

Nr. 181 **Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
Nr. 6/1975**
Sachgebiet 15: Rechtswesen und Gesetzgebung

Bonn, den 2. Mai 1975
StB 2/78.14

An
die obersten Straßenbaubehörden der Länder
nachrichtlich:

An den
Bundesminister der Finanzen
53 Bonn
Rheindorfer Straße 108

An die
für Wasserwirtschaft zuständigen
obersten Landesbehörden
Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände
5 Köln
Lindenallee 13—17

Bundesanstalt für Straßenwesen
5 Köln 51
Brühler Straße 1

Bundesanstalt für Gewässerkunde
54 Koblenz
Kaiserin-Augusta-Anlagen 15

An den
Präsidenten des
Bundesrechnungshofes
6 Frankfurt/Main
Berliner Straße 51

Betr.: Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen zwischen Bundesfernstraßen und Gewässern nach den §§ 12a und 13a Bundesfernstraßengesetz (Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien — StraWaKR —)

Anlg.: 1 Abdruck dieses Schreibens
Richtlinien

3) siehe auch Empfehlungen Nr. 5 „Maßnahmen zur Kosteneinsparung im Bundesfernstraßenbau — Bautechnische Maßnahmen“ des Ausschusses für Fahrbahnbefestigungen — Deckenausschuß, eingeführt mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 4/1972 vom 27. 1. 1972 — StB 9/38.56.00 — 65/9006 Vms 72 —

4) zu Ritzzeichnungen für Brücken- und sonstige Ingenieurbauwerke siehe Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/1972 — StB 3/38.55.15/01 — 3064 Vms 72 — vom 15. November 1972.

Das 2. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 4. Juli 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 1401) hat das Bundesfernstraßengesetz mit der bisher gesetzlich nicht geregelten Materie der Kreuzungen zwischen Bundesfernstraßen und Gewässern, soweit diese nicht Bundeswasserstraßen sind, durch die §§ 12a und 13a FStrG ergänzt. Der ebenfalls neue § 13b FStrG ermächtigt den Bundesminister für Verkehr, mit Zustimmung des Bundesrates in Rechtsverordnungen den Umfang der Kosten nach dem § 12a FStrG und die Berechnung und Zahlung von Ablösungsbeträgen nach § 13a Abs. 2 FStrG näher zu bestimmen. Die anliegenden Richtlinien sollen der Verwaltung helfen, die neuen gesetzlichen Bestimmungen in der Praxis anzuwenden. Sollten sie sich bewähren, so könnten sie Grundlage für die zu erlassende Verordnung sein.

Die Richtlinien wurden in engem Zusammenwirken mit Vertretern der Straßenbauverwaltungen der Länder, der für Wasserwirtschaft zuständigen obersten Landesbehörden und der Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände erarbeitet.

Ich führe die Richtlinien für den Bereich der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen ein. Ich empfehle ihre Anwendung auch bei Kreuzungen von anderen Straßen mit Gewässern, auch wenn z. Z. die Landesstraßengesetze noch keine Regelungen enthalten. Wünsche nach Änderungen oder Ergänzungen der Richtlinien bitte ich mir bis zum 1. Mai 1977 mitzuteilen.

Die Richtlinien werden im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Schroeter

Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen zwischen Bundesfernstraßen und Gewässern nach den §§ 12a und 13a Bundesfernstraßengesetz (Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien — StraWaKR —)

Inhalt:

Allgemeines

- 1 — Geltungsbereich
- 2 — Beteiligte
- 3 — Vereinbarung, Planfeststellung

Neubau und Änderung von Kreuzungen mit Gewässern

- 4 — Kreuzungsmaßnahmen
- 5 — Kreuzungsmaßnahmen wegen der Bundesfernstraße
- 6 — Kreuzungsmaßnahmen wegen des Gewässers
- 7 — Neue Kreuzungen wegen gleichzeitiger Maßnahmen an Straße und Gewässer
- 8 — Kreuzungsänderung wegen gleichzeitigen Ausbaus von Straße und Gewässer
- 9 — Fortgeltung bestehender Kostenregelungen
- 10 — Umfang der Kostenmasse
- 11 — Zusammensetzung der Kostenmasse
- 12 — Grunderwerbskosten
- 13 — Baukosten

Unterhaltung von Kreuzungen mit Gewässern (laufende Unterhaltung und Erneuerung)

- 14 — Unterhaltung der Kreuzung
- 15 — Ablösung der Unterhaltungskosten
- 16 — Abweichende Kostenregelungen

Allgemeines

1 — Geltungsbereich

(1) Die §§ 12a und 13a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)*) gelten für Kreuzungen von Bundesfernstraßen mit Gewässern mit Ausnahme der Bundeswasserstraßen. Für diese sind die §§ 41—43 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) maßgebend (§§ 12a Abs. 5 und 13a Abs. 4).

