

Nichtverkehrliche Straßennutzung

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Straßenbau Heft S 29

bast

Nichtverkehrliche Straßennutzung

**Referate eines Forschungsseminares
der Universität des Saarlandes
und des Arbeitsausschusses
„Straßenrecht“
am 24./25. September 2001**

Wissenschaftliche Betreuung

Universitätsprofessor Dr. Klaus Grupp
Universität des Saarlandes

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Straßenbau Heft S 29

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

- A - Allgemeines
- B - Brücken- und Ingenieurbau
- F - Fahrzeugtechnik
- M- Mensch und Sicherheit
- S - Straßenbau
- V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BAST-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Impressum

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

Redaktion

Referat Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

ISSN 0943-9323

ISBN 3-89701-877-2

Bergisch Gladbach, August 2002

Kurzfassung – Abstract

Nichtverkehrliche Straßennutzung

Die Nutzung der Straßen zu anderen Zwecken als denen des Verkehrs nimmt stetig zu und wirft Rechtsfragen auf, deren Beantwortung der Arbeitsausschuss „Straßenrecht“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen auf seinem Forschungsseminar am 24. und 25. September 2001 an der Universität des Saarlandes teilweise unternommen hat. Die in diesem Band vorgelegten vier Referate des Seminars betreffen zum einen rechtliche Aspekte der Benutzung von Straßen für die Verlegung von Telekommunikationsleitungen, zum anderen Probleme der Außenwerbung und sonstiger Hinweise an Straßen.

In ihrem Beitrag über „Rechtsfragen der Straßennutzung durch Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien“ setzt sich Silke U. BAUMGÄRTNER mit den für die Nutzung von Straßen durch Leitungen im Straßengrund bestehenden gesetzlichen Regelungen auseinander, die auf der Ebene des Bundes und in den meisten Bundesländern uneinheitlich – einerseits öffentlich-rechtliche Sondernutzung, andererseits privatrechtlicher Sondergebrauch – erfolgt sind. Insbesondere angesichts neuerer technischer Entwicklungen (wie der sog. „Powerline Communication“) legt sie dar, dass die Statuierung unterschiedlicher Rechtsregime verfehlt ist, und plädiert für eine einheitliche öffentlich-rechtliche Ausgestaltung, weil sie am ehesten geeignet erscheint, das gemeinwohlorientierte Nutzungskonzept für die jeweilige Straße zu realisieren, ohne die über den Gemeingebrauch hinausgehenden Nutzungsinteressen vernachlässigen zu müssen.

In seinem Referat über die „Aktuelle Entwicklung der Folgekostenproblematik“ behandelt Michael RONELLENFITSCH den Nutzungskonflikt von Telekommunikationslinien und Verkehrswegen, der bei deren Änderung und den sich daraus ergebenden Pflichten zur Kostentragung entsteht. Eingehend erörtert er die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und gelangt zu dem Ergebnis, sie diene dem Interessenausgleich zwischen Unterhaltungspflichtigen und Nutzungsberechtigten von Verkehrswegen.

Jürgen KERN geht in seinem Beitrag „Werbung und sonstige Hinweise an Straßen“ davon aus, dass vielfach der Wunsch geäußert wird, die öf-

fentlichen Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage in verstärktem Maße für Werbezwecke zu nutzen, etwa durch Anbringen nichtamtlicher Hinweiszeichen oder Hinweise auf in der Ortslage befindliche Einrichtungen, durch Werbeanlagen an der Stätte der Leistung, auf Rastanlagen oder an Lärmschutzwänden. In Übereinstimmung mit der bestehenden Rechtslage vertritt er die Auffassung, dass bei allen Überlegungen, die Zulassung von Werbung als neue Einnahmequelle zu Gunsten der öffentlichen Haushalte zu nutzen, die Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nach wie vor im Vordergrund stehen müssen.

In dem abschließenden Beitrag „Straßenführung und Beschilderung der ‚Deutschen Weinstraße‘“ erläutert Jutta SCHMIDT die Entstehung der „Deutschen Weinstraße“, die rechtlichen Grundlagen für die Verwendung eines besonderen Hinweiszeichens und die – aus Gründen der Fremdenverkehrswerbung aufgetretenen – Meinungsverschiedenheiten zwischen zwei Weinorten in der Pfalz über den Verlauf der Straße, die bisher nicht beigelegt sind.

Using roads other than for traffic purposes

There is a continual increase in the use of roads for purposes other than for traffic; this raises legal questions, some of which were dealt with by the Research Association for Road and Traffic's (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) working committee on „Road law“ at its research seminar on 24th and 25th September 2001 at the University of the Saarland. The four papers from the seminar presented in this volume concern firstly legal aspects of using roads to lay telecommunication lines and secondly problems of external advertising and other notices on roads.

In her paper on „Legal questions relating to roads being used for utility and telecommunication lines“, Silke U. BAUMGÄRTNER deals with the existing legal regulations on the use of roads for cables in the road base; these regulations have not been passed uniformly either at federal government level or in most of the federal states – on the one hand there is special public-law use, and on the other hand special private-law use. Ms. BAUMGÄRTNER shows that the establishment of different legal

systems is inappropriate, particularly in view of novel technical developments (such as the so-called „Powerline Communication“), and pleads for a uniform public-law arrangement as this appears most suitable for attaining the community-oriented utilisation concept for the respective road without having to neglect interests which go beyond communal use.

In his paper on the „Current development regarding the problem of consequential cost“, Michael RONELLENFITSCH deals with the conflict between using roads for telecommunication lines and using them for traffic routes which occurs when they are altered and also with regard to the carrying of the resultant cost. He discusses in detail the decisions of the Federal Administrative Tribunal (Bundesverwaltungsgericht) and reaches the conclusion that they serve the balance of interests between those responsible for maintaining traffic routes and those entitled to use them.

Jürgen KERN assumes in his paper „Advertising and other notices on roads“ that there is often the wish to make more use of public roads outside built-up areas for advertising purposes, for instance by fixing non-official signs or notices about establishments situated in the town or village, by advertising at the respective location itself, at service areas or on noise prevention barriers. He agrees with the current legal position, presenting the view that safety and ease of traffic participation must remain of priority in all considerations about using the authorisation of advertising as a new source of income for the benefit of public authority budgets.

In the concluding paper on „Road-routing and signposting on the ‘German wine route’ (Deutsche Weinstraße)“, Jutta SCHMIDT explains the origin of the “German wine route“, the legal basis for using a particular sign and the unsolved differences in opinion regarding the routing of the road concerned which have occurred between two wine growing villages in the Palatinate due to attempts to attract tourism.

Inhalt

Vorwort	7
Rechtsfragen der Straßennutzung durch Versorgungsleitungen und Telekommuni- kationslinien S. U. Baumgärtner	9
Aktuelle Entwicklung der Folgekosten- problematik M. Ronellenfitsch	20
Werbung und sonstige Hinweise an Straßen J. Kern	27
Straßenführung und Beschilderung der „Deutschen Weinstraße“ J. Schmidt	35
Programm des Forschungsseminars	57
Teilnehmerverzeichnis	58

Vorwort

Im Jahre 1961 stellte Arnold KÖTTGEN fest: „Die Zeiten, in denen die Wege nach der Zweckbestimmung ausschließlich Verkehrsbedürfnissen dienen, sind vorüber. Der moderne Weg ist, was die Verwaltungspraxis laufend bestätigt, ein Mehrzweckinstitut.“¹ Freilich waren die Straßen auch schon im 18. und 19. Jahrhundert nicht lediglich zum Marschieren und zu sonstigen Formen der Fortbewegung da, sondern ebenso für andere Nutzungen², deren Umfang allerdings im 20. Jahrhundert – und insbesondere seit KÖTTGENs Feststellung – noch erheblich zugenommen hat: Innerörtliche Straßen sind weitgehend durch ihre Aufenthalts- und Erschließungsfunktionen gekennzeichnet und werden zum einen geprägt durch die mit ihrer Existenz eröffneten Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme und Kommunikation in der Öffentlichkeit sowie zum anderen benutzt zur Aufnahme unterschiedlichster Leitungen zum Zwecke der öffentlichen Versorgung.

Für den Arbeitsausschuss „Straßenrecht“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen war dies Anlass, sein drittes Forschungsseminar an der Universität des Saarlandes³ einigen der Rechtsfragen zu widmen, die durch nicht dem Verkehr gewidmete Straßennutzungen aufgeworfen werden⁴. Der vorliegende Band enthält die vier während des Forschungsseminars gehaltenen und um Nachweise ergänzten Vorträge⁵. Sie behandeln sowohl rechtliche Aspekte, die sich aus der Benutzung von Straßen für Telekommunikationsleitungen ergeben, als auch solche der Außenwerbung und sonstiger Hinweise an Straßen, die von aktueller Bedeutung sind.

Dankbar bin ich vor allem Univ.-Prof. Dr. Willi BLÜMEL, der als Leiter des Arbeitsausschusses „Straßenrecht“ dieses Forschungsseminar gemeinsam mit mir vorbereitet und geleitet hat. Darüber hinaus danke ich insbesondere den Referenten und den weiteren Teilnehmern des Seminars⁷, die durch ihre Beiträge und auch durch finanzielle Zuwendungen den Erfolg der Veranstaltung erst ermöglicht haben. Mein Dank gilt weiterhin den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern meines Lehrstuhls in der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität des Saarlandes, namentlich Hiltrud SCHMIDT-HERRMANN, für ihre tatkräftige Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung des Forschungsseminars sowie schließlich der Bundesanstalt für Straßenwesen, die diesen Tagungsband einer interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat.

Saarbrücken, im Juli 2002

Klaus Grupp

¹ Arnold KÖTTGEN, Gemeindliche Daseinsvorsorge und gewerbliche Unternehmerinitiative im Bereich der Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung, 1961, S. 28.

² Vgl. etwa Reinhard MÜßNUG, Die öffentlichen Straßen als Mehrzweckinstitut, in: BARTLSPERGER/BLÜMEL/SCHROETER (Hrsg.), Ein Vierteljahrhundert Straßenrechtsgesetzgebung, 1980, S. 81 ff. (85).

³ Vgl. im Einzelnen zu den 15 zuvor unter der Leitung von Univ.-Prof. Dr. BLÜMEL an der Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer durchgeführten Forschungsseminaren des Arbeitsausschusses die Speyerer Forschungsberichte 23, 42, 49, 55, 65, 75, 85, 95, 105, 115, 157, 170, 185 und 195. Siehe auch die Dokumentation in: BLÜMEL (Hrsg.), Abweichungen von der Planfeststellung, Speyerer Forschungsberichte 85, 1990, S. 1 f. mit Fn. 1, sowie den Tagungsband zur Verwaltungswissenschaftlichen Arbeitstagung 1993: BLÜMEL (Hrsg.), Verkehrswegerecht im Wandel, Schriftenreihe der Hochschule Speyer 115, Berlin 1994.

Zum ersten an der Universität des Saarlandes im Jahre 1999 abgehaltenen Forschungsseminar vgl. GRUPP (Hrsg.), Straßenplanung in Europa, Hamburg 2001 (Schriften zum Planungs-, Verkehrs- und Technikrecht, Bd. 5); zum zweiten in Saarbrücken im Jahr 2000 durchgeführten Forschungsseminar vgl. den von der Bundesanstalt für Straßenwesen in der Reihe ihrer Berichte herausgegebenen Band „Rechtsfragen der Bundesauftragsverwaltung bei Bundesfernstraßen“, 528, Bremerhaven 2002.

⁴ Vgl. hierzu näher das Programm des Forschungsseminars auf S. 57.

⁵ Der Inhalt der Vorträge und die Diskussionsergebnisse sind auch in dem ausführlichen Tagungsbericht von STÜER in DVBl. 2002, 248 ff., dargestellt.

⁶ Vgl. das Teilnehmerverzeichnis auf S. 58 f.

Univ.-Assessorin Silke U. Baumgärtner,
Universität des Saarlandes, Saarbrücken

Rechtsfragen der Straßennutzung durch Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien

I Einleitung

Überlegungen zur rechtlichen Regelung der Straßennutzung mit besonderer Berücksichtigung der Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien müssen davon ausgehen, dass das Recht der Straßenbenutzung überwiegend öffentlich-rechtlich geregelt ist, um die Zweckbestimmung der Straßen, ihre unmittelbar gemeinwohlorientierte Nutzung, zu sichern. Die Regelung über die Straßenbenutzung durch Versorgungsleitungen, die privatrechtlich erfolgt, steht allem Anschein nach im Gegensatz zu der in § 50 Abs. 1 TKG enthaltenen Bestimmung jüngeren Datums über die Einräumung des Benutzungsrechts für Telekommunikationslinien, die öffentlich-rechtlicher Natur ist, obwohl der Unterschied zwischen Leitungen von Elektrizitätsversorgungsunternehmen und Kabeln von Telekommunikationsunternehmen im Hinblick auf die tatsächliche Benutzung der Straße

und auf Beeinträchtigungen des Gemeingebrauchs allenfalls minimal ist. Aufgrund der immer stärkeren Mischnutzungen der Versorgungsleitungen für Telekommunikationszwecke und der neuen Technik der Powerline Communication besteht nunmehr konkreter Anlass zu fragen, ob eine sachliche Legitimation für die rechtliche Divergenz besteht und ob, sofern dies nicht der Fall sein sollte, an der verschiedenartigen Rechtseinräumung für Versorgungsleitungen einerseits und Telekommunikationslinien andererseits festgehalten werden sollte. Ferner ist bei einer Vereinheitlichung zu erörtern, welcher rechtlichen Grundlage der Vorzug gegeben werden sollte.

II Kategorien für die straßenrechtliche Benutzung

Als Nutzungsarten für die straßenrechtliche Benutzung lassen sich die Kategorien Gemeingebrauch, Sondernutzungen und sonstige Straßenbenutzungen unterscheiden.

1 Gemeingebrauch und Sondernutzung

Gemeingebrauch ist nach der Legaldefinition des § 7 Abs. 1 FStrG, an der sich die Landesstraßengesetze¹ orientieren, das jedermann gewährte subjektive öffentliche Recht, eine öffentliche Straße zum Verkehr im Rahmen der Widmung und (mit Ausnahme des BayStrWG) der Verkehrsvorschriften zu benutzen. In Abgrenzung zum Gemeingebrauch definieren die meisten Straßengesetze² Sondernutzungen als Straßennutzungen, die nicht unter den Gemeingebrauch fallen, weil kein Fall von Verkehr vorliegt oder ein bestimmter Verkehr aus dem Rahmen der Widmung fällt.

