

Handbuch Straßenrecht

Kodal

8. Auflage 2021
ISBN 978-3-406-70385-0
C.H.BECK

schnell und portofrei erhältlich bei
beck-shop.de

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de steht für Kompetenz aus Tradition. Sie gründet auf über 250 Jahre juristische Fachbuch-Erfahrung durch die Verlage C.H.BECK und Franz Vahlen.

beck-shop.de hält Fachinformationen in allen gängigen Medienformaten bereit: über 12 Millionen Bücher, eBooks, Loseblattwerke, Zeitschriften, DVDs, Online-Datenbanken und Seminare. Besonders geschätzt wird beck-shop.de für sein umfassendes Spezialsortiment im Bereich Recht, Steuern und Wirtschaft mit rund 700.000 lieferbaren Fachbuchtiteln.

Dass der Inhaber einer Sondernutzungserlaubnis gegen Baumaßnahmen an der Straße nicht geschützt wird, beruht auf einem zutreffendem Gesamtverständnis des Straßenrechts, denn die Straße ist für die Bewältigung des Gemeingebrauchs errichtet und nicht für die Bewältigung von Sondernutzungen. Eine weitere Rechtsänderung betrifft § 17 Abs. 1 FStrG, der um diesen ersten Satz ergänzt wird:

„Eine Änderung liegt vor, wenn eine Bundesfernstraße

1. um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
2. in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird.“

Damit wird Rechtsklarheit dahingehend geschaffen, welche Maßnahmen noch planfeststellungsbedürftig sind und welche Maßnahmen nicht mehr planfeststellungspflichtig sind.

2. Beitritt des Saarlandes

Die Rückgliederung des Saarlandes in das Bundesgebiet gab Anlass zum Überleitungsgesetz für die Bundesfernstraßen im Saarland vom 23.12.1959 (BGBl. 1959 I S. 797). **225**

3. Beitritt der Deutschen Demokratischen Republik

Mit dem Wirksamwerden des Beitritts der Deutschen Demokratischen Republik zur Bundesrepublik Deutschland gem. Art. 23 des Grundgesetzes am 3.10.1990 trat im Rahmen des gesamten Bundesrechts auch das FStrG im Gebiet der neuen Bundesländer in Kraft (Art. 8 des Einigungsvertrages vom 31.8.1990 (BGBl. 1990 II S. 889, Anl. I Kap. XI Sachgebiet F: Straßenbau)). Nach VerkPBG haben für diese Länder einschließlich Berlin bis zum 31.12.1999 Sonderregelungen gegolten, insbes. zur Linienbestimmung (§ 2 VerkPBG), zum Planfeststellungsverfahren (§ 3 VerkPBG), zum Rechtsweg bei Streitigkeiten, die Planfeststellung und Plangenehmigung betreffen (§ 5 Abs. 1 VerkPBG), sowie zum Wegfall der aufschiebenden Wirkung von Anfechtungsklagen (§ 5 Abs. 2 VerkPBG). **226**

4. Nebengesetze mit Auswirkungen auf das Bundesfernstraßenrecht

Folgende Nebengesetze haben mit Auswirkungen auf das Bundesfernstraßenrecht. **227**

a) Vereinfachung des Planungsrechts

Das Planungsrecht ist nachhaltig vereinfacht worden; die Rechtsänderungen haben iÜ auf eine Beschleunigung des Planungsverfahrens abgezielt: **228**