(2) Als Gewässer gemäß §§ 12a und 13a sind die oberirdischen Gewässer im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und der sich zusätzlich anschließenden Wassergesetze der Länder anzusehen.

*) Paragraphen ohne Zusatz sind solche des FStrG

2 — Beteiligte

Beteiligte an einer Straßen/Gewässer-Kreuzung sind der Träger der Straßenbaulast und der Träger des Gewässer-ausbauvorhabens sowie der für das Gewässer Unterhaltungspflichtige. Die Beteiligung der jeweiligen Wasserbehörden hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen Forderungen für die Abmessungen des Kreuzungsbauwerkes bleibt unberührt.

3 — Vereinbarung, Planfeststellung

- (1) Die Beteiligten sollen über Art, Umfang und Durchführung einer Kreuzungsmaßnahme, über die Verteilung der Kosten und ihre sonstigen Rechtsbeziehungen eine Vereinbarung schließen. Zur Kostenverteilung vergleiche die Nummern 5—8.
- (2) Kommt keine Vereinbarung zwischen den Beteiligten zustande, so wird über die Rechtsbeziehungen der Beteiligten einschließlich der Verteilung der Kosten durch Planfeststellung entschieden (§ 12a Abs. 4). Im übrigen bedarf es einer Planfeststellung, wenn Rechte Dritter durch die Kreuzungsmaßnahme berührt werden und mit diesen keine Vereinbarung zustande kommt.

Neubau und Änderung von Kreuzungen mit Gewässern

4 — Kreuzungsmaßnahmen

Kreuzungsmaßnahmen können erforderlich werden, wenn

- eine Bundesfernstraße neu angelegt oder ausgebaut wird (§ 12a Abs. 1, siehe Nr. 5),
- ein Gewässer ausgebaut (hergestellt, wesentlich umgestaltet) wird (§ 12a Abs. 2, siehe Nr. 6) oder
- eine Bundesfernstraße neu angelegt wird und gleichzeitig ein Gewässer hergestellt oder aus anderen als straßenbaulichen Gründen wesentlich umgestaltet wird und dadurch eine neue Kreuzung entsteht (§ 12a Abs. 3, siehe Nr. 7).

Kreuzungsmaßnahmen sind demnach gegeben, wenn eine neue Kreuzung zwischen einer Bundesfernstraße und einem Gewässer hergestellt oder eine bestehende Kreuzung geändert wird. **Unterhaltungsarbeiten an Straßen/Gewässer-Kreuzungen** (§ 13a) sind keine Kreuzungsmaßnahmen (Nr. 14). Wegen einer Kreuzungsänderung bei gleichzeitigem Ausbau von Straße und Gewässer wird auf Nr. 8 verwiesen.

5 — Kreuzungsmaßnahmen wegen der Bundesfernstraße

- (1) Eine neue Kreuzung wird hergestellt, wenn
 - a) eine Bundesfernstraße neu angelegt wird und dabei ein bestehendes Gewässer kreuzt;
 - b) eine bestehende Bundesfernstraße verlegt wird, so daß sie ein Gewässer erstmalig oder an einer weiteren Stelle kreuzt;
 - c) eine bestehende Bundesfernstraße, die ein Gewässer kreuzt, durch eine neue, dasselbe Gewässer kreuzende Bundesfernstraße ersetzt wird, so daß eine weitere Kreuzung entsteht; die bisherige Bundesfernstraße wird abgestuft und bleibt als öffentliche Straße erhalten.

Beispiel zu c):

Die Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße, die den L-Bach kreuzt, wird durch eine neue, ebenfalls den L-Bach kreuzende Bundesstraße ersetzt. Die bisherige Ortsdurchfahrt wird im Kreuzungsbereich — zur Gemeindestraße abgestuft — beibehalten. Die zweite Kreuzung ist neu, weil sie zusätzlich den L-Bach kreuzt.