2 Privatrechtliche Sondernutzungen

Neben den Bestimmungen über den Gemeingebrauch und die Sondernutzungen, die überwiegend dem öffentlichen Recht zugeordnet sind³, hat der Gesetzgeber im Bund und in der überwiegenden Zahl der Bundesländer⁴ Vorschriften über Arten der Straßenbenutzung erlassen, die zwar über den Gemeingebrauch hinausgehen, diese aber nicht beeinträchtigen können. Hierunter fallen insbesondere vor allem die Nutzungen des Straßenkörpers in einer solchen Höhe und Tiefe über bzw. unter seiner Oberfläche, dass eine Beeinträchtigung des Verkehrs ausgeschlossen werden kann. Nach der Systematik des Straßenrechts sind

¹ § 13 Abs. 1 Satz 1 StrG BadWürtt; Art. 14 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG; § 10 Abs. 2 Satz 1 BerlStrG; § 14 Abs. 1 Satz 1 BbgStrG; § 15 Abs. 1 BremLStrG; § 16 Abs. 1 Satz 2 HWG; § 14 Satz 1 HessStrG; § 21 Abs. 1 Satz 1 StrWG-MV; § 14 Abs. 1 Satz 1 NStrG; § 14 Abs. 1 Satz 1 StrWG NW; § 34 Abs. 1 Satz 1 LStrG RhPf; § 14 Abs. 1 Satz 1 SaarlStrG; § 14 Abs. 1 Satz 1 SächsStrG; § 14 Abs. 1 Satz 1 StrG LSA; § 21 Abs. 20 Abs. 1 Satz 1 StrWG SchlH; § 14 Abs. 1 ThürStrG.

² § 8 Abs. 1 Satz 1 FStrG; § 16 Abs. 1 Satz 1 StrG BadWürtt; Art. 18 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG; § 11 Abs. 1 BerlStrG; § 18 Abs. 1 Satz 1 BbgStrG; § 18 Abs. 1 BremLStrG; § 16 Abs. 1 Satz 1 HessStrG; § 22 Abs. 1 Satz 1 StrWG-MV; § 18 Abs. 1 Satz 1 NStrG; § 18 Abs. 1 Satz 1 StrWG NW; § 41 Abs. 1 Satz 1 LStrG RhPf; § 18 Abs. 1 Satz 1 SaarlStrG; § 18 Abs. 1 Satz 1 SächsStrG; § 18 Abs. 1 Satz 1 StrG LSA; § 21 Abs. 1 Satz 1 StrWG SchlH; § 18 Abs. 1 Satz 1 ThürStrG – eine Ausnahme bildet § 19 Abs. 1 Satz 1 HWG.

³ Gem. § 40 Abs. 2 HessStrG, § 55 Abs. 2 NStrG, § 51 Abs. 2 StrWG NW, § 46 Abs. 2 LStrG RhPf sowie § 55 Abs. 2 SaarlStrG gelten Ausnahmen für Sondernutzungen an sonstigen öffentlichen Straßen.

⁴ Eine Ausnahme bilden Berlin und Hamburg, die jede Benutzung der Straße grundsätzlich – soweit sie nicht spezialgesetzlich geregelt ist – als öffentlich-rechtliche Sondernutzung einstufen, weil ihre Straßengesetze nur den Gemeingebrauch kennen.

diese Nutzungen weder Gemeingebrauch noch Sondernutzung, sie lassen sich allenfalls als privatrechtliche Sondernutzung charakterisieren; sie bestimmen sich dann nach bürgerlichem Recht, wie § 8 Abs. 10 FStrG festlegt. Der Wegeigentümer kann sie auf vertraglicher Basis (Miete, Pacht, Verträge sui generis) gewähren⁵. Streitigkeiten aus solchen privatrechtlichen Verträgen sind Streitigkeiten des bürgerlichen Rechts.

a) Straßengebrauch durch Versorgungsleitungen

Besondere Bedeutung hat § 8 Abs. 10 FStrG für den Straßengebrauch durch Leitungen, die entweder unterirdisch im Straßenkörper verlegt sind oder oberirdisch über die Straße geführt werden. Die Einräumung von Rechten zur Benutzung des Straßenkörpers richtet sich hierbei nach bürgerlichem Recht, wenn sie den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt⁶. Dies gilt auch, wenn die Nutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht und somit gemäß der gesetzlichen Definition eine Sondernutzung darstellt. Eine Beeinträchtigung von nur kurzer Dauer für Zwecke der öffentlichen Versorgung bleibt nach ausdrücklicher Bestimmung außer Betracht. Entsprechende Regelungen für die Landes- und Kreisstraßen enthalten – bis auf die Länder Berlin und Hamburg – auch alle Straßengesetze der Bundesländer⁷. Erstreckt sich die Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs auf einen längeren Zeitraum, so ist eine Sondernutzung anzunehmen.⁸ Erfolgt die Benutzung der Straße durch Versorgungsleitungen auf einer privatrechtlichen Grundlage, wurden hierfür in der Vergangenheit Gestattungsverträge⁹ oder von den Gemeinden Konzessionsverträge¹⁰ abgeschlossen. Gestattungsverträge beschränken sich – anders als die Konzessionsverträge – darauf, die Straßenbenutzung bei Bund, Land und Landkreisen, die den Versorgungsunternehmen kein Versorgungsgebiet zur Verfügung stellen können, einzuräumen und die Bedingungen hierfür festzulegen. Das Bundesministerium für Verkehr hat hierzu einige Vertragsmuster¹¹ eingeführt. Die Konzessionsverträge haben dagegen eine ausgewogene Regelung der gegenseitigen Leistungen zum Inhalt. Sie sind Verträge, mit denen Gemeinden oder Gemeindeverbände zur Sicherstellung der Versorgung ihres Gebietes mit Energie oder Wasser einem Versorgungsunternehmen das Recht zur Benutzung der in ihrem Eigentum stehenden Verkehrswege zur Verlegung von Leitungen einräumen in Verbindung mit einer

Verpflichtung des Unternehmens zur ordnungsgemäßen Belieferung und der Zusicherung des Rechts der Ausschließlichkeit der Wegebenutzung zum Zwecke der örtlichen Versorgung.¹² Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 EnWG müssen die Gemeinden künftig ihre öffentlichen Verkehrswege den Versorgungsunternehmen durch Wegenutzungsverträge zur Verfügung stellen¹³, wobei das Gesetz offen lässt, ob dies öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Verträge sind.

Der Begriff der „öffentlichen Versorgung“ in § 8 Abs. 10 FStrG entspricht dem der „allgemeinen Versorgung“ in § 2 Abs. 3 EnWG. Im Straßenrecht

⁵ BAUER in KODAL/KRÄMER, Straßenrecht, 6. Auflage 1999, Kap. 27, Rn. 3; KRÜGER, Sondernutzung und Gemeingebrauch: Ist die Unterscheidung noch zeitgemäß?, in: BLÜMEL (Hrsg.), Die Straße als Mehrzweckinstitut, 1997, S. 17 (32) sowie SCHLOSSER in MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER, Bundesfernstraßengesetz. Kommentar, 5. Aufl. 1998, § 8 Rn. 46.

⁶ Vgl. hierzu BVerwGE 29, 248 (251 ff.); BGHZ 37, 353 (355).

⁷ § 21 StrG BadWürtt; Art. 22 BayStrWG; § 23 BbgStrG; § 19 BremLStrG; § 20 HessStrG; § 30 StrWG-MV; § 23 NStrG; § 23 StrWG NW; § 45 LStrG RhPf; § 22 SaarlStrG; § 23 SächsStrG; § 23 StrG LSA; § 28 StrWG SchlH; § 23 ThürStrG.

⁸ GROTE in KODAL/KRÄMER, Straßenrecht, Kap. 26, Rn. 11; KRÜGER, Sondernutzung und Gemeingebrauch, S. 34; SCHLOSSER in MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER, FStrG, § 8 Rn. 48.

⁹ Vgl. hierzu näher Nr. 2.2 ff. der Hinweise zur Behandlung von Versorgungsleitungen bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes – ARS Nr. 3/1992 BMV vom 6. November 1992 – (VkB1. 1992, 677); siehe auch BAUER in KODAL/KRÄMER, Straßenrecht, Kap. 27, Rn. 27 ff.; SCHLOSSER in MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER, FStrG, § 8 Rn. 49 ff.

¹⁰ Vgl. BAUER in KODAL/KRÄMER, Straßenrecht, Kap. 27, Rn. 73 ff.; SCHLOSSER in MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER, FStrG, § 8 Rn. 53.

¹¹ Vgl. das Muster eines Rahmenvertrages zur Regelung der Mitbenutzungsverhältnisse zwischen Bundesfernstraßen und Leitungen der öffentlichen Versorgung vom 14. November 1974, eingeführt durch RS des BMV vom 9. Dezember 1974 (VkB1. 1975, 69), sowie das Muster eines Straßenbenutzungsvertrages für Leitungen der öffentlichen Versorgung in Bundesfernstraßen – MuV 1987 – und das Muster eines Straßenbenutzungsvertrages für Leitungen der öffentlichen Versorgung bei Hinzukommen der Straße(Gegenvertrag) – GegV 1987 –, eingeführt durch ARS Nr. 7/1987 des BMV vom 27. April 1987 (VkB1. 1987, 398).

¹² Näher dazu BAUER in KODAL/KRÄMER, Straßenrecht, Kap. 27, Rn. 73 ff.; SCHLOSSER in MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER, FStrG, § 8 Rn. 53.

¹³ Art. 4 § 1 des Gesetzes zur Neuregelung des Energiewirtschaftsrechts bestimmt ab dem 29. April 1998 für laufende Konzessionsverträge, dass die, einschließlich der vereinbarten Konzessionsabgaben, trotz Wegfalls der Ausschließlichkeit im Übrigen bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer unberührt bleiben.

versteht man unter Leitungen zum Zwecke der öffentlichen Versorgung demnach alle Leitungen, die unmittelbar der Versorgung der Allgemeinheit mit Elektrizität, Gas, Wasser und Fernwärme dienen, sowie die Abwasserleitungen. Mineralöl- und Mineralölproduktenleitungen sind den Leitungen der öffentlichen Versorgung gleichgestellt, desgleichen Bahnstromleitungen und die den Zwecken der Verteidigung dienenden Betriebsstoffleitungen.¹⁴ Zu den Leitungen der öffentlichen Versorgung gehören wegen des fehlenden Öffentlichkeitsbezuges nicht Leitungen, Kabel oder Rohre zur Versorgung von Wirtschaftsbetrieben mit Gas oder Wasser im eigenen Verbundnetz, auch nicht innerbetriebliche Leitungen zwischen mehreren Werksteilen.¹⁵ Hingegen wird das Zubehör von Leitungen der öffentlichen Versorgung (z. B. Masten, Absperrvorrichtungen, Hydranten, Kontrollschächte, Steuerkabel und Transformatorenstationen) als Leitungsbestandteil behandelt, sofern es zumindest überwiegend dem Leitungsbetrieb dient.¹⁶

Nach dem Wortlaut des FStrG und der jeweils einschlägigen Länderstraßengesetze setzt die Einordnung der Versorgungsleitungen als sonstige Benut-

zung voraus, dass eine Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs nur von kurzer Dauer¹⁷ ist. Darunter werden vorübergehende Verkehrsbehinderungen verstanden, wie sie regelmäßig mit der Verlegung oder Reparatur der Leitungen verbunden sind.¹⁸ Wegen der Wichtigkeit, die Allgemeinheit mit Strom, Wasser, Gas und Wärme zu versorgen, wird eine vorübergehende Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs hingenommen.

Die Versorgung der Allgemeinheit mit Energie ist seit ihrem Aufkommen von Gemeinden und Gemeindeverbänden weitgehend mit Hilfe von Straßenbenutzungsverträgen sichergestellt worden, bei denen die Verfügungsgewalt über das Straßeneigentum die maßgebliche bürgerlich-rechtliche Grundlage bildet. Da die Versorgungswirtschaft erkannte, dass die privatrechtlichen Verträge ihr größere Gestaltungsmöglichkeiten als eine öffentlich-rechtliche Erlaubnis boten¹⁹, setzte sie sich bei der Schaffung des Bundesfernstraßengesetzes Anfang der 50er Jahre, das erstmals eine Regelung für das gesamte Staatsgebiet traf, sowie bei der Schaffung der Länderstraßengesetze dafür ein, dass sich die Einräumung von Rechten zur Benutzung des Eigentums an den Straßen für Zwecke der öffentlichen Versorgung grundsätzlich nach bürgerlichem Recht richtet.²⁰ So ist es seither im § 8 Abs. 10 FStrG und den entsprechenden Länderstraßengesetzen geregelt. An der Haltung der Vertreter der Versorgungsunternehmen lag es auch, dass die 1972 erwogene Einführung einer öffentlich-rechtlichen Folgenkostenregelung sonderungsrechtlicher Natur gescheitert ist.²¹

b) Straßengebrauch durch Telekommunikationsleitungen

Der Gebrauch der Straßen durch Fernmeldeleitungen, die auch einer öffentlichen Zweckbestimmung dienen, wurde dagegen von Anbeginn an öffentlich-rechtlich geregelt. So legte § 1 Abs. 1 Satz 1 Telegraphenwegegesetz (TWG) von 1899²² fest, dass die Benutzung der Verkehrswege so weit zulässig war, als dadurch der Gemeingebrauch nicht dauernd beeinträchtigt wurde. Dementsprechend wurde bei der Neuregelung des Telekommunikationsrechts durch das Telekommunikationsgesetz (TKG) vom 25.07.1996²³ an die bestehende Rechtslage angeknüpft und die Einordnung des Straßenbenutzungsrechts durch Telekommunikationslinien in Kenntnis der Regelung im Bereich der Energieversorgung und in bewusster Abkehr von ihr durch eine spezial-gesetzliche Regelung öffent-

¹⁴ Vgl. dazu Nr. 1.1.2 der Hinweise zur Behandlung von Versorgungsleitungen bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes; BAUER in KODAL/KRÄMER, Straßenrecht, Kap. 27, Rn. 19.2, 20, 23; SCHLOSSER in MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER, FStrG, § 8 Rn. 46.

¹⁵ Nr. 1.1.3 der Hinweise zur Behandlung von Versorgungsleitungen bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes.

¹⁶ Nr. 1.1.4 der Hinweise zur Behandlung von Versorgungsleitungen bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes.

¹⁷ § 23 Abs. 1 BbgStrG, § 23 Abs. 1 NStrG und § 23 Abs. 1 StrWG NW gehen von „vorübergehenden“ Beeinträchtigungen aus, nach § 45 Abs. 1 LStrG RhPf sollen die Beeinträchtigungen nur „kurzfristig“ sein, doch liegt in dieser Formulierung kein Widerspruch zu § 8 Abs. 10 FStrG und den anderen Ländergesetzen.

¹⁸ BVerwGE 29, 248 (251).

¹⁹ So MÖLLER/STUDENTKOWSKI, Das Mitbenutzungsverhältnis zwischen Straßen und Leitungen der Energieversorgungsunternehmen, 2. Auflage 1999, S. 16 f.

²⁰ BAUER in KODAL/KRÄMER, Straßenrecht, Kap. 27, Rn. 18.1; dazu auch BVerwGE 29, 248 (251).

²¹ Vgl. dazu BARTLSPERGER, Straßenrecht zwischen Bewahrung und Technizität, in: DVBl. 1979, 1 (5); ders., Straßenhoheit und Energiewirtschaft, in: DVBl. 1980, 249 ff. (254, 256 ff.); KRÜGER, Sondernutzung und Gemeingebrauch, S. 35 ff.