- Durch das Dritte Rechtsbereinigungsgesetz vom 28.6.1990 (BGBl. 1990 I S. 1221) sind im Bundesfernstraßengesetz Verfahrensvorschriften für die Planfeststellung mit Rücksicht auf die Verwaltungsverfahrensgesetze der Länder weggefallen. Diese Änderungen haben zur Neufassung des Bundesfernstraßengesetzes vom 8.8.1990 geführt (BGBl. 1990 I S. 1714).
- Das Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege vom 19.12.1991 hat in den neuen Ländern sowie auch im Land Berlin gegolten (VerkPBG). Die befristete Geltung ist bis zum 17.12.2006 für Verkehrsprojekte in den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen fortgeschrieben worden. Wichtigste Regelung in diesem Gesetz war die Rechtswegzuweisung zum Bundesverwaltungsgericht als erster und letzter Instanz.
- Das Planungsvereinfachungsgesetz vom 17.12.1993 (BGBl. 1993 I S. 2123) hat auf Verfahrensstraffung und Erleichterungen bei der Planung abgestellt: Mit dem Ziel, Planung und Zulassungsverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen, sind verfahrensrechtliche Änderungen in §§ 9, 9a, 16, 16a, 17, 18f., 19 und 19a FStrG vorgenommen worden. Dieses Gesetz sollte die positiven Erfahrungen aus dem VerkPBG für die neuen Bundes-

länder auf ganz Deutschland übertragen. Die Verkehrsminister sind im Vorfeld übereinstimmend zu der Auffassung gekommen, dass „Planungszeiträume für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen“ zu lang seien (BT-Drs. 12/4328). Das Verfahren der Linienbestimmung sollte ebenfalls dem Zweck der Beschleunigung dienen und ist beibehalten worden.

- Das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 17.12.2006 (BGBl. 2006 I S. 2833 ff.) greift die positiven Erfahrungen aus dem VerkPBG aus und sieht eine Ausdehnung des vereinfachten Planungsrechts auf das gesamte Bundesgebiet vor. Art. 2 des Gesetzes regelt die Änderungen im Fernstraßengesetz: Die neu eingefügten §§ 17a–17e FStrG enthalten wesentliche Änderungen für den des Planungsverfahrens. Die Anlage zu § 17e FStrG, der die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes für bestimmte Vorhaben festgelegt ist, enthält konkret die Streckenzüge für die das verkürzte Verfahren zur Anwendung kommt. Nach § 17a Nr. 2 FStrG werden anerkannte Naturschutzvereine betreffend die Bekanntgabe der Einleitung eines Zulassungsverfahrens landesrechtlich wie Privatpersonen behandelt. Anerkannte Naturschutzvereine sollen mithin benachrichtigt werden, dass in den vom Vorhaben betroffenen Gemeinden eine ortsübliche Bekanntmachung erfolgt und die Vereine innerhalb der Präklusionsfrist der Privaten Stellung nehmen können. Für eine beschleunigte Verwirklichung der Planungsverfahren werden Rechtspositionen der Verfahrensbeteiligten verkürzt. Die Geltungsdauer von zugelassenen Vorhaben ist von acht auf zehn Jahr herauf gesetzt worden (§ 17c Nr. 2 FStrG).
- Die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21“ war ein Hauptmotiv für eine erneute Änderung des fernstraßenrechtlichen Planungsrechtes: Im Hinblick auf die verfahrensrechtlichen Änderungen durch das „Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG)“ vom 31.5.2013 (BGBl. 2013 I S. 1388) ist auch eine Überarbeitung der Planfeststellungsrichtlinien erforderlich geworden. Die Planfeststellungsrichtlinien 2015 sollen insbes. dem Ziel einer verbesserten Bürgerbeteiligung Rechnung tragen; dazu detailliert → Kap. 32 ff.
- Das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 29.11.2018 (BGBl. 2018 I S. 2237) sieht eine weitere Reform des Planungsverfahrens für Verkehrsprojekte vor; dazu vgl. Bundesrats-Drucksache 562/18 vom 9.11.2018 sowie *Stüer*, Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich 2018, DVBl. 2018, 351.

b) Vereinfachung des Anbaurechts

- 229** Im Rahmen der Rechtsbereinigung wurden im Zweiten Rechtsbereinigungsgesetz vom 16.12.1986 (BGBl. 1986 I S. 2441) die anbaurechtlichen Vorschriften vereinfacht. Wegefallen sind ua:
- Die straßenbaubehördliche Zustimmungserfordernis für die baurechtliche Genehmigung baulicher Anlagen im Erschließungsbereich der Ortsdurchfahrten (§ 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 FStrG).
 - Die Benennungsherstellung der Baugenehmigungsbehörde mit der Landesstraßenbaubehörde bei Erteilung der Genehmigung für Betriebe im Nahbereich der Bundesautobahn durch Streichung der Abs. 3–5 in § 15 FStrG.
 - Die Pflicht der obersten Landesstraßenbaubehörde als Planfeststellungsbehörde für die Bundesfernstraßen zur Einholung einer Weisung des für Verkehr zuständigen Bundesministers bei Meinungsverschiedenheiten mit Landesbehörden.