- (2) Eine bestehende Kreuzung wird geändert, wenn
 - a) die Bundesfernstraße in der Linienführung, Gradienten oder Breite so geändert wird, daß auch die Kreuzung mit dem Gewässer davon betroffen wird und der Wasserabfluß nachteilig beeinflusst werden kann; das gilt mit dieser Maßgabe auch, wenn das Kreuzungsbauwerk im Querschnitt oder in der Tragfähigkeit geändert wird;

- b) eine Bundesfernstraße, die ein Gewässer kreuzt, so verlegt wird, daß eine Kreuzung mit dem Gewässer an anderer Stelle entsteht und die bisherige Kreuzung wegfällt;
- c) das Kreuzungsbauwerk mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit der Bundesfernstraße in der lichten Weite wegen natürlicher Ereignisse oder höherer Gewalt geändert wird.

Beispiele zu a):

Die Bundesfernstraße wird auf 4 Fahrstreifen ausgebaut, so daß auch das Kreuzungsbauwerk verbreitert wird.

Die Bundesfernstraße ist schon 4streifig ausgebaut. Das Kreuzungsbauwerk wird nunmehr verbreitert und gleichzeitig verstärkt.

Beispiele zu b):

Die Bundesfernstraße wird wegen einer Kurvenbegradigung verlegt und kreuzt dasselbe Gewässer nunmehr an einer anderen Stelle. Die bisherige Kreuzungsanlage wird entfernt.

Beispiel zu c):

Häufig wiederkehrende Hochwasserüberflutungen, die nicht auf Veränderungen am Gewässer zurückzuführen sind, zeigen an, daß die lichte Weite einer Brücke nicht ausreicht. Zur Sicherung der Straße gegenüber Überflutungen oder des Straßendamms gegen Aufweitungen muß der Durchflußquerschnitt vergrößert und deshalb die Brücke erweitert werden.

- (3) Die Kreuzungsanlagen sind so auszuführen, daß unter Berücksichtigung der übersehbaren Entwicklung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse der Wasserabfluß nicht nachteilig beeinflusst wird (§ 12a Abs. 1 S. 2).
- (4) Die Kosten der Kreuzungsmaßnahmen nach den Absätzen 1 und 2 trägt gemäß § 12a Abs. 1 der Träger der Straßenbaulast. Wegen der Einzelheiten der Kostentragung und des Umfangs der Kostenmasse siehe Nr. 10.

6 — Kreuzungsmaßnahmen wegen des Gewässers

- (1) Eine neue Kreuzung wird hergestellt, wenn
 - a) ein Gewässer hergestellt wird und eine bestehende Bundesfernstraße neu kreuzt. Ein Gewässer wird hergestellt, wenn es künstlich geschaffen wird. Die Verlegung eines Gewässers ist keine Herstellung;
 - b) ein Gewässer so verlegt wird, daß es die Bundesfernstraße erstmalig oder an einer weiteren Stelle kreuzt.

Beispiel zu a):

Ein Triebwerkskanal wird neu hergestellt und kreuzt eine Bundesstraße.

Beispiel zu b):

Zum Zwecke der Begradigung wird ein Fluß verlegt und kreuzt dadurch erstmalig eine Bundesfernstraße.

- (2) Eine bestehende Kreuzung wird geändert, wenn
 - a) ein Gewässer im Längsschnitt oder im Querschnitt so wesentlich umgestaltet wird, daß auch die Kreuzung mit der Bundesfernstraße davon betroffen wird; das gilt auch, wenn das Gewässer nur im Kreuzungsbereich im Querschnitt geändert wird;
 - b) ein Gewässer, das eine Bundesfernstraße kreuzt, so verlegt wird, daß eine Kreuzung mit der Bundesfernstraße an anderer Stelle entsteht und die bisherige Kreuzung wegfällt.

Beispiele zu a):

Ein Gewässer erhält zur Verbesserung des Hochwasserabflusses eine größere Breite.

Ein Gewässer wird eingedeicht und sein Wasserspiegel dadurch erhöht.

Beispiel zu b):

Ein Gewässer wird aus wasserwirtschaftlichen Gründen im Zusammenhang mit einer Flurbereinigung verlegt (Verbesserung der Vorflutverhältnisse).