²² Vom 18. Dezember 1899, zuletzt i. d. F. vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325). Das Telegraphenwegegesetz wurde durch das Telekommunikationsgesetz vom 25.07.1996 aufgehoben.

²³ Vom 25. Juli 1996 (BGBl. I S. 1120), zul. geändert durch G vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2521).

lich-rechtlich geregelt.²⁴ Nach § 50 Telekommunikationsgesetz (TKG) ist der Bund berechtigt, Verkehrswege für öffentlichen Zwecken dienende Telekommunikationslinien zu benutzen, soweit es nicht zu einer dauernden Beschränkung des Widmungszweckes kommt (§ 50 Abs. 1 Satz 1 TKG). Dieses Recht wird nach § 50 TKG auf Lizenznehmer übertragen. In der amtlichen Begründung zum Gesetzentwurf wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Lizenznehmer durch die Erteilung der Lizenz nach § 8 TKG einen gesetzlich begründeten Anspruch auf Nutzung der öffentlichen Verkehrswege haben.²⁵ Die Benutzung öffentlicher Verkehrswege durch Telekommunikationslinien erfolgt – so die explizite Vorschrift – unentgeltlich (§ 50 Abs. 1 TKG). Diese Regelung hatten die Kommunen strikt abgelehnt und deshalb das BVerfG angerufen. Sie sind jedoch ohne Erfolg geblieben.²⁶ Die Verlegung der Telekommunikationslinie sowie ihre Änderung bedürfen der Zustimmung des Wegebausträgers, der seinerseits die verschiedenen Interessen abzuwägen hat (§ 50 Abs. 2 Satz 2 TKG). Ihm steht jedoch bei der Entscheidung über das „Ob“ kein Ermessen zu, es sind allein technische Fragen zu entscheiden. Eine Ausnahme liegt nur vor, wenn der Widmungszweck dauernd beschränkt wird (§ 50 Abs. 1 S. 1 TKG). Das BMV hat als Arbeitshilfe Muster für die Beantragung und den Zustimmungsbescheid für die Bundesfernstraßen eingeführt.²⁷ Für die Verwendung der dem

Landesstraßenrecht unterliegenden Straßen sind die Muster wie auch die Allgemeinen Technischen Bestimmungen für die Benutzung von Straßen durch Telekommunikationslinien²⁸ zu empfehlen. Ebenso soll die Richtlinie für die Zusammenarbeit der Deutschen Bundespost mit den Straßenbauverwaltungen zwischen den Straßenbauverwaltungen und den Wegenutzungsberechtigten sinngemäß Anwendung finden.²⁹

Die unterschiedliche Ausgestaltung der Nutzungsrechte beruhte nicht auf einer verschiedenartigen Form der Nutzung, sondern auf andersartigen Bestrebungen der Betroffenen. Während der Gesetzgeber – wohl auch unter dem Druck der Versorgungswirtschaft – die Benutzung der Straße durch Versorgungsleitungen nicht selbst regeln wollte und alle Regelungen durch privatrechtliche Verträge ermöglicht hat, beließ er es für die Benutzung der Straße durch Fernmeldeleitungen bei der öffentlich-rechtlichen Regelung, weil niemand eine privatrechtliche Gestaltungsmöglichkeit verlangte. Bei den Beratungen der Eckpunkte³⁰ eines künftigen Regulierungsrahmens im Telekommunikationsbereich, des Diskussionsentwurfes³¹ und des Gesetzentwurfes³² des TKG wurde eine privatrechtliche Regelung der Straßennutzung durch Telekommunikationslinien nicht erörtert, sondern einfach die Regelung des abgelösten TWG übernommen.³³

III Gründe für die Rechtsvereinheitlichung

Es stellt sich daher die Frage, ob an dieser verschiedenartigen Rechtseinräumung für Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien festgehalten werden soll, was bei oberflächlicher Betrachtung durchaus denkbar wäre. Für eine einheitliche rechtliche Behandlung von Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien sprechen freilich gewichtige Gründe, die sich aus der Verwendung der sog. Steuerkabel und aus der Entwicklung der Powerline Communication ergeben.

1 Steuerkabel

Schon vor dem In-Kraft-Treten des TKG stand den Energieversorgungsunternehmen nach § 2 Abs. 4 des damals noch geltenden Fernmeldeanlagengesetzes³⁴ kraft Verleihung durch das Bundesministerium für Post und Telekommunikation das Recht zu, für innerbetriebliche Zwecke Fernmeldeanlagen

²⁴ Vgl. dazu SCHLOSSER in MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER, FStrG, § 8 Rn. 48.

²⁵ BT-Drucksache 13/3609 vom 30. Januar 1996, S. 49.

²⁶ BVerfG NVwZ 1999, 520.

²⁷ ARS des BMV Nr. 21/1998 vom 19.05.1998 – VkBli. 1998, 413.

²⁸ ARS des BMV Nr. 38/1996 vom 12.11.1996 – VkBli. 1996, 574.

²⁹ BAUER in KODAL/KRÄMER, Straßenrecht, Kap. 27, Rn. 133.

³⁰ Eckpunkte eines künftigen Regulierungsrahmens im Telekommunikationsbereich, in: Amtsblatt des BMPT 1995, S. 525 ff.

³¹ Diskussionsentwurf für ein Telekommunikationsgesetz vom 31. Mai 1995.

³² BT-Drucksache 13/3609 vom 30. Januar 1996.

³³ Siehe dazu KRÜGER, Straßenbenutzungsverträge der Versorgungsunternehmen für Telekommunikationsleitungen, in: Straße + Autobahn 1997, 73 f.

³⁴ Zuletzt in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Juli 1989 (BGBl. I S. 1455), zuletzt geändert durch Art. 5 des Postneuordnungsgesetzes vom 14. September 1994 (BVBli. I S. 2324).

zu betreiben. Diese Anlagen, sog. Steuerkabel, wurden typischerweise zur Sprachkommunikation zwischen Energieversorgungseinrichtungen, für Prozessdatenübermittlung, für die Überwachung und Steuerung des Kraftwerkeinsatzes und des Versorgungsnetzes, für die Signalübertragung zum Schutz der Betriebsmittel, für die Rundsteuersignalübertragung sowie für die Datenkommunikation genutzt. Aufgrund dieser Funktionen war es unstrittig, dass diese Fernmeldeanlagen straßenrechtlich als Zubehör gemäß § 97 BGB zu den jeweiligen Versorgungsleitungen behandelt wurden.³⁵ Mit der Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes haben einige Versorgungsunternehmen diese Steuerkabel teilweise Telekommunikationsunternehmen zur Verfügung gestellt, die über diese Leitungen Telekommunikationsdienstleistungen für die Öffentlichkeit im Sinne von § 3 Nr. 19 TKG erbringen.³⁶ Für die Versorgungsunternehmen ist eine derartige Nutzungsänderung höchst einträglich, da sie bereits auf ein vorhandenes Infrastrukturnetz zurückgreifen können und somit einen Wettbewerbsvorteil erzielen. Mit der Nutzungsänderung kann sich aber auch die straßenrechtliche Beurteilung ändern.

Besondere Probleme ergeben sich dabei in Fällen gemischter Nutzung, wenn das Steuerkabel zwar einem lizenzierten Telekommunikationsanbieter überlassen, aber gleichzeitig für innerbetriebliche Zwecke genutzt wird.³⁷ Die Straßenbauverwaltungen vertreten hierzu im Wesentlichen die Auffassung, dass die Zubehöreigenschaft zur Leitung mit dieser weitergehenden Nutzung verloren geht.³⁸ Das unentgeltliche Straßenbenutzungsrecht könnte sich dann insgesamt für das als Telekommunikationsleitung verwendete Steuerkabel aus § 50 TKG ergeben, sofern dessen Voraussetzungen vorliegen. Die Versorgungswirtschaft meint dagegen, dass die Zubehöreigenschaft zumindest für den betrieblich genutzten Teil der Telekommunikationsleitung bestehen bleibt.³⁹ Nach ihrer Auffassung ergibt sich daraus, dass dieser Teil der Telekommunikationsleitung unabhängig von der weitergehenden sonstigen Nutzung der Leitung dem wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache dient. Auch ergebe sich aus dem TKG, dass die Problematik der Mischnutzung nicht ausdrücklich erfasst, keine Notwendigkeit zu einer anderen Behandlung. Diese Betrachtung führt dazu, dass der betrieblich genutzte Teil der Telekommunikationsleitung in den Rahmenvertrag einbezogen ist, wohingegen für den Teil, der zu Telekommunikationsdienstleistungen

für die Öffentlichkeit (§ 3 Nr. 19 TKG) genutzt wird, die §§ 50 ff. TKG zur Anwendung kommen. Eine Einigung zwischen Versorgungswirtschaft und Straßenbauverwaltung hierzu konnte trotz mehrfacher Erörterung auch in der paritätisch von Versorgungswirtschaft und Straßenbauverwaltung besetzten ständigen Kommission bisher nicht erzielt werden.⁴⁰

Eine problematische Folge dieser Rechtsauffassung ist überdies, dass die Versorgungsunternehmen mit Hilfe nicht fernmelderechtlicher Rechtsgrundlagen, sondern gestützt auf die privatrechtlichen Verträge Grundstücke und öffentliche Wege in Anspruch nehmen dürfen und nunmehr zu den wichtigsten Anbietern im Bereich der Telekommunikation zählen.

2 Powerline Communication

Für die Notwendigkeit einer einheitlichen Ausgestaltung der Rechtsverhältnisse über die Benutzung von Straßen durch Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien spricht auch, dass aufgrund der technischen Entwicklung die Stromversorgungsleitungen selbst zum Zwecke der Sprach- und Datenübermittlung verwendet werden können, sog. Powerline Communication (PLC). Auf diese Weise ersetzt das Stromkabel mit Hilfe eines Adapters den Telefonanschluss und transportiert Daten für Telefon, Fax und Internet über die Steckdose ins Stromnetz hinein und beim Empfänger aus der Steckdose heraus.⁴¹ Durch Adapter im Gebäude des Nutzers wird somit jede Steckdose zur Verbindungsstelle für den Internet- oder Telefonanschluss. Mehrere Energieversorgungsunternehmen – darunter RWE, MVV Energie, E-On sowie EnBW – haben diese Technik der Datenübertragung erprobt

³⁵ Vgl. Nr. 1.1.4 der Hinweise zur Behandlung von Versorgungsleitungen bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes.

³⁶ Vgl. dazu MÖLLER/STUDENTKOWSKI, S. 48.

³⁷ Vgl. zu diesem Problembereich KRÜGER, Straße + Autobahn 1997, S. 73 (74).

³⁸ Vgl. KRÜGER, Straße + Autobahn 1997, S. 73 (74).

³⁹ Vgl. SEELIGER, Aktuelle Entwicklungen im Wegerecht, in: RdE 1998, 102 ff.

⁴⁰ Vgl. MÖLLER/STUDENTKOWSKI, S. 49.

⁴¹ Nähere Informationen dazu KERBUSK, „Huckepack ins Web?“, Der Spiegel Nr. 9/2000 vom 28. Februar 2000, S. 102; BRENDEL, „Infos aus der Dose – Das Internet per Steckdose ist sei Jahren im Gespräch. Jetzt wird die Powerline-Kommunikation Wirklichkeit“, Die Zeit Nr. 14/2001 vom 29. März 2001.

und planen die Markteinführung in naher Zukunft. Für die straßenrechtliche Beurteilung bedeutet dies, dass der tatsächliche Unterschied zwischen Versorgungsleitungen und Telekommunikationsleitungen aufgehoben wird. Das Stromkabel ist gleichzeitig Telefonleitung. Die verschiedenartige rechtliche Einordnung scheint auch aus diesem Grunde nicht länger sachgerecht. Es ist vielmehr zu befürchten, dass auf Dauer Konflikte zwischen beiden Rechtsregimen entstehen oder schon gar nicht feststellbar ist, welches Rechtsregime im jeweiligen Fall überhaupt Anwendung finden soll.

IV Privatrechtliche oder öffentlich-rechtliche Ausgestaltung der Straßenbenutzung für Energieversorgungs- und Telekommunikationslinien?

Wenn also eine Rechtsvereinheitlichung notwendig ist, stellt sich die Frage, ob die Straßenbenutzung privatrechtlich oder öffentlich-rechtlich geregelt werden soll. Dies hängt davon ab, welche Funktion Straßen zu erfüllen haben.

1 Aufgabe des Straßennetzes

Die Straße erfüllt eine Vielzahl von Zwecken. Sie dient schon seit langem nicht nur der Fortbewegung von Menschen und dem Transport von Gütern, sondern ist von existenzieller Bedeutung für die Gesellschaft; sie erst ermöglicht das moderne Wirtschaftsleben und gestattet die Mobilität der Bevölkerung bei der Berufsausübung und in der Freizeit. Um die wirtschaftliche Entwicklung zu unterstützen und die Mobilität der Bürger sicherzustellen, muss ein leistungsfähiges Straßennetz, das neben dem Güterverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr auch einen ausgedehnten Individualverkehr zulässt, vorhanden sein.⁴²

Darüber hinaus sind die Straßen die wichtigste Grundlage für die Verlegung der verschiedenartigsten Leitungen geworden und erfüllen damit mittelbar eine weitere wesentliche Funktion im Rahmen der Daseinsvorsorge.⁴³ Strom- und Telekommunikationskabel, Wasser- und Abwasser- ebenso wie Gas- und Fernwärmerohre sind meist in Längsrichtung verlegt, um den Anschluss an jedes benachbarte Grundstück zu ermöglichen. Neue Leitungen können meistens nur im Straßengrund verlegt werden, weil die Führung in bebauten Grundstücken mit übermäßig hohen Kosten verbunden wäre und

Wartungs- und Reparaturarbeiten erschwert würden. Zudem müsste das Versorgungsunternehmen das Recht zur Leitungsführung mit jedem einzelnen Grundstückseigentümer vereinbaren, während die Mitbenutzung der Straßen meist nur der Gestattung durch den Träger der Straßenbaulast bedarf. Aus diesem Grunde werden auch außerhalb der geschlossenen Ortslagen Versorgungsleitungen weitgehend in Längsrichtung in die Straße gelegt, zumal hierdurch der erleichterte Zugang für Wartung und Reparaturen gewährleistet ist. Die öffentlichen Straßen bilden somit das Basisnetz, das von den Ver- und Entsorgungs- sowie den Telekommunikationsunternehmen für den Aufbau und die Unterhaltung ihrer eigenen Leitungsnetze benötigt wird⁴⁴.