c) Ausbaugesetze

- 230** Die Bedarfsplanung nach dem Fernstraßenausbaugesetz stellt sich als Ausbauplanung dar: Die einzige rechtliche Voraussetzung für die Aufnahme in den Bedarfsplan ist, dass die Bau-

und Ausbauplanungen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG entsprechen, so dass das Bundesfernstraßengesetz und das Fernstraßenausbaugesetz sehr eng miteinander vernetzt sind: Diese Normativplanung hat sich in mehreren Stufen vollzogen und hat dazu gedient, sehr unterschiedliche Problemlagen zu bewältigen; vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, 50 Jahre Straßenwesen in der Bundesrepublik Deutschland, 1949–1999, Ein Rückblick, Bonn, 2000.

- Gesetz über den Ausbauplan für die Bundesfernstraßen vom 27.7.1957 (BGBl. 1957 I S. 1189): Der Ausbauplan diene dem Zweck, die durch den Zweiten Weltkrieg entstandenen Lücken schließen zu können.
- Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971–1985 vom 30.6.1971 (BGBl. 1971 I S. 873):
 - geändert durch Gesetz vom 5.8.1976 (BGBl. 1976 I S. 2093);
 - geändert durch Gesetz vom 25.8.1980 (BGBl. 1980 I S. 1614): Seither heißt das Fachgesetz Fernstraßenausbaugesetz;
 - geändert durch Gesetz vom 21.4.1986 (BGBl. 1986 I S. 557) mit Neubekanntmachung vom selben Tag (S. 558): Bundesminister für Verkehr, Bundesverkehrswegeplan 1985 und neuer Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Schriftenreihe Heft 68, 1986.
 - geändert durch Art. 27 des Gesetzes vom 28.6.1990 (BGBl. 1990 I S. 1221), der die Verbindlichkeit der Bedarfsplanfeststellung für die Planrechtfertigung – die Feststellung des Verkehrsbedarfs – normiert hat.
 - geändert durch Gesetz vom 15.11.1993 (BGBl. 1993 I S. 1877) sowie Bekanntmachung der Neufassung vom 15.11.1993 (BGBl. 1993 I S. 1878): Mit gesetzlicher Rückwirkung wurde auch der Bedarf für die neuen Länder festgestellt; vgl. *Huber StruA* 1991, 5 ff.; *Lohrberg StruA* 1991, 329 ff.; *Reschke StruA* 1993, 57 ff.; *Roßberg StruA* 1991, 264 ff.
 - geändert durch Verordnung vom 29.10.2001 (BGBl. 2001 I S. 2785);
 - geändert durch Gesetz vom 4.10.2004 (BGBl. 2004 I S. 2574).

Im Jahr 2016 hat das Bundeskabinett den neuen Bundesverkehrswegeplan beschlossen; die Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes ist beschlossen und verkündet (BGBl. 2016 I S. 3133).