(3) Wird eine neue Kreuzung erforderlich, weil ein Gewässer hergestellt wird, so ist die übersehbare Verkehrsentwicklung auf der Bundesfernstraße zu berücksichtigen (vgl. Nr. 10 Abs. 2e). Wird die Herstellung oder Änderung einer Kreuzung erforderlich, weil das Gewässer wesentlich umgestaltet wird, so sind die gegenwärtigen Verkehrsbedürfnisse zu berücksichtigen (vgl. Nr. 10 Abs. 2d). Verlangt der Träger der Straßenbaulast weitergehende Änderungen, so hat er die Mehrkosten hierfür zu tragen (§ 12a Abs. 2 Sätze 2—4).

(4) Die Kosten der Kreuzungsmaßnahme nach den Absätzen 1 und 2 trägt gemäß § 12a Abs. 2 der Hersteller des Gewässers bzw. der Träger des Ausbauvorhabens. Wegen der Einzelheiten der Kostentragung und des Umfangs der Kostenmasse siehe Nr. 10.

7 — Neue Kreuzungen wegen gleichzeitiger Maßnahmen an Straße und Gewässer

Eine neue Kreuzung kann auch entstehen (§ 12a Abs. 3), wenn eine Bundesfernstraße neu gebaut wird und gleichzeitig ein künstliches Gewässer hergestellt oder ein Gewässer aus Gründen, die nichts mit der neuen Bundesfernstraße zu tun haben, wesentlich umgestaltet wird. Die wesentliche Umgestaltung des Gewässers muß jedoch erst zur Kreuzung mit der neuen Bundesfernstraße führen. Gleichzeitigkeit liegt vor, wenn einer der Beteiligten die Berücksichtigung seiner Planung so rechtzeitig verlangt, daß hierauf in zumutbarer Weise Rücksicht genommen werden kann. Die Berücksichtigung der Planung setzt voraus, daß derjenige, der sie verlangt, die Hälfte der Kosten übernimmt (§ 12a Abs. 3). Wegen der Einzelheiten der Kostentragung und des Umfangs der Kostenmasse siehe Nr. 10.

Beispiel:

Eine Bundesfernstraße soll neu gebaut werden; das zu der geplanten Bundesfernstraße parallel verlaufende Gewässer soll aus wasserwirtschaftlichen Gründen (z. B. Gewässerzusammenfassung) bei hälftiger Kostenübernahme durch den Träger des Gewässerausbauens so verlegt werden, daß es die Bundesfernstraße kreuzt.

8 — Kreuzungsänderung wegen gleichzeitigen Ausbaues von Straße und Gewässer

Die Änderung einer bestehenden Kreuzung kann dadurch notwendig werden, daß der Ausbau einer Bundesfernstraße und der Ausbau eines Gewässers gleichzeitig durchgeführt werden. Gleichzeitigkeit liegt vor, wenn baureife Pläne vorhanden sind, die eine gleichzeitige Baudurchführung ermöglichen. Die Kostenverteilung ist für diesen Fall nicht gesetzlich geregelt. Der Abschluß einer Kostenvereinbarung ist zweckmäßig. Hälftige Kostenteilung ist im Regelfall angemessen. Jedoch kann im Einzelfall auch ein anderer Maßstab sachgerecht sein, z. B. das Verhältnis der befestigten Straßenbreite zur Gewässerbite. Wegen des Umfangs der Kostenmasse siehe Nr. 10.

Beispiel:

Der Verlauf eines Gewässers wird begradigt, die Linienführung einer Bundesstraße wird verbessert. Die Planungen treffen im Bereich der vorhandenen Kreuzung zeitlich und technisch so zusammen, daß sie im Kreuzungsbereich gemeinsam zu verwirklichen sind.

9 — Fortgeltung bestehender Kostenregelungen

Wenn vor dem Inkrafttreten des 2. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes am 7. 7. 1974 die Tragung der Kosten aufgrund eines festgestellten Planes oder einer Vereinbarung anders als in § 12a Abs. 1 und 2 geregelt war (Nr. 5 und 6), so hat es hierbei sein Bewenden (Art. 2 Abs. 3 des 2. FStrAndG). Dasselbe gilt für fertiggestellte Maßnahmen.