Die öffentlichen Straßen sind damit zu den wichtigsten Einrichtungen für die Aufnahme der leitungsgebundenen Infrastrukturnetze geworden. Sie stellen wesentliche Einrichtungen der Daseinsvorsorge dar, die seit dem Beginn der Industrialisierung in immer stärkerem Maße staatliche Aufgabe geworden ist und auf deren Erfüllung der Einzelne zunehmend angewiesen ist.⁴⁵ Als unverzichtbare Voraussetzung für das Leben der Bürger sowie für die Produktion von Gütern und das Erbringen von Dienstleistungen müssen jedenfalls die Nutzung der Straßen und die Inanspruchnahme der Ver- und Entsorgungsleistungen sowie die Kommunikationsdienste möglich bleiben⁴⁶ und deshalb vom Staat und den kommunalen Körperschaften gewährleistet werden. Angesichts der Bedeutung der Infrastruktur für die Versorgung mit Energie und Wasser und die Abwasserbeseitigung sowie für die Ermöglichung von Kommunikation und Transport genügt es indes nicht, wenn der Staat sich darauf beschränkt, den generellen rechtlichen Rahmen für das Tätigwerden Privater festzulegen und dessen Beachtung zu überwachen⁴⁷, sondern er muss, wenn er die Bereitstellung der Leistungen der Ver-

⁴² KRÄMER in KODAL/KRÄMER, Straßenrecht, Kap. 2, Rn. 6.2

⁴³ So auch HERMES, Staatliche Infrastrukturverantwortung, 1998, S. 382; BARTLSPERGER, DVBI 1979, 1 (11); GRUPP in MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER, FStrG, § 7 Rn. 3.

⁴⁴ Zutreffend HERMES, Infrastrukturverantwortung, S. 382.

⁴⁵ Vgl. dazu HERMES, Infrastrukturverantwortung, S. 162 ff. sowie S. 324 ff.

⁴⁶ So auch HEUN/LOHMANN, Die Verlegung alternativer Telekommunikationsstrukturen in öffentlichen Wegen, in: ArchivPT 1996, 113 ff. (120).

⁴⁷ Vgl. zu dieser „Rahmenverantwortung“ auch HERMES, Infrastrukturverantwortung, S. 338.

und Entsorgung sowie der Kommunikationsdienste usw. nicht selbst vornimmt, zumindest sicherstellen, dass sie von Privaten erbracht werden, und dementsprechend gewährleisten, dass das Straßennetz sowie die Netze der Versorgungsleitungen und der Telekommunikationslinien vorhanden sind und von den im jeweiligen Bereich tätigen Privaten genutzt werden können.⁴⁸ Staat und Kommunen trifft somit die Verpflichtung, Existenz und Nutzbarkeit der erforderlichen Infrastruktur zu gewährleisten⁴⁹, und diese Infrastrukturverantwortung wird um so größer, je mehr die Leistungserbringung dem Wettbewerb Privater überlassen wird, damit der Bedarf des Einzelnen und der Gesellschaft, einschließlich der Wirtschaft, tatsächlich gedeckt wird.

Die Multifunktionalität der Straßen belegt nachdrücklich ihre Bedeutung und zwingt zur Wahrnehmung der Straßenbauaufgabe; die Förderung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklung verlangt den Ausbau und die Unterhaltung des Straßennetzes. Das Mehrzweckinstitut Straße⁵⁰ hat sich zum Instrument umfassender staatlicher Infrastrukturgewährleistung entwickelt. Die Möglichkeit, die Straße in den verschiedenartigen Formen zu nutzen, ist ein wesentliches Element der staatlichen Daseinsvorsorge. Die Förderung des Gemeinwohls geschieht in beträchtlichem Umfang dadurch, dass Menschen und Güter, Energie, Wasser und Daten auf, über und unter der Straßenoberfläche befördert werden können. Dies zu ge-

währleisten ist mehr denn je Aufgabe des Staates der postindustriellen Gesellschaft. Die Sicherung des Allgemeinwohls bedeutet bei Netzen von Straßen, Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien zunächst die Nutzungsmöglichkeit für jeden, d. h. vor allem die allgemeine Zugänglichkeit, aber nicht nur für den Einzelnen als Leistungsabnehmer, sondern auch für Leistungsanbieter und -erbringer.⁵¹ Diese Gesichtspunkte müssen bei der Entscheidung für den Rechtskreis berücksichtigt werden.

2 Privatrechtliche Regelung

Die Mehrzahl der Straßengesetze schreibt – wie erwähnt – für den Straßengebrauch, der den Gemeingebrauch nicht zu beeinträchtigen vermag, und für die Nutzung der Straße zum Zwecke der öffentlichen Versorgung die Anwendung des bürgerlichen Rechts vor⁵². Diese Bestimmungen knüpfen an das Eigentum am Straßengrundstück an und greifen damit auf die das Verfassungs- und das positivierten Verwaltungsrecht durchziehende Unterscheidung zwischen Privatrecht und öffentlichem Recht⁵³ zurück. Als charakteristisches Merkmal der Differenzierung zwischen den beiden Teilrechtsordnungen wird die prinzipiell strikte gesetzliche Ausformung im Bereich des öffentlichen Rechts angesehen, während das Privatrecht durch die grundsätzliche Gestaltungsfreiheit der beteiligten Rechtssubjekte innerhalb eines weit gezogenen normativen Rahmens gekennzeichnet ist⁵⁴. Aufgrund der Gewährung von Privatautonomie ist es den Einzelnen überlassen, ihre speziellen Bedürfnisse selbst zu regeln; sie eröffnet ihnen die Möglichkeit, Verträge zu schließen und damit sich selbst und andere rechtlich zu binden und auf diese Weise einen gerechten Ausgleich zwischen unterschiedlichen Interessen zu erreichen.⁵⁵ Damit die Gemeinwohlinteressen gewahrt bleiben, ist jedoch Voraussetzung, dass die Beteiligten sich rechtlich auf einer Stufe befinden. Oft stehen den Straßenbaulastträgern indes Versorgungsunternehmen gegenüber, die wenigstens partiell ein Monopol, vielfach zumindest ein Oligopol bilden und somit eine starke Machtposition innehaben.

Die Fülle der Fragen, die mit der Straßenbenutzung durch Leitungen verbunden sind, vermag im Einzelfall sich verhältnismäßig leicht in Form von bürgerlich-rechtlichen Verträgen beantworten zu lassen⁵⁶ und ebenso zu angemessenen Regelungen zu führen⁵⁷ wie die generelle öffentlich-rechtliche Ausgestaltung der Rechtsverhältnisse auf dem Ge-

⁴⁸ Vgl. OSTERLOH, Privatisierung von Verwaltungsaufgaben, in: VVDStRL 54 (1995), S. 204 ff. (229).

⁴⁹ Zur staatlichen Infrastrukturverantwortung als Gewährleistungsverantwortung näher HERMES, Infrastrukturverantwortung, S. 334 ff.

⁵⁰ KÖTTGEN, Gemeindliche Daseinsvorsorge und gewerbliche Unternehmerinitiative im Bereich der Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung, 1961, S. 28, sowie auch MÜßGNUMG, Die öffentlichen Straßen als Mehrzweckinstitut, in: BARTLSPERGER/BLÜMEL/SCHROETER (Hrsg.), Ein Vierteljahrhundert Straßenrechtsgesetzgebung, 1980, S. 81 ff.; von DANWITZ, Die Folgekostenpflicht im Spannungsfeld von straßenrechtlicher Sondernutzung und energierechtlicher Mitbenutzung, in: DVBI 2000, S. 1562.

⁵¹ HERMES, Infrastrukturverantwortung, S. 375 ff.

⁵² § 8 Abs. 10 FStrG; § 21 StrG BadWürtt.; Art. 22 BayStrWG; § 23 BbgStrG; § 19 BremLStrG; § 20 HessStrG; § 30 StrWG – MV; § 23 NStrG; § 23 StrWG NW; § 45 LStrG RhPf; § 22 SaarlStrG; § 23 SächsStrG; § 23 StrG LSA; § 28 StrWG SchlH; § 23 ThürStrG.

⁵³ BROHM, Städtebauliche Verträge zwischen Privat- und Öffentlichem Recht, in: JZ 2000, 321 ff. (324).

⁵⁴ Vgl. nur BROHM, JZ 2000, 323, m. w. N.

⁵⁵ So auch BARTLSPERGER, DVBI 1980, 249 (253).

biet der Telekommunikation. Dies beruht im Wesentlichen auf der Verwendung von Mustervereinbarungen, erarbeitet durch die Straßenbauverwaltung und die Verbände der Versorgungswirtschaft⁵⁸ sowie ergänzt um weitgehend von beiden Seiten getragene Hinweise⁵⁹. Dieser gesamte Normenkomplex hat nicht nur eine Vereinheitlichung der Vertragswerke, sondern prinzipiell auch einen Interessenausgleich zwischen den Vertragsparteien bewirkt, wobei freilich die Verteilung der Kostenlasten vielfach unzulänglich geregelt ist: Zwar sind die Folgekostenprobleme zum großen Teil gelöst, aber Vorleistungen der Straßenbaulastträger bei dem Bau der Straßen sowie erhöhte Erhaltungskosten und verringerte Nutzungsdauer der Straßen durch mehrfache Aufgrabungen im Straßenraum bleiben zumeist unberücksichtigt.⁶⁰

Darüber hinaus lassen sich Schwächen in der privatrechtlichen Ausgestaltung nicht übersehen: Die Wegenutzungsverträge, die die Gemeinden nach § 13 Abs. 1 Satz 1 EnWG mit den Energieversorgungsunternehmen über die Verlegung und den Betrieb von Versorgungsleitungen schließen müssen, beeinträchtigen auf Grund ihrer insbesondere im wirtschaftlichen Interesse der Unternehmen liegenden langen – wenngleich durch § 13 Abs. 2 Satz 1 EnWG nunmehr auf höchstens 20 Jahre be-

grenzten – Laufzeiten die flexible Anpassung der einzelnen Rechtsverhältnisse an veränderte wirtschaftliche und technische Gegebenheiten, begünstigen dadurch vor allem den jeweiligen Inhaber des Nutzungsrechts und sind künftigen Innovationen bezüglich der Leitungsnutzung eher abträglich. Zwar ist eine Vertragsanpassung nicht jedenfalls ausgeschlossen, aber sie ist nur mühsam zu erreichen und führt nicht notwendig zu einer optimalen Neugestaltung der Rechtsverhältnisse, die sich wegen der teilweise überaus rasanten technischen Entwicklung in sehr viel kürzeren Zeitabständen als erforderlich erweisen kann. Zudem ist im Energiewirtschaftsgesetz nur für den Bereich der Elektrizitätsversorgung die Mitbenutzung von Leitungsnetzen durch andere Versorgungsunternehmen vorgesehen, so dass der Wettbewerb im Bereich der Ferngasversorgung nicht gefördert wird⁶¹; hinsichtlich der Wasserversorgung findet er tatsächlich nicht statt, lässt sich aber nicht ausschließen und könnte beispielsweise für Großverbraucher in Grenzregionen auch Bedeutung erlangen.

3 Öffentlich-rechtliche Regelung

Die Sondernutzungserlaubnis als öffentlich-rechtliche Gestattung einer bestimmten Straßennutzung ermöglicht es dagegen, die zuvor beschriebene Zweckbestimmung der Straße zu sichern. Aufgrund der Ausgleichs- und Verteilungsfunktion der Sondernutzungserlaubnis⁶² werden die verschiedenartigen verfassungsrechtlichen Belange der Straßenbenutzer in Einklang gebracht. Konflikte, die aus unterschiedlichen Straßennutzungen herrühren, werden durch eine Abwägung widerstreitender Interessen bewältigt. Dabei kann der ursprünglichen Zweckbestimmung der Straße, der gemeingebräuchlichen Nutzung zum Verkehr, ebenso wie der Notwendigkeit einer Verlegung von Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien im Straßengrund Rechnung getragen werden. Durch Ermessensentscheidungen können die spezifischen Umstände des Einzelfalles Berücksichtigung finden und so einer sachgerechten Lösung zugeführt werden. In die Abwägung sind hierbei alle relevanten öffentlichen Interessen und die durch die Entscheidung berührten privaten Belange einzustellen⁶³; im Einzelfall kann dies freilich – insbesondere bei verfassungsrechtlich besonders geschützten Nutzungen⁶⁴ – zu einer vollständigen Reduzierung des Ermessens führen mit der Folge, dass lediglich die Entscheidung für eine Erlaubniserteilung rechtmäßig ist⁶⁵.

⁵⁶ So auch HEUN/LOHMANN, ArchivPT 1996, 113 (120).

⁵⁷ Vgl. BARTLSPERGER, DVBl. 1980, 254; Bedenken namentlich hinsichtlich der Kostenlasten bei KRÜGER, Sondernutzung und Gemeingebrauch, S. 42.

⁵⁸ Vgl. hierzu die Angaben zu Fußnote 11.

⁵⁹ Hinweise zur Behandlung von Versorgungsleitungen bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes – Hinweise 92 –, ARS Nr. 3/1992 des BMV vom 6. November 1992 (VkB1. 1992, 677).

⁶⁰ Vgl. KRÜGER, Sondernutzung und Gemeingebrauch, S. 42 m. w. N.

⁶¹ Insoweit muss auf die sog. „Verbändevereinbarung“ abgestellt werden, die derzeit zwischen dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), dem Verband der Industriellen Energie- und Kraftwirtschaft (VIK), dem Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft (BGW) und dem Verband der kommunalen Unternehmen (VKU) ausgehandelt wird und Einzelheiten des Netzzugangs regeln soll.

⁶² BVerwG NJW 1981, 472; BVerwGE 84, 71 (76).

⁶³ LORENZ, Landesstraßengesetz Baden-Württemberg. Kommentar, 1992, § 16 Rn. 20.

⁶⁴ Näher dazu GRUPP in MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER, FStrG, § 8 Rn. 9 ff. m. w. N.

⁶⁵ Vgl. z. B. BVerwG NJW 1987, 1836 (1837); BVerwGE 84, 71 (78); GROTE in KODAL/KRÄMER, Kap. 26, Rn. 15; LORENZ, Landesstraßengesetz, § 16 Rn. 21; dens., Zulassungsfreie Sondernutzung kraft Grundrechts? – BVerfG, NVwZ 1992, 52, in: JuS 1993, 375 ff. (376).

Sowohl das Bundesfernstraßengesetz als auch die meisten Länderstraßengesetze⁶⁶ nennen keine Kriterien für die Ermessensausübung bei der Entscheidung über die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen, so dass die maßgeblichen Aspekte für die im Hinblick auf die Ausgleichs- und Verteilungsfunktion vorzunehmende Abwägung aus den Zielen der Straßengesetze entwickelt werden müssen⁶⁷. Zu berücksichtigen sind demnach in erster Linie die sich aus der Wahrnehmung der Straßenbaulast ergebenden wegerechtlichen Belange⁶⁸, d. h. vor allem die Erhaltung der Straßensubstanz und Straßenbaumaßnahmen sowie das Ausmaß der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs durch die beabsichtigte Sondernutzung. Die zuständige Behörde hat so namentlich auch die Erfordernisse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in ihre Erwägungen einzubeziehen⁶⁹; in die Abwägung dürfen darüber hinaus mit der Bereitstellung der Straße zusammenhängende Belange städtebaulicher – bauplanerischer und baupflegerischer – Natur⁷⁰ sowie des Denkmal-, Natur- und Umweltschutzes, insbesondere im Hinblick auf Vorkehrungen gegen Schädigungen durch Abgase, Erschütterungen und Lärm⁷¹, eingestellt werden. Weiterhin sind bei der Entscheidung über die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis die Interessen der Anlieger⁷² und anderer Sondernutzungsberechtigter zu berücksichtigen⁷³; denn das Erlaubnisverfahren dient – wie das BVerwG betont hat – dem Zweck, die unterschiedlichen und teilweise gegenläufigen Nutzungsabsichten der Straßenbenutzer auszugleichen⁷⁴. Die Vorschriften über die Erlaubnispflichtigkeit besitzen insoweit drittschützende Funktion⁷⁵.