d) Autobahnmautgesetz/Bundesfernstraßenmautgesetz

Auf der Grundlage des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) vom 5.4.2002 (BGBl. 2002 I S. 1234) war die Erhebung streckenbezogener Straßenbenutzungsgebühren (Maut) für schwere Nutzfahrzeuge ab 12t zulässigem Gesamtgewicht auf Bundesautobahnen erfolgt; auf dieser Grundlage war seit 1.1.2005 ein Benutzungsentgelt als öffentlich-rechtliche Gebühr erhoben worden. Zuständig für die Erhebung ist das BAG, das einem Privaten die Errichtung und den Betrieb des Mauterhebungssystems übertragen kann oder diesen beauftragen darf, an der Erhebung mitzuwirken; das war bis September 2018 Toll-Collect. Das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) ist seit dem 19.7.2011 die gesetzliche Grundlage für die Erhebung der LKW-Maut in Deutschland (BGBl. 2011 I S. 1378) und ist seither in seinem Anwendungsbereich konsequent ausgedehnt worden; es ist an die Stelle des bis dahin geltende Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) getreten. Das Bundesfernstraßenmautgesetz ist im Kern mit dem abgelösten Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge vergleichbar. Die maßgeblichen Änderungen betreffen die neuen Regelungen zur Ausdehnung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen. Nach § 1 Absatz 1 Nummer 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes in der Fassung des Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 10.6.2015 (BGBl. 2015 I S. 922) sind ab dem 1.7.2015 – außer alle Bundesautobahnen – auch Bundesstraßen oder Abschnitte von Bundesstraßen mautpflichtig, sofern zunächst folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:

- Der Bund muss nach § 5 Abs. 1 FStrG Träger der Baulast sein.
- Es darf sich nicht um Ortsdurchfahrten iSv § 5 Abs. 4 FStrG handeln.

- Es muss ein Ausbau mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung gegeben sein.
- Es müssen getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr bestehen, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen durchgehend – ausgenommen auf höhen-
gleichen Kreuzungen – getrennt sind.

Ferner muss eine dieser Voraussetzungen gegeben sein:

- Es besteht unabhängig von einer Mindestlänge eine unmittelbare Anbindung an eine Bundesautobahn.
- Es besteht unabhängig von einer Mindestlänge eine mittelbare Anbindung über eine andere mautpflichtige Bundesstraße an eine Bundesautobahn.
- Es ist eine Mindestlänge von 4 Kilometern gegeben, ohne an eine mautpflichtige Strecke angebunden zu sein.

Eine Zusammenstellung der betroffenen Bundesstraßen ist in der sog. Mauttabelle für die Öffentlichkeit und kann jeweils über die Internetseiten „Die Mauttabelle des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, des Bundesamtes für Güterverkehr, der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Toll Collect GmbH“ aufgerufen werden; ferner erfolgt eine Veröffentlichung im elektronischen Bundesanzeiger.

Durch Gesetz vom 27.3.2017 (BGBl. 2017 I S. 564 (Nr. 15)) ist der Anwendungsbereich des Bundesfernstraßenmautgesetzes mit Geltung ab 31.3.2017 wiederum erweitert worden: Betroffene Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 Tonnen beträgt. Im Jahr 2018 ist das Bundesfernstraßenmautgesetz auf alle Bundesstraßen ausgedehnt worden.

II. Landesstraßenrecht

- 232 Bundesfernstraßenrecht und Landesstraßenrecht sind sehr eng miteinander vernetzt:

1. Anstoßwirkung der Bundesfernstraßengesetzgebung für die Landesstraßengesetzgebung

- 233 Der Erlass des Bundesfernstraßengesetzes hat den Anstoß zu einer Kodifizierung des Straßenrechts in den Ländern gegeben. Den Anfang machte 1957 Berlin. Es folgten 1958 Bayern, 1961 Hamburg und Nordrhein-Westfalen, 1962 Schleswig-Holstein, Hessen und Niedersachsen, 1963 Rheinland-Pfalz, 1964 Baden-Württemberg und das Saarland, schließlich 1976 Bremen. Nach dem Beitritt der Deutschen Demokratischen Republik zur Bundesrepublik Deutschland aufgrund des Einigungsvertrages haben die neuen Bundesländer Straßengesetze in den Jahren 1993 und 1994 geschaffen.

2. Musterentwurf für die Landesstraßengesetze

- 234 Für das Landesstraßenrecht ist seinerzeit von Sachverständigen der Länder in Anlehnung an das Bundesfernstraßengesetz in Musterentwurf erarbeitet worden.

3. Straßenrechtliche Nutzungsarten

- 235 Für die straßenrechtlichen Nutzungsarten bestehen mitunter signifikante Unterschiede; die Strukturen und die Details hierzu sind in diesen Kapiteln dargestellt:
- 24. Kapitel: Gemeingebrauch, → Kap. 24 Rn. 1 ff.
 - 25. Kapitel: Anliegergebrauch, → Kap. 25 Rn. 1 ff.
 - 26. Kapitel: Sondernutzung, → Kap. 26 Rn. 1 ff.