10 — Umfang der Kostenmasse

(1) Die Kostenmasse der Kreuzungsmaßnahme umfaßt die Aufwendungen für alle notwendigen Maßnahmen an dem Gewässer und an der Straße, für die die Kreuzungsmaßnahme ursächlich ist und die den anerkannten Regeln der Technik entsprechen (kreuzungsbedingte Kosten). Erfafßt wird hiervon der Bereich der Straße und des Gewässers, in dem sich das Vor-

handensein der Kreuzung auswirkt. Nicht zur Kostenmasse gehören die Aufwendungen für diejenigen Maßnahmen, die ein Beteiligter unabhängig von der Kreuzungsmaßnahme durchführen müßte.

Beispiele:

Eine neue BAB kreuzt ein Gewässer, das aus wasserwirtschaftlichen Gründen verlegt und verbreitert werden soll. Zur Kostenmasse gehören die Aufwendungen für die Brücke an der durch die Verlegung bestimmten Stelle in den größeren Abmessungen.

Ein Wasserlauf wird aus wasserwirtschaftlichen Gründen verlegt und kreuzt eine Bundesstraße in 200 m Abstand von der bisherigen Kreuzung. Aus Gründen der Gewässerunterhaltung muß die Konstruktionsunterkante der Brücke angehoben werden. Dadurch ergibt sich eine entsprechende Anhebung der Straßengradiente im Kreuzungsbereich; es müssen Rampen angelegt werden. Zur Kostenmasse gehören die Aufwendungen für die neue Brücke einschließlich der Rampen (Erdkörper), Herstellung der Fahrbahn sowie Beseitigung der alten Brücke.

(2) Zur Kostenmasse gehören auch

a) die Aufwendungen für Folgemaßnahmen, die infolge der Kreuzungsmaßnahmen an Anlagen erforderlich werden, die nicht zum an der Kreuzung beteiligten Gewässer oder zu der beteiligten Straße gehören.

Beispiel:

Angleichung einer Wegeeinmündung an die neue Gradiente der Straße, die wegen der Kreuzungsmaßnahme angehoben, abgesenkt oder seitlich verschoben werden muß.

Will der Träger der Anlage, die von Folgemaßnahmen betroffen ist, weitergehende, nicht kreuzungsbedingte Verbesserungen verwirklichen, so muß er dies auf eigene Kosten tun.

Beispiel:

Die Kosten für die Verbreiterung der Fahrbahn des betroffenen einmündenden Weges hat der Träger der Straßenbaulast dieses Weges allein zu tragen.

b) die Aufwendungen für den Ersatz von Schäden, die bei Durchführung einer Kreuzungsmaßnahme den Beteiligten oder Dritten entstanden sind, es sei denn, daß die Schäden auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit eines Beteiligten oder seiner Bediensteten beruhen;

c) die Aufwendungen, die im Falle des § 12a Abs. 1 (Kreuzungsmaßnahme wegen Bundesfernstraße, siehe Nr. 5) notwendig sind, damit unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Erfordernisse und der übersehbaren Entwicklung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse der Wasserabfluß nicht nachteilig beeinflußt wird. Übersehbar ist eine Entwicklung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse dann, wenn amtlich anerkannte Pläne (Raumordnungsplan, Landesentwicklungsplan, Bauleitplan, wasserwirtschaftlicher Rahmen- und Fachplan) vorliegen, die Rückschlüsse für die konkrete Ausgestaltung der Kreuzungsanlage zulassen. Für Maßnahmen, die über die übersehbare wasserwirtschaftliche Entwicklung hinausgehen, trägt derjenige die Kosten, der die Maßnahme fordert.

Beispiel:

Eine Bundesstraße, die ein Gewässer kreuzt, soll verbreitert werden. Die Brücke soll durch eine neue ersetzt werden. Der für das Gewässer Verantwortliche veranlaßt eine größere Durchflußöffnung mit folgender Begründung: In einem Bebauungsplan ist festgelegt worden, daß eine neue Wohnsiedlung errichtet werden soll und das Niederschlagswasser dem vorhandenen Gewässer zugeführt werden soll. Infolge des vermehrten Wasserabflusses muß der Abflußquerschnitt vergrößert werden. Da die Änderung des Durchflußquerschnittes in der übersehbaren Entwicklung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse liegt, gehören die Mehrkosten für die größere Durchflußöffnung zur Kostenmasse.