Die Sondernutzungserlaubnis gestattet ein den Umständen des Einzelfalles angepasstes Verwaltungshandeln unter adäquater Berücksichtigung aller relevanten Belange und ermöglicht ein flexibles Reagieren auf Veränderungen, etwa im baulichen Zustand oder im Nutzungsverhalten der Allgemeinheit oder einzelner Dritter. Die hierdurch gegebene beträchtliche Steuerungsbefugnis wird noch erweitert durch die Möglichkeit, eine Sondernutzungserlaubnis mit Nebenbestimmungen zu versehen. Die Mehrzahl der Straßengesetze legt fest, dass eine Sondernutzungserlaubnis nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden darf⁷⁶, und die meisten enthalten überdies eine Ermächtigung zur Beifügung von Bedingungen und Auflagen⁷⁷. Diese Vorschriften sollen den vorrangigen Zweck der Straße, die gemeingebrauchliche Nutzung, si-

⁶⁶ Vgl. aber § 11 Abs. 2 Satz 2 BerlStrG und § 18 Abs. 2 Satz 4 BbgStrG.

⁶⁷ LÖHR, Zum Ermessen bei Erlaubnis oder Versagung einer Sondernutzung, in: NVwZ 1983, 20 ff. (21); LORENZ, Landesstraßengesetz, § 16 Rn. 26; s. auch FICKERT, Straßenrecht in Nordrhein-Westfalen. Kommentar, 3. Aufl. 1989, § 18 Rn. 18 ff.

⁶⁸ Vgl. z. B. BayVGh NVwZ 1985, 207; BÖHM/NEUMEYER, Hessisches Straßengesetz. Kommentar, 3. Aufl. 1992 ff. (Stand: April 1998), § 16 Erl. 1 d (S. 202); FICKERT, Straßenrecht, § 18 Rn. 18; GROTE in KODAL/KRÄMER, Kap. 26, Rn. 14; LÖHR, NVwZ 1983, 21; LORENZ, Landesstraßengesetz, § 16 Rn. 27; PAPIER, Straßenrecht, in: ACHTERBERG/PÜTTNER/WÜRTENBERGER (Hrsg.), Besonderes Verwaltungsrecht, Bd. I, 2. Auflage 2000, Rn. 98; SCHMIDT, Der Ermessensrahmen bei der Versagung einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis, in: NVwZ 1985, 167 ff. (168); STEINER, Straßen- und Wegerecht, in: ders. (Hrsg.), Besonderes Verwaltungsrecht, 6. Auflage 1999, Rn. 115; s. auch § 11 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 4 BerlStrG sowie § 18 Abs. 2 Nr. 1 und 4 BbgStrG.

⁶⁹ BVerwGE 56, 56 (58); BVerwGE 56, 63 (67); VGH BadWürtt VBIBW 1997, 107 (108); BayVGh, NVwZ 1985, 207; FICKERT, Straßenrecht, § 18 Rn. 18; GROTE in KODAL/KRÄMER, Kap. 26, Rn. 14; Landesstraßengesetz, § 16 Rn. 27; Papier, Straßenrecht, Rn. 98; STEINER, Straßen- und Wegerecht, Rn. 115.

⁷⁰ BVerwGE 47, 280 (284); VGH BadWürtt VBIBW 1997, 107 (108); BayVGh NVwZ 1985, 207 (208); HessVGh NVwZ 1983, 48 (49); HessVGh NVwZ 1987, 902 (903); BÖHM/NEUMEYER, Straßengesetz, § 16 Erl. 1 d (S. 202 f.); FICKERT, Straßenrecht, § 18 Rn. 19; LÖHR, NVwZ 1983, 21; LORENZ, Landesstraßengesetz, § 16 Rn. 28; SCHMIDT, NVwZ 1985, 168; STEINER, Straßen- und Wegerecht, Rn. 115; WENDRICH, Niedersächsisches Straßengesetz. Kommentar, 4. Auflage 2000, § 18 Rn. 3; s. auch BVerwG NJW 1981, 472, und § 11 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 BerlStrG sowie § 18 Abs. 2 Nr. 3 BbgStrG.

⁷¹ Vgl. auch LORENZ, Landesstraßengesetz, § 16 Rn. 28, sowie § 11 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 BerlStrG und § 18 Abs. 2 Nr. 2 BbgStrG.

⁷² Vgl. BVerwGE 84, 71 (75); HessVGh NVwZ 1987, 902 (903); HessVGh, Beschl. v. 18.3.1988 - 2 TG 140/88 -, n. v.; STEINER, Straßen- und Wegerecht, Rn. 115.

⁷³ BVerwG 84, 71 (75).

⁷⁴ BVerwGE 56, 63 (67, 69); 84, 71 (75 f.); BVerwG NJW 1981, 472; GROTE in KODAL/KRÄMER, Kap. 26, Rn. 14.

⁷⁵ Vgl. HessVGh, Beschl. v. 18.3.1988 - 2 TG 140/88 -, n. v.

⁷⁶ § 8 Abs. 2 Satz 1 FStrG; Art. 18 Abs. 2 Satz 1 BayStrWG; § 11 Abs. 4 Satz 1 BerlStrG; § 18 Abs. 2 Satz 1 BbgStrG; § 18 Abs. 4 Satz 2 BremLStrG; § 16 Abs. 2 Satz 1 HessStrG; § 22 Abs. 1 Satz 2 StrWG – MV; § 18 Abs. 2 Satz 1 NStrG; § 18 Abs. 2 Satz 1 StrWG NW; § 41 Abs. 2 Satz 1 LStrG RhPf; § 18 Abs. 2 Satz 1 SaarLStrG; § 18 Abs. 2 Satz 1 SächsStrG; § 18 Abs. 2 Satz 1 StrG LSA; § 21 Abs. 1 Satz 3 StrWG SchIH; § 18 Abs. 2 Satz 1 ThürStrG; § 19 Abs. 2 HWG sieht ausdrücklich nur die befristete Erteilung vor, doch ergibt sich aus § 19 Abs. 4 HWG deutlich die Befugnis zum Widerruf der Erlaubnis.

⁷⁷ § 8 Abs. 2 Satz 2 FStrG; § 18 Abs. 2 Satz 2 BbgStrG; § 18 Abs. 4 Satz 2 BremLStrG; § 16 Abs. 2 Satz 2 HessStrG; § 22 Abs. 1 Satz 3 StrWG – MV; § 18 Abs. 2 Satz 2 NStrG; § 18 Abs. 2 Satz 2 StrWG NW; § 41 Abs. 2 Satz 2 LStrG RhPf; § 18 Abs. 2 Satz 2 SaarLStrG; § 18 Abs. 2 Satz 2 SächsStrG; § 18 Abs. 2 Satz 2 StrG LSA; § 21 Abs. 1 Satz 4 StrWG SchIH; § 18 Abs. 2 Satz 2 ThürStrG.

cherstellen und zugleich gewährleisten, dass Änderungen in Bestand und Nutzungskonzept möglich bleiben⁷⁸.

Das Institut der Sondernutzung ermöglicht somit dem Träger der Straßenbaulast, in der zumeist als Verwaltungsakt ergehenden Erlaubnis das gemeinwohlorientierte Nutzungskonzept für die jeweilige Straße zu realisieren, ohne die über den Gemeingebrauch hinausgehenden Nutzungsinteressen vernachlässigen zu müssen, vor allem durch die ihm eingeräumte Möglichkeit, mit Bedingungen und Auflagen die Sondernutzung beschränken und steuern sowie eine Begrenzung der Nutzungsdauer erreichen zu können. Die Erteilung der Sondernutzung kann freilich auch in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag (§§ 54 ff. VwVfG) geregelt werden⁷⁹, in dem sowohl die Erlaubnis und die Einzelheiten des eingeräumten Nutzungsrechts als auch die Verpflichtungen des Erlaubnisnehmers einschließlich der Höhe der zu zahlenden Sondernutzungsgebühren näher festgelegt sein können. Durch Abschluss eines Rahmenvertrages, in dem nur grundlegende Fragen geregelt sind, ist es möglich, für den konkreten Fall ergänzende Einzelerlaubnisse zu erteilen⁸⁰. Mit der Zulässigkeit der Sondernutzungserlaubnis als Teil einer vertraglichen Regelung lässt sich auch der Vorschrift des § 13 Abs. 1 Satz 1 EnWG genügen, die den Abschluss von Wegenutzungsverträgen verlangt; darüber hinaus kann auf diese Weise ein Höchstmaß an Flexibilität für die Ausgestaltung des Sondernutzungs-Rechtsverhältnisses erreicht werden.

Auf der Grundlage des öffentlichen Rechts verfügt der Träger der Straßenbaulast mithin über ein sehr weit reichendes und differenziertes Instrumentarium zur Ausgestaltung des Rechtsverhältnisses mit dem Erlaubnisnehmer. Staat und Kommunen können ihrer Stellung als Garanten einer infrastrukturellen Grundversorgung gerecht werden und ihrer Gewährleistungspflicht nachkommen, und zwar

dem Ausbau und der Unterhaltung des Straßennetzes sowie der Schaffung von Voraussetzungen für das Vorhandensein von Netzen für Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien. Das Instrument der Sondernutzungserlaubnis mit der Ausgleichs- und Verteilungsfunktion ermöglicht in spezifischer Weise die primäre Zweckbestimmung der Straße, ihre gemeingebrauchliche Nutzung zum Verkehr i. w. S., ebenso zu sichern wie der Notwendigkeit der Verlegung von Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien im Straßenraum zu genügen und hierbei sowohl dem subjektiven öffentlichen Recht auf Teilnahme am Gemeingebrauch sowie der grundrechtlich geschützten Position der Leistungsabnehmer Rechnung zu tragen als auch die Interessen der Versorgungsunternehmer und der lizenzierten Telekommunikationsanbieter adäquat zu berücksichtigen und so die verschiedenartigen verfassungsrechtlich anerkannten Belange der Straßenbenutzer in Einklang zu bringen.

V Zusammenfassung

Die Einräumung von Rechten zur Benutzung des Straßenkörpers durch Versorgungsleitungen richtet sich derzeit überwiegend noch nach bürgerlichem Recht, während der Straßengebrauch durch Telekommunikationslinien eine öffentlich-rechtliche Sondernutzung darstellt. Die andersartige Einordnung beruht nicht auf sachlichen Besonderheiten, sondern allein auf einer Entscheidung des Gesetzgebers, wie auch die abweichende Regelung der Straßennutzung durch Versorgungsleitungen in Berlin und Hamburg nachdrücklich belegen.

Angesichts der immer stärkeren Mischnutzung der Versorgungsleitungen für Telekommunikationszwecke sowie der neuen Technik der Powerline Communication ist eine einheitliche rechtliche Ausgestaltung der Nutzung von Straßen durch Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien unumgänglich. Die rechtliche Ausgestaltung der Benutzungsverhältnisse öffentlicher Straßen ist deshalb von erheblicher Bedeutung, weil das Straßennetz und die integrierten leitungsgebundenen Infrastrukturnetze wesentliche Einrichtungen der Daseinsvorsorge bilden, die seit dem Beginn der Industrialisierung in immer stärkerem Maße staatliche Aufgabe geworden ist, auf deren Erfüllung der Einzelne zunehmend angewiesen ist. Staat und Kommunen sind daher verpflichtet, die Existenz

⁷⁸ Vgl. auch LORENZ, Landesstraßengesetz, § 16 Rn. 32.

⁷⁹ Vgl. BÖHM/NEUMEYER, Straßengesetz, § 16 Erl. 1 d (S. 206); FICKERT, Straßenrecht, § 18 Rn. 14; GRUPP in MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER, FStrG, § 8 Rn. 24; LORENZ, Landesstraßengesetz, § 16 Rn. 45; PAPIER, Straßenrecht, Rn. 97.

⁸⁰ Vgl. HUFNAGEL, Straßenbenutzung für Zwecke der Außenwerbung, in: BARTLSPERGER/BLÜMEL/SCHROETER (Hrsg.), Ein Vierteljahrhundert Straßenrechtsgesetzgebung, 1980, S. 157 ff. (177 f.).

des Straßennetzes sowie der Netze der Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien zu sichern und deren Nutzung zu gewährleisten.

Hierbei ist das öffentliche Recht mit der Sondernutzungserlaubnis eher geeignet, die Gemeinwohlbindung der Straßen sicherzustellen und Sorge dafür zu tragen, dass die Rechte Dritter an der Nutzung der Straßen gewahrt bleiben, als das Privatrecht. Der Rückgriff auf das Sondernutzungsrecht ermöglicht es, sowohl dem subjektiven öffentlichen Recht auf Teilnahme am Gemeingebrauch und der Position der Anlieger Rechnung zu tragen als auch die Interessen der Versorgungsunternehmen und der lizenzierten Telekommunikationsanbieter adäquat zu berücksichtigen und auf diese Weise die verschiedenen verfassungsrechtlich anerkannten Belange der Straßenbenutzer in Einklang zu bringen.

Professor Dr. Michael Ronellenfitsch,
Eberhard-Karls-Universität, Tübingen

Aktuelle Entwicklung der Folgekostenproblematik

A) Problemstellung

I. Ausgangslage

Die Folgekostenproblematik ist immer für neue Fragestellungen gut. Einen Teilaspekt habe ich auf unserer Sitzung von 1996 behandelt. Damals ging es um den Konflikt von Straßenrecht und Energierecht bei der Wiedervereinigung¹. „Der Folgekostenstreit in den neuen Bundesländern“ wurde mit großer Härte geführt,

- weil es einerseits westdeutschen Versorgungsunternehmen gelungen war, sich die Leitungsnetze der DDR einzuverleiben,
- weil andererseits mit dem Wiederaufbau der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern erhebliche Eingriffe in die Leitungsinfrastruktur verbunden waren
- und weil man sich kurzerhand den DDR-Grundsatz zu Eigen machte: Wer bauen will, muss die Produktionsmittel dafür bereitstellen. So stand es in der Energieverordnung. Das Nutzungsrecht von Straßen ergab sich aber aus der Straßenverordnung, deren Bedeutung die Versorgungswirtschaft wegdiskutierte.

¹ Folgekosten bei Versorgungsleitungen, in: BLÜMEL (Hrsg.), Planungsrechtliche Optimierungsgebote – naturschutzrechtliche Eingriffsregelung – Folgekosten, SPEYERER Forschungsberichte Bd. 157, 1996, S. 67 ff.; ferner RONELLENFITSCH, Straße und Energieversorgung im Konflikt, 1996.

² BGHZ 138, 266.

³ WM 1999, 740.

⁴ BGHZ 144, 29.

⁵ Vgl. nur NICOLAUS, Der Folgekostenstreit in den neuen Bundesländern, 1999; ders., RdE 2000, 132 ff.

⁶ Hierzu unter C.