4. Klassifizierungsrecht

In bestimmten neuen Länder ist im Klassifizierungsrecht eine wichtige Änderung vorgenommen, indem die Einstufung von Straßen als Ermessensentscheidung ausgestaltet worden ist; Strukturen und Details sind in → Kap. 8 Rn. 1 ff. dargestellt. **236**

5. Privatisierungsgesetze

Das Hessische Gesetz über den Bau und die Finanzierung öffentlicher Straßen durch Private vom 27.11.2002 (GVBl. I 705), zuletzt geändert durch Art. 19 des Siebten Gesetzes zur Geltungsdauerverlängerung und Änderung befristeter Rechtsvorschriften vom 27.9.2012 (GVBl. 290), hat bisher kaum praktische Bedeutung erlangt. **237**

III. Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen finden sich auf Bundesebene und auf Landesebene: **238**

1. Verfassungsrechtliche Voraussetzungen

Die Straßengesetze enthalten Ermächtigungen zur näheren Regelung gesetzlicher Vorschriften im Wege der Rechtsverordnung. Im Hinblick auf die Auftragsverwaltung ist sehr häufig auch die Fallkonstellation gegeben, dass ein Bundesgesetz die Landesregierung zum Erlass einer Rechtsverordnung ermächtigt. Soll die Zustimmung des Bundesrates zu der Rechtsverordnung durch Bundesgesetz ausgeschlossen werden, was Art. 80 Abs. 2 GG zulässt, so bedarf dieses Gesetz der Zustimmung des Bundesrates auch dann, wenn es nach der sonst in ihm enthaltenen Regelung kein Zustimmungsgesetz wäre (BVerfG DÖV 1970, 338). Rechtsverordnungen der Landesregierungen aufgrund von Bundesgesetzen gehören zum Landesrecht. **239**

2. Gegenstände der Rechtsverordnungen

Die diversen Ermächtigungen betreffen insbes. folgende Sachthemen: **240**

a) Delegation von Befugnissen der obersten Landesstraßenbaubehörde auf nachgeordnete Behörden im Rahmen der Bundesauftragverwaltung

Durch § 22 Abs. 4 S. 2 FStrG werden die Länder ermächtigt, die Zuständigkeiten der obersten Landesstraßenbaubehörde, die durch das FStrG eingeräumt werden (vgl. bspw. § 2 Abs. 6 FStrG), auf nachgeordnete Behörden zu übertragen. Die Länder haben von dieser Delegationsbefugnis Gebrauch gemacht, was jedoch nicht – ausschließlich – durch das jeweilige Landstraßengesetz selbst erfolgt, sondern durch Verordnungsermächtigung im Straßengesetz (Art. 62a Abs. 5 BayStrWG). **241**

b) Festlegung von Planungsgebieten

Um die Planung von Bundesfernstraßen zu sichern, können die Landesregierungen durch Rechtsverordnung für die Dauer von höchstens zwei Jahren die Festlegung von Planungsgebieten verfügen (§ 9a Abs. 3 FStrG); diese Frist kann, wenn besondere Umstände es erfordern, durch Rechtsverordnung auf höchstens vier Jahre verlängert werden. Die Gemeinden und Kreise, deren Bereich durch die festzulegenden Planungsgebiete betroffen wird, sind vorher zu hören. Die Landesregierungen dürfen diese Ermächtigung weiter delegieren. Dazu, dass der Bund ab 1.1.2021 das Verfahren an sich ziehen kann vgl. → Rn. 215. **242**

c) Führung der Straßen- und Bestandsverzeichnisse

- 243 Für Landesstraßen und Kreisstraßen sind idR Straßenverzeichnisse zu führen, für Gemeindestraßen idR sog. Bestandsverzeichnisse; dazu vgl. → Kap. 11 Rn. 1 ff.). Es ist zu unterscheiden: Einerseits werden in bestimmten Landesstraßengesetzen nähere gesetzliche Vorgaben für die inhaltliche Gestaltung von Straßenverzeichnissen gemacht, andererseits wird in bestimmten Landesstraßengesetzen das jeweils zuständige Ministeriums ermächtigt, Vorgaben für die inhaltliche Gestaltung von Straßenverzeichnissen näher zu bestimmen.

