbarung ersetzt nicht einen etwa notwendigen Gestattungsvertrag über die Straßenbenutzung.

*) Nicht Zutreffendes streichen.

§ 7

Die Vereinbarung wird ……-fach gefertigt. ……Fertigungen sind für die Straßenbauverwaltung bestimmt ……..Fertigungen erhält die Gemeinde.

Für die Gemeinde:

…….., den ……

Bürgermeister

Für die Straßenbauverwaltung:

…….., den ……..

29 Hinweise zum Vereinbarungsmuster

1. Die Entwässerung gehört zur Straßenbaulast (Nr. 14 Abs. 1 ODR). Die Anlagen für die Entwässerung der Straße (Ableitung des Oberflächenwassers und Entwässerung des Straßenkörpers) sind Bestandteile der Straße, soweit der Straßenbaulastträger sie selbst als Straßenbestandteile herstellt.

2. In Ortsdurchfahrten wird der Straßenbaulastträger der Fahrbahn die Entwässerung der Straße im Regelfall nicht selbst durch eigene Anlagen, sondern wirtschaftlicher durch Anschluss an die gemeindliche Kanalisation durchführen. Dafür wird er sich an den Kosten für die Herstellung der gemeindlichen Kanalisation oder deren Erneuerung von Grund auf bis zu dem Betrag beteiligen, den er für die Herstellung oder Erneuerung einer eigenen Anlage zur Entwässerung der Straße hätte aufwenden müssen. Es entsteht eine Gemeinschaftsanlage. Damit ist auch der Mehraufwand der Gemeinde für den Betrieb einschließlich der laufenden Unterhaltung der Anlage abgegolten.

3. Vor Beginn der Baumaßnahme ist eine Vereinbarung des Straßenbaulastträgers mit der Gemeinde abzuschließen, die folgende Punkte berücksichtigen muss:

   3.1 Die Gemeinde verpflichtet sich unwiderruflich, das Oberflächenwasser und das bei der Entwässerung des Straßenkörpers anfallende Wasser unentgeltlich in ihre Kanalisation aufzunehmen und schadlos abzuführen, sowie die der Straßenentwässerung dienenden Teile der Abwasseranlage ordnungsgemäß zu unterhalten.

   3.2.1 Für die entwässerte Straßenstrecke einer Ortsdurchfahrt erhält die Gemeinde
   Pauschalbeträge:

   a) für den laufenden Meter

   b) für jeden Straßeneinlauf, wenn die Gemeinde diese herstellt

   oder

   c) einen erhöhten Pauschalbetrag pro lfdm, wenn die Gemeinde auch die Straßeneinläufe herstellt.

   Mit den Pauschalbeträgen ist auch die Zuleitung zum Vorfluter abgegolten. Spätere Anpassungsmaßnahmen an Straßeneinläufen aus Veranlassung des Straßenbaulastträgers der Fahrbahn werden hiermit nicht abgegolten.

   3.2.2 Bei zweibahnigen und mehrbahnigen Ortsdurchfahrten kann nur dann für jede Fahrbahn der volle Pauschalbeitrag berechnet werden, wenn bei einer eigenen Entwässerungsanlage für jede Fahrbahn gesondert ein Kanal gebaut werden müsste. Andernfalls kann für zusätzlich erforderliche Straßeneinläufe und Anschlussleitungen ein angemessener Zuschlag im Einzelfall notwendig werden.

   3.2.3 Bei der Bemessung der Pauschalen ist ein für die Straßenentwässerung erforderlicher Rohrdurchmesser von 30 cm zugrunde gelegt. Bei einem größeren Rohrdurchmesser können angemessene Zuschläge vereinbart werden.

   3.2.4 Die Pauschalen sind auf mittlere Untergrundverhältnisse abgestellt. Besonders schwierigen Untergrundverhältnissen kann durch Zuschläge Rechnung getragen werden.

3.2.5 Soweit die Straßenentwässerung außergewöhnliche Aufwendungen erfordert (z. B. die Errichtung von Pumpstationen, Rückhaltebecken oder längeren Rohrzuleitungen zum Vorfluter abseits der Straße), die auch bei eigener Entwässerung durch den Straßenbaulastträger anfallen würden, ist hierfür ein angemessener Kostenbeitrag durch Vergleichsberechnung zu ermitteln.

3.3 Werden die Straßeneinläufe von der Gemeinde hergestellt und angeschlossen, soll die Vereinbarung auch regeln, wie viele Straßeneinläufe für die Straßenentwässerung erforderlich sind.

3.4 Nach Herstellung der Anlage kann eine Beteiligung des Bundes in Betracht kommen, wenn

— Maßnahmen wegen gestiegener Umweltanforderungen erforderlich werden,

— diese normativ oder in allgemein anerkannten Regeln der Technik vorgeschrieben und

— durch die Straßenentwässerung bedingt sind.

Obergrenze für die Kostenbeteiligung ist entsprechend den bei der Herstellung der Anlage geltenden Maßstäben der Betrag, den der Bund bei Durchführung einer eigenen Straßenoberflächenentwässerung für die nachträglichen Maßnahmen hätte aufwenden müssen. Abgegolten sind damit auch die Mehrunterhaltungskosten.

4. Die Vereinbarung soll mit dem Abschluss eines Gestattungsvertrags über die Straßenbenutzung (§ 8 Abs. 10 FStrG, ……. LStrG) verbunden werden, soweit nicht schon eine vertragliche Regelung besteht. Auf die Richtlinien über Nutzungen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Nutzungsrichtlinien, zuletzt geändert durch ARS 41/1996 (VkBl. 1997 S. 41)) wird hingewiesen.