⁷ Vgl. KÖTTGEN, Gemeindliche Daseinsvorsorge und gewerbliche Unternehmerinitiative 1961, S. 28.

⁸ Hierzu RONELLENFITSCH, Wahrnehmung der Unfalluntersuchung im Bereich der Eisenbahn durch Private, in: BLÜMEL/KÜHLWETTER (Hrsg.), Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts III, 1998, S. 109 ff. (113).

II. BGH

Der Bundesgerichtshof ließ sich hiervon nicht beeindrucken, sondern verwies die Versorgungswirtschaft in den Entscheidungen vom 2. April 1998², vom 14. 1. 1999³ und vom 2. März 2000⁴ in die Schranken. Dies stieß auf heftige Kritik⁵. Eine Antikritik erübrigt sich. Inhaltlich und im Ergebnis gleichen die Entscheidungen des BGH dem, was ich in diesem Kreis vertreten hatte.

Bemerkenswert sind drei Aspekte:

Erstens folgte der BGH der Ansicht, dass derjenige, der auf Grund einer öffentlich-rechtlichen Befugnis öffentliche Straßenflächen unentgeltlich für seine Zwecke nutzen darf, eine beabsichtigte Änderung des Verkehrswegs mit Rücksicht auf seine Anlage nicht verhindern kann, sondern die gebotenen Folgeänderungen auf eigene Kosten zu bewirken hat.

Zweitens stützte sich der BGH zunächst auf § 1004 BGB, um dann auf § 8 Abs. 2 a, 8 und 10 FStrG und § 53 TWG abzustellen.

Drittens traf der BGH seine Entscheidungen damals noch ohne Ausblick auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts⁶, das seinerseits die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht würdigte, als es über eine parallele Fragestellung zu entscheiden hatte.

III. BVerwG

Das Bundesverwaltungsgericht hatte sich mit dem Verhältnis der Straße zur Telekom zu befassen. Diese Rechtsprechung steht im Mittelpunkt meines heutigen Vortrags. Gestatten Sie zur Einstimmung eine knappe Vorbemerkung.

B) Nutzungskonflikt von Verkehrsweg und Telekommunikationslinie

Verkehrswege sind Mehrzweckinstitute⁷. Der staatliche Infrastrukturauftrag⁸ erfasst nicht nur den durch die Widmung festgelegten Primärzweck der Verkehrswege, sondern auch weitere Nutzungszwecke. Hierzu zählt auch die Benutzung von Verkehrswegen durch Telekommunikationslinien. Telekommunikation erfordert Leitungsnetze. Diese beanspruchen private und öffentliche Grundstücke. Der Gewährleistung flächendeckender, angemessener und ausreichender Dienstleistungen auf dem

Gebiet der Telekommunikation dienen staatliche Regulierungen, zu denen Vorschriften über die Benutzung von Verkehrswegen zählen. Mit der Gewährung von verkehrswegbezogenen Leitungsrechten ist es nicht getan. Zum Regulierungsauftrag gehört auch die Bewältigung von Nutzungskonflikten. Das TKG trifft folgende Regelung:

§ 53 Gebotene Änderung

- (1) Ergibt sich nach Errichtung einer Telekommunikationslinie, dass sie den Widmungszweck eines Verkehrsweges nur vorübergehend beschränkt oder die Vornahme der zu seiner Unterhaltung erforderlichen Arbeiten verhindert oder der Ausführung einer von dem Unterhaltungspflichtigen beabsichtigten Änderung des Verkehrsweges entgegensteht, so ist die Telekommunikationslinie, soweit erforderlich, abzuändern oder zu beseitigen.
- (2) Soweit ein Verkehrsweg eingezogen wird, erlischt die Befugnis des Nutzungsberechtigten zu seiner Benutzung.
- (3) In allen diesen Fällen hat der Nutzungsberechtigte die gebotenen Maßnahmen an der Telekommunikationslinie auf seine Kosten zu bewirken.

§ 53 TKG wirft zahlreiche Fragen auf, die zu der Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 1. Juli 1999⁹ geführt haben.

C) BVerwGE 109, 192

I. Sachverhalt

Dem Rechtsstreit lag folgender Sachverhalt zu Grunde:

Im Planfeststellungsbeschluss für den Neubau eines Teilabschnitts der A 38 in Thüringen war vorgesehen, dass die Autobahn über eine bereits vorhandene Gemeindestraße hinüberführt. Dadurch wurden Telekommunikationsanlagen der Telekom betroffen, die sich in der Gemeindestraße befinden und für die Dauer der Bauarbeiten provisorisch verlegt werden müssen. Der Planfeststellungsbeschluss wies die Forderung der Telekom zurück, die Kosten der notwendigen Änderungen dem Vorhabenträger aufzuerlegen, und bestimmte, dass „für die gebotene Änderung der Telekommunikationslinie die Telekom kostenpflichtig (ist)“.

Hiergegen erhob die Telekom Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht und beantragte, den Planfeststellungsbeschluss dahin zu ergänzen, dass der Träger des Vorhabens die Kosten der Umverlegung ihrer Leitung zu tragen habe.

II. Gründe

Mit dem erwähnten Urteil vom 1. Juli 1999 wies das Bundesverwaltungsgericht die Klage ab. Zur Begründung führte es aus, für die von der Telekom geforderte Kostenüberbürdung gebe es keine Rechtsgrundlage.

Die Entscheidung stützt sich auf folgende Erwägungen:

- Für eine die Folgepflicht auslösende „Änderung des Verkehrsweges“ im Sinne des § 53 Abs. 1 TKG reiche jeder physisch-reale Eingriff in den Straßenkörper aus, der zur Folge hat, dass der Verkehrsweg als technisches Bauwerk umgestaltet wird. Dabei komme es nicht darauf an, ob der Verkehrsweg auf Dauer verlegt wird oder sonst einen anderen Zustand erhält¹⁰.
- Eine „Absicht“ des Unterhaltungspflichtigen zu Änderungen liege auch dann vor, wenn im Wege eines Planfeststellungsverfahrens die Änderung der leitungsführenden Straße als notwendige Folgemaßnahme gemäß § 75 Abs.1 Satz 1 VwVfG mit geregelt werden müsse¹¹.
- Unerheblich sei auch, ob der Wegeunterhaltungspflichtige der (leitungsführenden) Straße auf eigene Veranlassung hin den Verkehrsweg ändert oder gar ein eigenes Interesse an der Änderung hat. Änderungen des Verkehrsweges, die tatbestandlich unter § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG fallen, habe der nach der Kompetenzordnung an sich zuständige Unterhaltungspflichtige so hinzunehmen, als hätte er selbst sie veranlasst¹².

D) Würdigung

I. Änderung des Verkehrsweges

Gegenüber der extensiven Auslegung des Merkmals „Änderung des Verkehrsweges“ wurde im

⁹ BVerwGE 109, 192 = Buchholz 442.066 § 53 TKG Nr.1 = BayVBl 2000, 182 = DÖV 1999, 1052 = DVBl 1999, 1519 = NVwZ 2000, 316 = UPR 2000, 32.

¹⁰ BVerwGE 109, 192 (197) unter 4. a).

¹¹ BVerwGE 109, 192 (202) unter 4. a) und b) cc).

¹² BVerwGE 109, 192 (202) unter 4 b) dd).

Verfahren der Gesetzeswortlaut angeführt: Bei vorübergehenden baulichen Änderungen an der Straße erhalte der Verkehrsweg nach dem Eingriff seine ursprüngliche Gestalt zurück, sei also im Ergebnis gar nicht „abgeändert“. Der Anwendungsbereich von § 53 Abs. 1 TKG müsse auf dauernde bauliche „Ver“-Änderungen beschränkt werden. Das überzeugt schon deshalb nicht, weil in § 53 Abs. 1 TKG nur von „Änderung des Verkehrsweges“ die Rede ist, während sich das „Abändern“ auf die Telekommunikationslinie bezieht. Teleologisch gesehen ist § 53 TKG zudem Ausdruck einer Gewichtung der Interessen des Straßenbaulastträgers und des Nutzungsberechtigten. Gerät der Primärzweck des Verkehrswegs – der straßenrechtliche Gemeingebrauch – mit anderen Nutzungszwecken in Konflikt, ist dem Primärzweck größeres Gewicht zuzumessen¹³. Schließlich spielt es auch faktisch für den Fortbestand einer Telekommunikationslinie keine Rolle, ob der Verkehrsweg auf Dauer oder nur vorübergehend eine Änderung erfährt.

II. Absichtsmerkmal

Den Schwerpunkt des Urteils bilden die Ausführungen zum Absichtsmerkmal des § 53 Abs. 1 TKG.

Maßgebliche Bedeutung kommt hierbei zu,

- auf wessen Veranlassung und
- in wessen Interesse

die Änderung des Verkehrswegs vorgenommen werden muss, um eine Folgepflicht und damit eine Folgekostenpflicht auszulösen.

1. Maßgebliche Veranlassung der Änderung

Nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts besagt § 53 Abs. 1 TKG nicht, dass nur eine Änderung auf Veranlassung des Wegeunterhaltungspflichtigen aus eigenem Antrieb eine Folgepflicht auslöst. Vielmehr sei es ausreichend, wenn die Änderung durch den Unterhaltungspflichtigen auf die Initiative eines Dritten hin vorgenommen wird¹⁴. Damit nimmt das Bundesverwaltungsgericht wiederum eine weite Auslegung, diesmal des Merkmals der „von dem Unterhaltungspflichtigen beabsichtigten Änderung“ vor, die nicht näher begründet wird. Hier ist dies freilich aus Gründen der Gesetzessystematik problematisch. Da es in § 53 Abs. 1 TKG heißt, die Änderung sei von „dem“ und nicht von den Unterhaltungspflichtigen beabsichtigt, während § 56 Abs. 2 Satz 1 TKG ausdrücklich

von „den Wegeunterhaltungspflichtigen“ spricht, wird im Schrifttum geltend gemacht, § 53 Abs. 1 TKG regle nur die Rechtsbeziehungen des Nutzungsberechtigten zum Unterhaltungspflichtigen des leitungsführenden Verkehrsweges und nicht zu Dritten¹⁵. Die eng am Gesetzeswortlaut orientierte Auslegung trägt jedoch den gesetzlich vorgegebenen Bindungen, denen der Wegeunterhaltungspflichtige unterworfen ist, nicht hinreichend Rechnung. Eine autonome Gestaltung der Unterhaltungspflicht, losgelöst von Bindungen an Vorstellungen Dritter, ist ihm gar nicht möglich. Nur eine extensive Auslegung wird dem Kompetenzgeflecht bei der Unterhaltung von Bundesfernstraßen gerecht.

2. Maßgebliches Interesse an der Änderung

Zum Gesichtspunkt des Interesses an der Änderung des Verkehrswegs nimmt das Bundesverwaltungsgericht ausführlich Stellung. Nach Ansicht des Senats ist die Entscheidung, ob der Unterhaltungspflichtige einen Verkehrsweg ändert, nicht stets seiner am Eigeninteresse ausgerichteten Entscheidungsfreiheit überlassen. Vielmehr habe er Änderungsvorhaben auch dann auszuführen, wenn dies seinen Interessen nicht förderlich ist oder gar zuwiderläuft, sofern gesetzliche Vorgaben und Wertungen ihn hierzu nötigen¹⁶. Im Schrifttum findet sich dagegen die Auffassung, dass nur das eigene Interesse des Wegeunterhaltungspflichtigen als maßgebend anzusehen sei¹⁷. Das Zwangsargument des Bundesverwaltungsgerichts ist indessen überzeugend. Es ist nur etwas unglücklich mit dem Interessengesichtspunkt verknüpft. Entscheidend ist nicht, ob der Unterhaltungspflichtige eines Verkehrswegs diesen in fremdem Interesse ändern

¹³ SCHÜTZ, in: BeckTKG-Komm., 2. Aufl. 2000, § 53 Rn. 1. Vgl. ferner bereits zu § 3 Abs. 1 und 3 TWG BVerwG, Urteil vom 20. 5. 1987, BVerwGE 77, 276 = DÖV 1987, 1062 = NVwZ 1987, 887.

¹⁴ BVerwGE 109, 192 (198) unter 4. b) aa).

¹⁵ GREINDL, in: KÖNIGSHOFEN (Hrsg.), Das neue Telekommunikationsrecht in der Praxis, 1999, S. 46, 55.

¹⁶ BVerwGE 109, 192 (200) unter 4 b) cc).

¹⁷ EIDENMÜLLER, Post- und Fernmeldewesen, Loseblattkommentar, Stand Mai 1991, § 3 TWG Anm. 7. Diese extreme Ansicht wird jedoch meist insofern eingeschränkt, als eine Verkehrswegeänderung zumindest nicht vorwiegend durch Dritte motiviert sein darf. DEMMEL, in: MANSSSEN (Hrsg.), Telekommunikations- und Multimediarecht, Kommentar, Stand April 2000, § 53 Rn, 7 m. w. N.; auch SCHÜTZ, in: BeckTKG-Komm., § 53 Rn, 12.

darf, sondern ob er ihn ändern muss. Dann können in der Tat fremde Interessen in mehrfacher Hinsicht eine Rolle spielen. In Betracht kommen:

- Einflussnahmen auf den Unterhaltungspflichtigen durch Maßnahmen der Straßenaufsicht,
- Verpflichtungen in Kreuzungsrechtsverhältnissen und
- Anordnungen von notwendigen Folgemaßnahmen nach § 75 Abs. 1 VwVfG.

Im Interesse des Unterhaltungspflichtigen liegt es jedenfalls, von Folgemaßnahmen und Folgekosten verschont zu bleiben, die aus für ihn unvermeidbaren Änderungen des Verkehrswegs herrühren. Wie die Absicht des Unterhaltungspflichtigen zur Änderung des Verkehrswegs zustande kam und welche Interessen dabei eine Rolle spielten, ist für die Anwendbarkeit von § 53 Abs. 1 TKG nicht relevant.

3. Nichtverkehrliche Drittveranlassung

Verdient bis zu diesem Punkt die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts Zustimmung, so ist doch auf einen Gesichtspunkt hinzuweisen, der in der Entscheidung nicht unmittelbar angesprochen wird. In die Änderungsabsicht nach § 53 Abs. 1 TKG können nur die straßenverkehrlichen oder ihr vergleichbaren verkehrlichen Drittveranlassungen einbezogen werden. Beruht hingegen die Drittveranlassung der Änderung nicht auf verkehrlichen Gründen, ist auch das Absichtsmerkmal des § 53 Abs. 1 TKG nicht erfüllt.

Wird etwa eine Änderung der Oberfläche eines Verkehrsweges aus rein ästhetisch-gestalterischen Gründen vorgenommen, kann dies eine Folgepflicht nicht auslösen¹⁸. Auch der völlige Rückbau einer Straße stellt keine verkehrliche Drittveranlassung dar.