d) Festsetzung der Ortsdurchfahrt

- 244 Aus der Festsetzung der Ortsdurchfahrt von Bundesstraßen ergeben sich wichtige Rechtsfolgen. Die Ortsdurchfahrt ist in § 5 Abs. 5 S. 1 FStrG definiert und sie wird von der obersten Landesstraßenbaubehörde festgesetzt. Die oberste Landesstraßenbaubehörde kann für die Festsetzung der Ortsdurchfahrt mit Zustimmung des BMV und der Kommunalaufsichtsbehörde von der Regelung in § 5 Abs. 4 S. 1 u. 2 FStrG abweichen. Durch Rechtsverordnung der Landesregierung kann bestimmt werden, dass abweichend von § 5 Abs. 4 S. 4 an Stelle der höheren Verwaltungsbehörde eine anderen Landesbehörde zuständig ist (§ 5 Abs. 5 S. 5 FStrG). Ausführlich zum Recht der Ortsdurchfahrten → Kap. 13 Rn. 15 ff.

e) Sondernutzungsrecht

- 245 Für Sondernutzungen können Sondernutzungsgebühren erhoben werden (§ 8 Abs. 3 FStrG). Für den Bereich der Kommunen erfolgt die Festlegung der Sondernutzungsgebühren für den Ortsdurchfahrtsbereich durch Satzung im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung: Sofern die Ortsdurchfahrten in der Baulast des Landes liegen, regelt jedoch eine Rechtsverordnung die Erhebung und die Höhe der Sondernutzungsgebühren; dazu → Kap. 26 Rn. 70 ff. Für Sondernutzungen an Bundesstraßen in Bundeseigenverwaltung gilt bereits ab dem 1.1.2020, das in → Rn. 211 beschriebene Verfahren.

f) Übernahme von Brücken, die im Zuge von Straßen nach Landesrecht liegen, in die Baulast des Bundes

- 246 Das für Verkehr zuständige Bundesministerium darf im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen, die in der Baulast der Länder oder öffentlich-rechtlicher Selbstverwaltungskörperschaften stehen, in die Baulast des Bundes zu übernehmen (§ 24 Abs. 11 FStrG). In der Rechtsverordnung können auch die zur Überleitung der Straßenbaulast notwendigen Maßnahmen getroffen werden und die Ablösungsbeträge festgesetzt werden; damit sollen jeweils langwierige Verhandlungen mit den zuständigen Stellen verhindert werden.

g) Baulasten und Kostenlast bei Kreuzungsanlagen

- 247 Nach § 13b FStrG kann das für Verkehr zuständige Bundesministerium mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen erlassen, durch die der Umfang der Kosten nach den §§ 12 und 12a FStrG näher bestimmt wird. In der Rechtsverordnung kann ferner näher bestimmt werden, welche Teile der Kreuzungsanlage nach § 13 Abs. 1 und 2 FStrG zu der einen oder anderen Straße gehören. Auch im Landesrecht soll eine Abgrenzung der Baulast und Kostenlast an Straßenkreuzungen durch Rechtsverordnung bestimmt werden (zB Art. 32 BayStrWG).

h) Konzessionsabgabe

- 248 Die Höhe und der Modus der Erhebung der für das Betreiben eines Nebenbetriebes an den Bundesautobahnen zu entrichtenden Konzessionsabgabe wird vom für Verkehr zuständigen

Bundesministerium im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen ohne Zustimmung des Bundesrates festgelegt (§ 15 Abs. 3 FStrG). Die Höhe der Konzessionsabgabe hat sich an dem Wert des wirtschaftlichen Vorteils auszurichten, der dem Konzessionsinhaber durch das Recht zuwächst, einen Nebenbetrieb an der Bundesautobahn zu betreiben; sie darf höchstens 1,53 EUR pro einhundert Liter abgegebenen Kraftstoffs und höchstens 3 vom Hundert von anderen Umsätzen betragen. Die Konzessionsabgabe ist an das Bundesamt für Güterverkehr zu entrichten.