d) die Aufwendungen, die im Falle des § 12a Abs. 2 Satz 3 (Kreuzungsmaßnahme wegen des Gewässers siehe Nr. 6) bei der wesentlichen Umgestaltung eines Gewässers notwendig sind, damit die gegenwärtigen Verkehrsbedürfnisse der Straße berücksichtigt werden. Die gegenwärtigen Verkehrsbedürfnisse ergeben sich aus den im Zeitpunkt der Durchführung der Kreuzungsmaßnahme bestehenden Verhältnissen (z. B. Verkehrsbelastung, Sichtverhältnisse). Sie werden berücksichtigt, indem die für die kreuzende Straße geltenden Regelanforderungen eingehalten werden. Für darüber hinausgehende Maßnahmen, insbesondere für die Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung, hat der Träger der Straßenbaulast die Kosten zu übernehmen (§ 12a Abs. 2 S. 4).

Beispiel:

Die Brücke im Zuge einer Bundesstraße mit 11 m Breite zwischen den Geländern soll wegen eines Gewässerausbaues verlegt werden. Die gegenwärtige Verkehrsbelastung erfordert einen Regelquerschnitt gemäß RQ 15. Die Kosten für die Verlegung der Brücke einschließlich einer Verbreiterung auf RQ 15 gehen zu Lasten des Trägers des Ausbauvorhabens. Die langfristige Planung sieht einen 4-streifigen Ausbau vor. Die Widerlager sollen aus wirtschaftlichen Gründen bereits jetzt für den 4-streifigen Ausbau erstellt werden. Die Mehrkosten hierfür gehen zu Lasten des Trägers der Straßenbaulast.

e) Die Aufwendungen für die übersehbare Verkehrsentwicklung auf der Straße, wenn im Falle des § 12a Abs. 2 eine neue Kreuzung erforderlich ist, weil ein künstliches Gewässer hergestellt wird. Übersehbar ist die Verkehrsentwicklung dann, wenn amtlich anerkannte Pläne (Bedarfsplan, Linienbestimmung nach § 16, Fachplan, Bauleitplan) vorliegen, die Rückschlüsse auf die konkrete Ausgestaltung der Kreuzungsanlage zulassen.

Beispiel:

Bei Herstellung eines neuen Triebwerkkanals, der eine Bundesfernstraße kreuzt, sind auch die Kosten für den im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraße vorgesehene Verbreiterung auf vier Fahrstreifen zu berücksichtigen.

11 — Zusammensetzung der Kostenmasse

Die Kostenmasse setzt sich zusammen aus den Grunderwerbskosten (Nr. 12) und den Baukosten (Nr. 13).

12 — Grunderwerbskosten

(1) Zu den Grunderwerbskosten gehören

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

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

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

13 — Baukosten

Zu den Baukosten gehören insbesondere die notwendigen Aufwendungen für Freimachen des Baugeländes, Entschädigungen für Flur- und Sachschäden, Baugrunduntersuchungen, bodenkundliche Beratungen, Modelle, Entwässerung, Baustoffuntersuchungen, Beseitigung nicht mehr benötigter Anlagen, Abbruch von Gebäuden, Erdbau, Deckenbauarbeiten, Stützmauern, Gründungen einschließlich Wasserhaltung, Bauwerke, standortgerechte Bepflanzung, Unterhaltungstreifen, zum Schutz des Kreuzungsbauwerks nötige Sohlen- und Böschungssicherungen, Ein- und Auslaufbauwerke bei Düchern, Einrichtungen zur Sicherung der Durchfahrt unter Brücken für die Schifffahrt, Schifffahrtszeichen, Verkehrszeichen und -einrichtungen, Aufrechterhaltung des Verkehrs und Verkehrsumleitungen einschließlich Behelfsbrücken, Aufrechterhaltung der Vorflut.

sicherungen, Ein- und Auslaufbauwerke bei Düchern, Einrichtungen zur Sicherung der Durchfahrt unter Brücken für die Schifffahrt, Schifffahrtszeichen, Verkehrszeichen und -einrichtungen, Aufrechterhaltung des Verkehrs und Verkehrsumleitungen einschließlich Behelfsbrücken, Aufrechterhaltung der Vorflut.