III. Die Folgekostenpflicht als Regelung im Planfeststellungsbeschluss

Umstritten ist, ob die Folgekostenpflicht überhaupt Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sein kann. Das Bundesverwaltungsgericht geht hiervon unter Berufung auf das Gebot der Problembewältigung aus¹⁹. Demgegenüber wurde vertreten, für die Kostenregelung in einem Planfeststellungsbeschluss bedürfe es immer einer speziellen gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage²⁰. Was alles in einem Planfeststellungsbeschluss geregelt werden muss, bestimmt sich je-

doch generell nach § 75 Abs. 1 VwVfG. Die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst auch die „notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen“. Welche „anderen Anlagen“ gemeint sind und welche Folgemaßnahmen „notwendig“ sind, ist noch nicht abschließend geklärt. Das hat Verwirrung gestiftet. Restriktiv zu handhaben ist lediglich der Begriff der „notwendigen“ Folgemaßnahmen²¹. Die Gründe, die für eine restriktive Auslegung von § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG sprechen, haben aber nichts mit der Frage zu tun, ob die Konzentrationswirkung von Planfeststellungsbeschlüssen die Folgepflichten und Folgekostenpflichten nach § 53 Abs. 3 TKG mit umschließt. Diese Folgepflichten ergeben sich unmittelbar aus § 53 TKG. Die Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses kann sie nicht begründen, sondern setzt sie voraus. Wenn ein Planfeststellungsbeschluss im Einklang mit § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG Anlass zur Änderung einer anderen Anlage gibt, kann er auch Anlass zu Annexmaßnahmen nach § 53 Abs. 3 TKG geben. Einschlägige Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss stellen nur die Rechtsfolge klar, die unmittelbar aus § 53 Abs. 3 TKG folgt. Hätte das Bundesverwaltungsgericht das erkannt, hätte es den Eindruck vermieden, das Planfeststellungsrecht sei das Einfallstor für die umfassende planfeststellungsinduzierte Anwendbarkeit von § 53 TKG.

IV. Zusammenfassung

Die Ergebnisse der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Hinblick auf die Änderung des Verkehrsweges im Sinne des § 53 Abs. 1 TKG kommt es nicht darauf an, von welcher zeitlichen Dauer diese Änderung ist. Entscheidend ist allein, dass die Telekommunikationslinie, die den Verkehrsweg nutzt, der Änderung des Verkehrsweges tatsächlich entgegensteht.

¹⁸ OVG NRW, Urteil vom 14.4.1994, ArchivPT 1994, 331, (334); EIDENMÜLLER, (Fußn. 17) § 3 TWG Anm. 5; SCHÜTZ, in BeckTKG-Komm., § 53 Rn. 10.

¹⁹ BVerwGE 109, 192 (200) unter 4 b) cc).

²⁰ BayVGH, Urteil vom 22. 2. 1983, BayVBI 1983, 534; DÜRR, in: KODAL/KRÄMER, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, Kapitel 34 Rn. 50.2.

²¹ Vgl. RONELLENFITSCH, Die Koordination der Verkehrlichen Fachplanungen im Zentralen Bereich Berlins, in: Festschr. Heymanns-Verlag, 1995, S. 167 ff., (182 f.) m. w. N.

- Eine beabsichtigte Änderung des Verkehrswegs im Sinne der dritten Alternative des § 53 Abs. 1 TKG liegt immer dann vor, wenn der Wegeunterhaltungspflichtige die Änderung im (straßen-)verkehrlichen Interesse vornimmt. Dies gilt auch dann, wenn die Änderung als notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 VwVfG angeordnet ist und der Unterhaltungspflichtige nicht im Eigeninteresse handelt.
- Die Folgekostenpflicht kann als notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 VwVfG im Planfeststellungsbeschluss für das die Änderung veranlassende Vorhaben angeordnet werden. Die Anordnung hat nur deklaratorische Bedeutung, da sie nur auf die Folgekostenpflicht hinweist, die sich ohnehin aus § 53 Abs. 3 i. V. m. Abs. 1 TKG ergibt.

E) Tragweite der Entscheidung

Fraglich ist, ob sich die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts auch so verstehen lässt, dass mit konstitutiver Wirkung alle Planfeststellungsbeschlüsse – bis hin zu den Fällen nichtverkehrlicher Drittveranlassung – über § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG die Folgen des § 53 Abs. 3 TKG herbeiführen können. Hiergegen sprechen die Kontinuität der Rechtsprechung und die unterschiedlichen Interessenlagen

I. Frühere Rechtsprechung

Das Bundesverwaltungsgericht musste sich im Urteil vom 1. Juli 1999 mit dem alten Problem konkurrierender Grundstücksnutzungen auseinandersetzen. Archimedischer Punkt war das Merkmal der „beabsichtigten Änderung des Verkehrsweges.“ Insoweit konnte das Bundesverwaltungsgericht an frühere Gerichtsentscheidungen anknüpfen.

Bereits das Reichsgericht hatte sich mit dem Verhältnis der Telegraphen(linien)verwaltung zu anderen Raumnutzern zu beschäftigen²². Zu entscheiden war über die Folgekosten bei der Änderung einer Straße, die nicht auf eigene Anregung und auch nicht im alleinigen Interesse des Wegeunterhaltungspflichtigen, sondern durch einen Dritten veranlasst worden war. Das Reichsgericht ließ es für das Vorliegen einer Absicht im Sinne des damaligen § 3 Abs. 1 TWG ausreichen, dass der Wegeunterhaltungspflichtige der Verkehrswegeänderung lediglich zustimmt²³. Schon das wurde kritisiert²⁴. Gefordert wurden eine eigene Anregung und ein eigenes Interesse des Unterhaltungspflichtigen zu und an der Verkehrswegeänderung²⁵. Um sich mit dieser Kritik auseinanderzusetzen, griff das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 20. Mai 1987 die Reichsgerichtsrechtsprechung auf²⁶, obwohl es auf sie gar nicht ankam. Für den konkreten Fall bejahte das Bundesverwaltungsgericht nämlich ein spezifisches Interesse des Straßenbaulastträgers an der Änderung des Verkehrswegs. Das Urteil von 1987 befasst sich mit restriktiver Tendenz mit dem Verhältnis einer Telekommunikationslinie zu einer besonderen Anlage, die mittelbar die Änderung der Telekommunikationslinie verursachte. Das extensive Urteil von 1999 betrifft das Verhältnis einer Telekommunikationslinie zu einer Bundesfernstraße, welche keine besondere Anlage darstellt. Da im Urteil vom 1. Juli 1999 das Urteil vom 20. Mai 1987 ausdrücklich erwähnt wird²⁷, ist nicht davon auszugehen, dass das Bundesverwaltungsgericht von seiner bisherigen Rechtsprechung grundlegend abweichen wollte. Das spricht gegen eine Verabsolutierung des Zwangsarguments.

II. Zwangsargument

Eine Änderung des Verkehrsweges im Sinne des § 53 Abs. 1 TKG ist auch dann „beabsichtigt“, wenn der Wegeunterhaltungspflichtige durch Planfeststellungsbeschluss „gezwungen“ wird, die Änderung durchzuführen, obwohl sie weder von ihm veranlasst wurde noch in seinem Interesse liegt. Das Bundesverwaltungsgericht hat das Zwangsargument freilich lediglich für eine Fallgestaltung herangezogen, bei der der Planfeststellungsbeschluss für den Bau einer Autobahn eine Gemeinde dazu nötigt, eine leitungsführende Gemeindestraße zu ändern und den Nutzungsberechtigten dazu zwingt, seine Telekommunikationslinien (vorübergehend) zu verlegen.

²² Urteil vom 9. Mai 1921, RGZ 102, 184.

²³ RGZ 102, 184 (186).

²⁴ AUBERT/KLINGLER, Fernmelderecht/Telekommunikationsrecht, Band II, 4. Aufl. 1990, 2. Kap. Rn. 136 m. w. N.

²⁵ So bereits die klägerische Argumentation in RGZ 102, 184 (185).

²⁶ BVerwGE 77, 276 (282).

²⁷ BVerwGE 109, 192 (199).

III. Übertragbarkeit auf andere planfestzustellende Vorhaben

Für die Übertragbarkeit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgericht auf andere planfestzustellende Vorhaben gibt es drei Ansätze. Würde man die zum Absichtsmerkmal des § 53 Abs. 1 TKG getroffenen Aussagen ausnahmslos auf alle durch Drittveranlassung initiierten Änderungen erstrecken (allgemeiner Drittveranlassungsansatz), würde jeder beliebige Planfeststellungsbeschluss ohne weiteres die eigene Änderungsabsicht des Wegeunterhaltungspflichtigen ersetzen und die Folgepflicht nach § 53 Abs. 1 TKG und weiter die Folgekostenpflicht nach § 53 Abs. 3 TKG auslösen. Nicht ganz so weit geht der Ansatz, für die Erfüllung des Absichtsmerkmals eine Veranlassung aus beliebigem verkehrlichem Interesse genügen zu lassen (allgemeiner verkehrlicher Drittveranlassungsansatz), der beispielweise bei eisenbahnrechtlichen Planfeststellungen zum gleichen Ergebnis käme wie der allgemeine Drittveranlassungsansatz. Denkbar ist schließlich ein spezifischer verkehrlicher Drittveranlassungsansatz, der sich an § 50 Abs. 1 Satz 2 TKG orientiert. Nur dieser kann wichtig sein. Zur Begründung sind allgemeine zur den Staatsaufgaben und zur Grundrechtsdogmatik erforderlich, die ich hier nur andeuten kann.

F) Daseinsvorsorge im Mobilitäts- und Kommunikationsbereich

Straßen- und Telekommunikationslinien dienen der Daseinsvorsorge und sind grundrechtsrelevant.

I. Daseinsvorsorge

„Daseinsvorsorge“ ist ein Rechtsbegriff. Sie erfordert die staatliche Gewährleistung öffentlicher Aufgaben, bedeutet aber nicht notwendig, dass der Staat diese Aufgaben selbst wahrnehmen müsste. Vorsorge für das Dasein bedeutet Vorsorge für die zivilisatorischen Errungenschaften einer Gemeinschaft. Zur Daseinsvorsorge zählt insbesondere die Sicherung des Gebrauchs von Grundrechten, namentlich des Grundrechts auf Mobilität²⁸ und auf Kommunikation²⁹. Seinem Infrastrukturauftrag für den Personen- und Warenverkehr kommt der Staat einerseits durch den Bau und die Unterhaltung von Verkehrswegen nach. Dem Infrastrukturauftrag für den IuK-Bereich entspricht er u. a. durch die Einräumung von Leitungsrechten, die sich bis auf das alte Postprivileg der freien Passage auf allen Wegen zurückführen lassen³⁰.

II. Grundrecht auf Mobilität

Das Grundrecht auf Mobilität haben jetzt sogar der Verkehrsminister und die GRÜNEN akzeptiert, wenn es um die Mobilität Behinderter geht. Die Straßenunterhaltung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und dient dem Grundrecht auf Mobilität.

III. Grundrecht auf Kommunikation

Das Grundrecht auf Kommunikation ist, in Einzelgrundrechten zersplittert, in Art. 5 GG gesichert. Die Telekommunikation ist ähnlich grundrechtlich abgesichert wie die Mobilität. Die Entwicklung zum Gemeingebrauch an Telekommunikationslinien („Datenautobahn“) lässt sich nicht aufhalten

IV. Interessenausgleich

Die Telekommunikation ist auf die Straßennutzung angewiesen. Dies macht eine Regulierung im beiderseitigen Daseinsvorsorgeauftrag und zur Abwägung grundrechtlicher Rechtspositionen erforderlich. Geboten ist ein gerechter Interessenausgleich.

Diesem Interessenausgleich genügt allein der spezielle verkehrliche Drittveranlassungsansatz. Gemäß § 50 Abs. 1 TKG ist der Bund – wie seinerzeit nach § 1 Satz 1 TWG die Telegraphenverwaltung – befugt, Verkehrswege für die öffentlichen Zwecken dienenden Telekommunikationslinien unentgeltlich zu benutzen, sofern nicht dadurch der Primärzweck der Verkehrswege dauernd beschränkt wird. Verkehrswege, auf die sich die Nutzungsberechtigung bezieht, sind nach § 50 Abs. 1 Satz 2 TKG nur die öffentlichen Wege, Plätze und Brücken sowie

²² Urteil vom 9. Mai 1921, RGZ 102, 184.

²³ RGZ 102, 184 (186).

²⁴ AUBERT/KLINGLER, Fernmelderecht/Telekommunikationsrecht, Band II, 4. Aufl. 1990, 2. Kap. Rn. 136 m. w. N.

²⁵ So bereits die klägerische Argumentation in RGZ 102, 184 (185).

²⁶ BVerwGE 77, 276 (282).

²⁷ BVerwGE 109, 192 (199).

²⁸ Hierzu RONELLENFITSCH, Die Verkehrsmobilität als Grund- und Menschenrecht – Betrachtungen zur „zirkulären“ Mobilität in der Europäischen Union, JöR 44 (1996), 168 ff.

²⁹ Hierzu RONELLENFITSCH, Auf dem Weg zu einem Kommunikationsgrundrecht, in: WIERLACHER (Hrsg.), Kulturthema Kommunikation, 2000, S. 327 ff.

³⁰ KEMPFER, Das Fernmeldeleitungsrecht an öffentlichen Straßen, in: BARTLSPERGER/BLÜMEL/SCHROETER (Hrsg.), Ein Vierteljahrhundert Straßenrechtsgesetzgebung, 1980, S. 197 ff. (197).

die öffentlichen Gewässer. Nach § 50 Abs. 2 TKG überträgt der Bund seine Nutzungsberechtigung im Rahmen der Lizenzenteilung gemäß § 8 TKG auf Lizenznehmer nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 TKG, d. h. auf Lizenznehmer wie die Telekom. Der (dann) Nutzungsberechtigte hat lediglich für die Erteilung der Lizenz und für die nach § 50 Abs. 3 TKG erforderliche Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen eine Gebühr zu entrichten. Die Benutzung selbst bleibt unentgeltlich. Dies ist Folge des in § 1 TKG festgelegten Zwecks des Gesetzes, der wiederum Art. 87 f. Abs. 1 GG konkretisiert. Durch die unentgeltliche Benutzungsmöglichkeit werden Nutzungsberechtigte von Telekommunikationslinien nicht einseitig privilegiert. Vielmehr werden die durch den Daseinsvorsorgeauftrag relativierten Wettbewerbschancen wieder ausgeglichen. Es besteht ein Gegenseitigkeitsverhältnis. Die Verkehrswege nach § 50 Abs. 1 Satz 2 TKG sind im Verhältnis zu den Nutzungsberechtigten entschädigungslos duldungspflichtig. Dafür haben sie einen Anspruch, von Änderungskosten verschont zu bleiben. Im Gegensatz hierzu ist etwa die Nutzung von Bundesfernstraßen durch Leitungen, die der Versorgung der Allgemeinheit mit elektrischer Energie, Gas, Wasser und Fernwärme dienen (Versorgungsleitungen), als Sondernutzung gebührenpflichtig. Das schließt eine einseitige Zuweisungen der Folgekostenpflicht aus. Mit der Folgekostenpflicht beschäftigt sich deshalb ein komplizierteres Geflecht gesetzlicher Reglementierung und vertraglicher Ausgestaltungen (Gestattungsverträge³¹). Nach § 8 Abs. 2a Satz 3 FStrG trifft gleichwohl, von den Fällen der echten Drittveranlassung abgesehen, die Kostenfolgepflicht die Versorgungsunternehmen, weil die Vorteile der Straßennutzung die Nachteile bei den Kostenfolgen überwiegen. Erst recht rechtfertigt es die Bevorzugung der Telekommunikationslinien, den jeweiligen Nutzungsberechtigten zum Tragen der Kosten heranzuziehen, die entstehen, wenn eine Kollision mit dem Primärzweck des unentgeltlich leitungsführenden Verkehrswegs durch Änderung oder Beseitigung der Telekommunikationslinie behoben werden muss.