i) Vergütung für die Verwaltung von Kreisstraßen durch das Land

Im Landesstraßenrecht besteht – mitunter – die Möglichkeit, dass Kreise ihre Kreisstraßen nicht durch ihre eigenen Behörden verwalten lassen, sondern die Verwaltung dem Land übertragen. Das Land muss dies aber nicht kostenfrei durchführen, die Höhe der von den Kreis an das Land zu zahlenden Vergütung wird durch Verordnung des zuständigen Ministeriums festgesetzt; vgl. bspw. Art. 59 Abs. 3 BayStrWG. **249**

j) Bestimmung der Merkmale eines ausgebauten öffentlicher Feld- und Waldweg

Für die Baulast von Feld- und Waldwegen ist es von zentraler Bedeutung, ob diese Wege im Rechtssinne als ausgebaut gelten. Nach Art. 54 Abs. 6 BayStrWG darf das Staatsministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten durch Rechtsverordnung regeln, durch welche Merkmale ein ausgebauter öffentlicher Feld- und Waldweg (Abs. 1 S. 1) bestimmt ist, was insbes. die rechtliche Konsequenz hat, dass entsprechend ausgebauten Wege in die Baulast der Gemeinden gehören. **250**

k) Erlass von technischen Vorschriften

Durch Rechtsverordnung können technischen Vorschriften über den Bau und die Unterhaltung oder über die Ausgestaltung von Straßen erlassen; Art. 64 BayStrWG enthält bspw. eine entsprechende Ermächtigung. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu sehen, dass in Deutschland der Gesetzgeber für den Bereich des Straßenbaus technisches Regelwerk weder selbst im Gesetz zu normieren pflegt noch per Verordnung eine Normierung aufgibt, er überlässt dies vielmehr sachverständigen Gremien in Zusammenarbeit mit den zuständigen Ministerien. **251**

aa) Abgrenzung zum Bauordnungsrecht. Während im Bauordnungsrecht die Mindestanforderungen an Bauwerke durch Inkorporierung von oder Bezugnahme auf Normen über die Landesbauordnungen gesetzlich geregelt oder bauaufsichtlich – hoheitlich verbindlich – eingeführt sind, werden die für den Straßenbau geltenden technischen Anforderungen – zivilrechtlich – über den Bauvertrag mit dem Bauunternehmer als Auftragnehmer eingeführt. Der Baulastträger Bund und die Kommunen, soweit sie Baulastträger einer Bundesstraße sind, haben aufgrund § 4 FStrG als öffentliche Aufgabe dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen, eine bauaufsichtliche Genehmigung ist mithin für sie nicht erforderlich. Ausführlich dazu auch → Kap. 40 Rn. 18 ff. **252**

bb) Anerkannte Regeln der Technik. Auf die anerkannten Regeln der Technik oder der Baukunst verweisen die Straßen- und Wegegesetze im Zusammenhang mit Anforderungen an Sondernutzungsanlagen (§ 8 Abs. 2a FStrG) sowie *partim* auch hinsichtlich des Baues und der Unterhaltung der Straßen (vgl. Art. 9 Abs. 2 BayStrWG, § 10 Abs. 3 StrWG-MV). Soweit die anerkannten Regeln der Baukunst und der Technik in die Form einer technischen Vorschrift gebracht worden sind, ist dann Rechtssatzqualität anzunehmen, wenn sie in einen Gesetzestext aufgenommen sind oder ein Gesetz auf sie Bezug nimmt. Stand der Technik ist die Gesamtheit der neuesten Erkenntnisse berücksichtigenden **253**