Unterhaltung von Kreuzungen und Gewässern (laufende Unterhaltung und Erneuerung)

14 — Unterhaltung der Kreuzung

(1) Der Träger der Straßenbaulast führt die Unterhaltung der Kreuzungsanlage durch und trägt die Kosten dafür (§ 13a Abs. 1). Zur Unterhaltung gehört auch die Erneuerung vorhandener Kreuzungsbauwerke in den bisherigen Abmessungen und Brückenklassen.

(2) Zu der Kreuzungsanlage i. S. von Absatz 1 gehören die infolge der Kreuzung von Straße und Gewässer notwendigen baulichen Anlagen. Das sind insbesondere das Bauwerk (Brücke, Durchlaß, Düker) sowie Ausstattung des Bauwerks, Sohlen-, Ufer- und Vorlandsicherungen, die dem Schutz der Kreuzungsanlage dienen, Auf- und Abgänge zu den zu wartenden Bauwerksteilen.

(3) Leitwerke, Leitpfähle, Dalben, Absetzpfähle oder ähnliche Einrichtungen zur Sicherung der Durchfahrt unter Brücken für die Schifffahrt oder Schifffahrtszeichen sind zwar auch durch die Kreuzung von Straße und Gewässer bedingt. Die Unterhaltungspflicht des Trägers der Straßenbaulast erstreckt sich jedoch nicht auf diese Einrichtungen (§ 13a Abs. 1 Satz 2). Ihre Unterhaltung und Kostentragung richtet sich nach Landesrecht (Ergänzung nach Landesrecht). Soweit diese Einrichtungen auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast herzustellen waren, hat dieser dem Unterhaltungspflichtigen die Kosten für Unterhaltung und Betrieb dieser Einrichtungen zu ersetzen (§ 13a Abs. 1 Satz 3). Wegen der Ablösung siehe Nr. 15.

(4) Nicht zu den Kreuzungsanlagen i. S. von Absatz 1 gehören diejenigen Anlagen an Straße oder Gewässer, die auch ohne Bestehen der Kreuzung vorhanden sein müßten. Das sind z. B. die Straßendecken, Verkehrseinrichtungen und -anlagen, das Gewässerbett und die Unterhaltungstreifen am Gewässer, soweit ihr Vorhandensein nicht durch die Kreuzungsanlage bedingt ist.

(5) Von dem in den Absätzen 1 und 3 genannten Grundsätzen für die Unterhaltung der Kreuzungsanlage und die Tragung der Kosten hierfür kann durch Vereinbarung oder Planfeststellung abgewichen werden (§ 13a Abs. 1). Das kann ausnahmsweise dann in Betracht kommen, wenn im Einzelfall aus praktischen Gründen die Durchführung der Unterhaltung anders geregelt werden soll als im Gesetz vorgesehen.

15 — Ablösung der Unterhaltungskosten

(1) Hat der Träger der Straßenbaulast die Kosten der Herstellung oder Änderung von Kreuzungen mit Gewässern nach § 12a Abs. 1 zu tragen (vgl. Nr. 5), so gehören dazu auch die Kosten für die Leitpfähle, Leitwerke, Dalben, Absetzpfähle oder ähnliche Einrichtungen zur Sicherung der Durchfahrt unter Brücken für die Schifffahrt sowie Schifffahrtszeichen (vgl. Nr. 14 Abs. 3). Der für diese Anlagen nach Landesrecht Unterhaltungspflichtige hat aber Anspruch darauf, daß der Träger der Straßenbaulast ihm diese Kosten der Unterhaltung einschließlich des Betriebes jährlich erstattet (§ 13a Abs. 1 Satz 3). Im Interesse der Verwaltungsvereinfachung ist eine Vereinbarung anzustreben, nach der der Träger der Straßenbaulast diese Kosten ablöst.

(2) Entsteht nach § 12a Abs. 2 eine neue Kreuzung wegen der Verlegung oder der Herstellung eines Gewässers (Nr. 6), so hat der Träger des Ausbauvorhabens für das Gewässer zwar die Herstellungskosten für die neue Kreuzungsanlage zu tragen. Der Träger der Straßenbaulast hat sie jedoch nach § 13a Abs. 1 zu unterhalten (vgl. Nr. 14). In der Regel erhöhen sich die Kosten der Unterhaltung gegenüber dem Zustand vor Schaffung der neuen Kreuzung (z. B. we-

gen der Unterhaltung des Brückenbauwerks). Diese Mehrkosten hat der Träger des Ausbavorhabens dem Träger der Straßenbaulast zu erstatten oder abzulösen. Im Interesse der Verwaltungsvereinfachung ist anzustreben, daß der Träger des Ausbavorhabens die Mehrkosten ablöst. Wird eine vorhandene Kreuzung nach § 12a Abs. 2 lediglich geändert, so hat der Träger der Straßenbaulast etwa dadurch veränderte Unterhaltungskosten ohne Ausgleich zu tragen.

- (3) Eine neue Kreuzung im Sinne des vorstehenden Absatzes 2 kann dem Träger der Straßenbaulast auch einen Vorteil bringen, indem seine Unterhaltungskosten an anderer Stelle vermindert werden.

Beispiel:

Durch Begradigung des Gewässers wird eine neue Kreuzung mit der Bundesstraße X geschaffen, 2 vorhandene Kreuzungen mit der Bundesstraße Y fallen ersatzlos weg.

Werden Unterhaltungskosten eingespart, so sind sie auf den Ablösungsbetrag anzurechnen. Die eingesparten Kosten werden berechnet, indem die kapitalisierten Unterhaltungskosten vor der Kreuzungsmaßnahme und nach der Kreuzungsmaßnahme verglichen werden.

Abschnitt II der Richtlinien für die Erstattung von Erhaltungskosten und Vorteilsausgleich (VkB1 1971 S. 479, 630) ist entsprechend anzuwenden.

- (4) Die Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Brücken — Ablösungsrichtlinien 1966 — (VkB1 1966 S. 321) sind bei der Ablösung der Unterhaltungskosten anzuwenden. Für Anlagen gemäß Abs. 1 ist bei starkem Schiffsverkehr 20 Jahre Nutzdauer anzusetzen; anderenfalls sind dafür 40 Jahre anzusetzen. Die jährlichen Unterhaltungskosten betragen 7 v. H. der Herstellungskosten.

Beispiel:

Der Ablösungsbetrag ist zu berechnen nach der Formel

$$x = \frac{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^{m-n}}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^{m-1}} \cdot Ke + \frac{p}{z} \cdot Ku \quad (\text{DM})$$

m = 40 Jahre (Leitwerke bei geringem Schiffsverkehr, theoretische Nutzungsdauer)
 p = 7 (jährliche Unterhaltungskosten, Vomhundertsatz)
 z = 4 (Zinssatz für Kapitalisierung)
 n = 10 (Restnutzungsdauer)
 Ke = 18.000 DM (Kosten der Erneuerung)
 Ku = 12.000 DM (Kosten der Herstellung)

$$x = \frac{1,04^{40-10}}{1,04^{40-1}} \cdot 18.000 + \frac{7}{4} \cdot 12.000 \text{ DM}$$

$$x = \frac{3,2434}{3,8010} \cdot 18.000 + 1,75 \cdot 12.000 \text{ DM}$$

$$x = 15.372 + 21.000 = \underline{\underline{36.400 \text{ DM}}}$$

(Ablösungsbetrag)

16 — Abweichende Kostenregelungen

Wenn beim Inkrafttreten des 2. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes am 7. 7. 1974 die Tragung der Unterhaltungskosten aufgrund eines bestehenden Rechts anders geregelt war, so gilt diese abweichende Regelung (§ 13a Abs. 3). Ein bestehendes Recht in diesem Sinne kann z. B. ein früherer Planfeststellungsbeschluß oder eine frühere Vereinbarung sein.

(VkB1 1975 S. 270)

Nr. 126 Berichtigung der Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien

Bonn, den 18. März 1976
 StB 2/78.14

In der Veröffentlichung Nr. 181 im Heft 10/1975 S. 270 muß die Formel auf S. 274 wie folgt lauten:

$$x = \frac{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^{m-n}}{\left(1 + \frac{z}{100}\right)^m - 1} \cdot Ke + \frac{p}{z} \cdot Ku$$

In dem Beispiel tritt folgende Änderung ein:

$$x = \frac{1,04^{40-10}}{1,04^{40} - 1} \cdot 18.000 + \frac{7}{4} \cdot 12.000 \text{ DM}$$

$$x = 15.359 + 21.000 \approx \underline{\underline{36.400 \text{ DM}}}$$

Es wird gebeten, die Einbesserung vorzunehmen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
 Schroeter

(VkB1 1976 S. 301)