Standards, die eine optimale Gefahrsteuerung erwarten lassen und deren praktische Eignung durch eine erfolgreiche Erprobung unter den üblichen Betriebsbedingungen bei gleichen oder gleichartigen technologischen Verhältnissen nachgewiesen ist oder jedenfalls soweit gesichert erscheint, dass ihre Anwendung den Betrieben kein unzumutbares Kostenrisiko auferlegt. Zum Rechtscharakter der anerkannten Regeln der Baukunst und Technik vgl. OLG Brandenburg 6.5.2008 – 2 U 20/02 –; OVG SA 29.3.2006 – 1 L 149/03 –; BayVGH 10.7.2003 – 6 CS 03.1383 –; 24.10.2002, BayVBl. 2003, 337 = NuR 2003, 238; 10.5.1999, BayVBl. 2000, 82). Ausführlich dazu auch → Kap. 40 Rn. 26 ff.

254 cc) Zur Hinzuziehung von technischem Personal durch Rechtsverordnung.

Art. 10 BayStrWG enthält in seinem Abs. 2 eine interessante Vorschrift, die auch für Bundesfernstraßen gilt; demnach kann durch Rechtsverordnung technisches Personal zur Prüfung der Frage herangezogen werden, ob die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden:

(1) Die Straßenbaubehörde trägt die Verantwortung dafür, daß die öffentlich-rechtlichen Vorschriften und die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden.

(2) Die Straßenbaubehörde kann Prüfsachverständige, Prüfingenieure, Prüfämter und Prüfsachverständige in entsprechender Anwendung der auf Grund des Art. 80 Abs. 2 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) erlassenen Rechtsverordnungen heranziehen. Art. 62 Abs. 4 Satz 2 BayBO gilt entsprechend.

(3) Absatz 2 gilt auch für Bundesfernstraßen.

255 dd) Zur Bedeutung der FGSV für die Erstellung technischer Regelwerke.

Die FGSV, ein eingeschriebener Verein mit Sitz in Köln, fördert die wissenschaftliche Forschung und Weiterentwicklung der technischen Erkenntnisse im gesamten Straßen- und Verkehrswesen durch Zusammenwirken von Wissenschaft, Industrie und Verwaltung (vgl. FGSV, Grundlagen für das Aufstellen technischer Regelwerke und Wissensdokumente für das Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 10/2007). Diese FGSV-Regeln und auch die Regeln, die von Bund-Länder-Fachausschüssen erarbeitet werden, werden vom für Verkehr zuständigen Bundesministerium durch Schreiben an die obersten Straßenbaubehörden der Länder und zusätzliche Veröffentlichung im Verkehrsblatt eingeführt. Das Verzeichnis der geltenden Rundschreiben wird jährlich im Verkehrsblatt veröffentlicht. Aufgrund einer Vereinbarung zwischen dem DIN und der FGSV arbeiten beide Vertragspartner hinsichtlich für das Straßen- und Verkehrswesen relevanter Aktivitäten auf europäischer Normungsebene innerhalb des CEN zusammen. Eine vom CEN ausgearbeitete europäische Norm wird nur dann harmonisiert, wenn sie aufgrund eines EU-Kommissionsmandats erarbeitet wurde; es besteht allerdings auch die Möglichkeit der Nachmandatierung. Ferner gibt es europäische Normen (EN), die ohne Mandat der EU-Kommission durch CEN eingeführt sind; vgl. *Günther* Die Bedeutung Europäischer technischer Spezifikationen für öffentliche Bauaufträge Straße und Autobahn 1992, 776. Der FGSV ist es ein besonderes Anliegen, dass eine möglichst einheitliche Terminologie geschaffen wird; dieser Zielsetzung dient insbes. der von LMR Dr.-Ing. Hanke geleitete Querschnittsausschuss „Begriffsbestimmungen“. Ausführlich zur Bedeutung und Arbeitsweise der FGSV vgl. *Meisel* in Bauer/Herber Recht und Technik II S. 130.

IV. Örtliche Vorschriften

256 Örtliche Regelungen und Gepflogenheiten sind im Straßenwesen von alters her von erheblicher Bedeutung.

1. Rechtscharakter

257 In Fortführung dieser Tradition enthalten die Straßengesetze Ermächtigungen für Gemeinden und andere kommunale Körperschaften, durch Satzungen oder – entsprechend der