Im Gegenseitigkeitsverhältnis stehen aber lediglich das unentgeltliche Nutzungsrecht der öffentlichen

Verkehrswege im Sinne des § 50 Abs. 1 Satz 2 TKG durch öffentlichen Zwecken dienende Telekommunikationslinien und die Folgekostenpflicht für die Änderung oder Beseitigung der Telekommunikationslinien im Interesse solcher Verkehrswege³². Wird die Änderung eines nach § 50 Abs. 1 TKG duldungspflichtigen Verkehrswegs in einem Planfeststellungsbeschluss als notwendige Folgemaßnahme eines Vorhabens festgelegt, das keinen Verkehrsweg im Sinne von § 50 Abs. 1 Satz 2 TKG betrifft, wird das Gegenseitigkeitsverhältnis von Duldungspflichtigem und Nutzungsberechtigtem überschritten. Zwar besteht für den Unterhaltungspflichtigen des leitungsführenden Verkehrswegs nach § 75 Abs. 1 VwVfG die Pflicht, „seinen“ Verkehrsweg zu ändern. Auch ergibt sich daraus eine Folgepflicht des Nutzungsberechtigten. Der Planfeststellungsbeschluss darf jedoch nicht dem Nutzungsberechtigten die Folgekosten auferlegen. „Dieser“ Fall ist in § 53 Abs. 3 TKG nicht gemeint.

G) Ergebnis

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 1. Juli 1999 dient dem Interessenausgleich zwischen Unterhaltungspflichtigen und Nutzungsberechtigten von Verkehrswegen. Es führt die bisherige Rechtsprechung fort und gelangt für den zu entscheidenden Sachverhalt zu ausgewogenen Ergebnissen. Manche allgemein gehaltene Formulierungen beschwören allerdings Missverständnisse herauf, die die Ausgewogenheit des Interessenausgleichs bei anderen Fallkonstellationen in Frage stellen. Dies gilt für die Interpretation des Merkmals der „von dem Unterhaltungspflichtigen beabsichtigten Änderung des Verkehrsweges“ in § 53 Abs. 1 TKG. Die Änderungsabsicht soll nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts gegeben sein, wenn sie durch anderweitige Planfeststellungsbeschlüsse geboten ist. Das Zwangsargument kann aber nur für planfestzustellende Vorhaben gelten, die Verkehrswege im Sinne von § 50 Abs. 1 TKG betreffen. Die Folgekostenpflicht der Nutzungsberechtigten von Telekommunikationslinien ist lediglich ein Ausgleich für die unentgeltlich eingeräumten Nutzungsrechte an den Verkehrswegen des § 50 Abs. 1 TKG. Bei Planfeststellungsbeschlüssen für andere – verkehrliche oder nichtverkehrliche – Vorhaben besteht diese Möglichkeit nicht. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG begründet keine Folgekostenpflicht, sondern setzt diese voraus.

³¹ Vgl. GRUPP, in: MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER, Bundesfernstraßengesetz, Kommentar, 5. Aufl. 1998, § 8 Rn. 48.

³² DEMMEL, in: MANSSEN (Fußn. 17), § 50 Rn. 12 ff.

Ministerialrat Jürgen Kern,
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr
und Landesentwicklung, Wiesbaden

Werbung und sonstige Hinweise an Straßen

Die öffentlichen Straßen werden verstärkt zum Ziel zahlreicher Wünsche und Begehrlichkeiten, die mit ihren eigentlichen Aufgaben nicht das Geringste zu tun haben. Ich darf in diesem Zusammenhang an das Forschungsseminar am 21./22. Oktober 1996 in Speyer erinnern, welches unter dem Thema „Die Straße als Mehrzweckinstitut“ stand. Damals referierte unter anderem Prof. Dr. BARTLSPERGER über das Thema „Werbung und „Straßenkommunikation“ in der Mehrzweckordnung öffentlicher Straßen“ (siehe Heft 170 der Speyerer Forschungsberichte, 1997, S. 45 ff.).

Straßen dienen in erster Linie zur Befriedigung des Grundbedürfnisses der Menschen nach Mobilität, dem Transport von Menschen und Gütern und darüber hinaus aber auch, soweit es die innerörtlichen Straßen anbetrifft, der Kommunikation (BARTLSPERGER, a. a. O., S. 76 ff.). Der Wunsch nach aufgabenfremden Nutzungen entsteht insbesondere deshalb, weil es sich bei den Straßengrundstücken grundsätzlich um Eigentum der öffentlichen Hand handelt, für dessen Inanspruchnahme geringere Hürden zu überwinden sind als bei der Inanspruchnahme des durch Art. 14 GG geschützten Eigentums Privater.

Darüber hinaus werden die Straßen von vielen Menschen genutzt, die man dort auf einfache Weise ohne allzu großen Aufwand erreichen und ansprechen kann. Dies haben nicht nur einzelne Gewerbetreibende entdeckt, sondern insbesondere auch die Werbungswirtschaft. Glaubt man ihnen, so hängt das Wohlergehen der deutschen Wirtschaft davon ab, dass entlang der öffentlichen Straßen geworben werden darf. Deshalb werden periodisch wiederkehrend Wünsche vorgetragen, an und auf Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage Werbeanlagen errichten zu dürfen. Standorte innerhalb der geschlossenen Ortslage werden im Allgemeinen als uninteressant angesehen, weil dort ohnehin zahlreiche zulässige Werbeanlagen anzutreffen sind, so dass jede weitere Werbeanlage nicht besonders auffallen würde.

Ist die Politik, stets nur den jeweiligen Einzelfall vor Augen habend, noch allzu gerne zu Zugeständnissen bereit, so scheitern die Vorhaben in der Regel am Widerstand der Bürokratie. Die Mitarbeiter bei den zuständigen Behörden und Verwaltungen sehen sich nicht nur gezwungen, unter Hinweis auf das geltende Recht – und um keinen Präzedenzfall zu schaffen – entsprechende Anträge trotz wohlwollender Prüfung „negativ zu bescheiden“, wie es im Amtsdeutsch heißt, sondern sie stehen in der Regel auch hinter den Entscheidungen; sie wollen keine „italienischen“ Verhältnisse. Dennoch ziehen solche Entscheidungen oft den Unwillen der gewählten Volksvertreter auf sich.

1 Rechtsgrundlagen

Die Frage der Zulässigkeit von Werbeanlagen ist in verschiedenen Rechtsmaterien geregelt, die je nach Aufgabenstellung die fachgesetzlichen Zulassungsvoraussetzungen festlegen. Dabei kommt es durchaus zu Überschneidungen, da sich auch die Aufgabenbereiche der Fachgesetze teilweise überlagern.

1.1 Bauordnungsrecht (§ 13 MBO)

Im Bauordnungsrecht sind die Werbeanlagen in § 13 MBO und den entsprechenden Vorschriften der Länderbauordnungen geregelt.

Abs. 1 stellt klar, dass unter diese Regelung alle Werbeanlagen fallen, unabhängig davon, ob es sich dabei um bauliche Anlagen handelt oder nicht.

In Abs. 2 wird die Zielrichtung der gesetzlichen Regelung verdeutlicht: Soweit sie bauliche Anlagen sind, gelten für sie die entsprechenden gesetzlichen Anforderungen. Durch die bauliche Anlage dürfen die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährdet werden, und zwar auch nicht durch unzumutbare Nachteile oder Belästigungen (§ 3 Abs. 1 MBO). Soweit sie keine baulichen Anlagen sind, gilt für sie das Verunstaltungsverbot sowie das Verbot der Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Nach Abs. 3 sind Werbeanlagen im Außenbereich („Außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile“) grundsätzlich unzulässig. Ausgenommen von diesem Verbot sind

- Werbeanlagen an der Stätte der Leistung.

- Sammelhinweise vor Ortsdurchfahrten auf Inhaber und Art gewerblicher Betriebe (siehe hierzu z. B. Richtlinien für die Aufstellung privater Hinweisschilder auf Hotels, Gasthöfe und sonstige Übernachtungsmöglichkeiten, Rundschreiben StB 2/4 – Bh 170 BW 60 des Bundesministers für Verkehr vom 12. Januar 1961 sowie Richtlinien für die Aufstellung von privaten Wegweisern für Messen, Ausstellungen, sportliche und öffentliche Veranstaltungen, Rundschreiben StB 2/4/StV 2 – Bsw 4061 Vm 60 vom 27.01.1961).
- Schilder der privaten Wegweisung ("Hinweiszeichen"), die im Interesse des Verkehrs auf außerhalb der Ortsdurchfahrten liegenden Betriebe oder versteckt liegende Stätten aufmerksam machen. Meines Erachtens ist diese Regelung ungenau und gibt nicht das wieder, was gewollt ist. Gemeint sind aus meiner Sicht allein Ziele außerhalb der Ortslage. Soweit sie sich innerorts, aber außerhalb der Ortsdurchfahrt befinden, kann auf sie innerhalb der Ortsdurchfahrt hingewiesen werden, so dass es keines Hinweises im Außenbereich bedarf.
- Werbeanlagen an und auf Flugplätzen, Sportanlagen und Versammlungsstätten, soweit sie nicht in die freie Landschaft wirken.
- Werbeanlagen auf Ausstellungs- und Messengelände.

1.2 Naturschutzrecht (§ 8 BNatSchG)

Nach § 8 BNatSchG in Verbindung mit den entsprechenden Vorschriften der Naturschutzgesetze der Länder bedürfen Eingriffe in Natur und Landschaft einer Genehmigung. Ein solcher Eingriff liegt beispielsweise auch vor, wenn durch eine Werbeanlage das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden kann. Darüber hinaus enthalten Verordnungen zur Ausweisung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten in aller Regel das Verbot, Werbeanlagen in den Gebieten zu errichten. Schutzzweck der Normen ist die Erhaltung der Schönheit der Landschaft, des Landschaftsbildes. Dies entspricht dem Verunstaltungsverbot im Baurecht.

1.3 Straßenverkehrsrecht (§ 33 StVO)

Auch das Straßenverkehrsrecht verbietet Werbung innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften, wenn durch sie Verkehrsteilnehmer außerhalb geschlossener Ortschaften in einen den Verkehr ge-

fährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können (§ 33 Abs. 1 StVO). Schutzzweck ist die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Straße. Die abstrakte Gefährdung reicht für das Verbot aus; es bedarf keines Nachweises einer konkreten Gefahr für den Verkehr etwa durch Hinweis auf Verkehrsunfalldaten.

Darüber hinaus ist nach § 33 Abs. 2 StVO Werbung in Verbindung mit Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen verboten, weil dadurch der Verkehrsteilnehmer verunsichert werden könnte.

1.4 Straßenrecht

Das Bundesfernstraßengesetz (§ 9 FStrG) enthält sehr ausführliche Regelungen über Werbeanlagen an Straßen. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen Werbeanlagen in der Anbauverbots- und der Anbaubeschränkungszone.

Die Straßengesetze der Länder – mit Ausnahme der Stadtstaaten Berlin und Hamburg – enthalten entsprechende Vorschriften, die von der Zielrichtung im Wesentlichen identisch sind, zum Teil jedoch in Nuancen – insbesondere hinsichtlich der Formulierung – voneinander abweichen (§ 22 StrG BW, Art. 22 BayStrWG, § 24 BbgStrG, § 27 BremLStrG, § 23 HStrG, § 31 StrWG – MV, § 24 NStrG, § 28 StrWG NRW, § 24 LStrG RP, § 29 SaarlStrG, § 24 SächsStrG, § 24 StrG LSA, § 29 StrWG SH, § 24 ThürStrG). So hat man beispielsweise im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zwar das Anbauverbot ersatzlos wegfallen lassen (§ 25 StrWG NRW), für Anlagen der Außenwerbung diese Unterscheidung jedoch beibehalten (§ 28 StrWG NRW). Solche vereinzelt „Ausreißer“ veranlassen mich, mich im Folgenden ausschließlich mit dem Bundesfernstraßengesetz zu befassen.

1.4.1 Die Anbauverbotszone (§ 9 Abs. 1 FStrG)

Nach § 9 Abs. 6 i. V. m. Abs. 1 FStrG sind Werbeanlagen in der Anbauverbotszone grundsätzlich unzulässig. Nach § 9 Abs. 8 FStrG kann jedoch eine Ausnahme von dem Verbot zugelassen werden, wenn das Verbot „im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern“. Darüber hinaus sind außerhalb des Erschließungsbereichs von

Ortsdurchfahrten Werbeanlagen an Brücken über Bundesfernstraßen ebenfalls verboten.

Sinn und Zweck der Regelung in § 9 Abs. 1 FStrG ist es in erster Linie, Einwirkungen auf den öffentlichen Verkehrsraum, die stets die Gefahr einer Beeinträchtigung des Verkehrs in sich bergen, zu verhindern. Durch solche Störungen aus dem Nachbarbereich einer Straße kann die Tauglichkeit der Straße für ihre Zweckbestimmung, als sicherer und leicht zu benutzender Weg zu dienen, erheblich herabgemindert werden. Die Abwehr solcher Störungen und Gefahren gehört zu den Aufgaben des Straßenbaulastträgers aus der Baulast (KODAL, KRÄMER, Straßenrecht, 6. Auflage, Kap. 29 Rn. 2). Wer den Verkehr auf einer Straße eröffnet, muss einerseits in die Lage versetzt werden, Beeinträchtigungen oder Gefahren für den Verkehr abwehren zu können, andererseits aber auch alles in seinem Einwirkungsbereich Mögliche tun, damit der Verkehr sicher abgewickelt werden kann. Die diesbezüglichen Möglichkeiten des Straßenbaulastträgers, gegen Einwirkungen von baulichen Anlagen einschließlich Werbeanlagen auf die Straße vorzugehen, werden in den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes (§ 9 FStrG) konkretisiert.

Vom Wortlaut des Gesetzes wäre jede Werbung in der Anbauverbotszone von Bundesfernstraßen verboten, und zwar unabhängig davon, ob sie nun auf die Straße einwirkt oder nicht. Eine solche Auslegung steht jedoch nicht im Einklang mit dem Schutzzweck der Vorschrift.

Das Verbot von Werbung, die nicht auf die Straße einwirkt, wäre unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit eine nicht beabsichtigte Härte im Sinne von § 9 Abs. 8 FStrG (BVerwG, Urt. v. 04.04.1975, Az.: IV C 55.74, in DÖV 1975, S. 574). Eine Härte liegt vor, wenn das Anbauverbot nachhaltig in die Rechte des Betroffenen eingreift und ihm dadurch ein erhebliches Opfer auferlegt (BVerwG, Urt. v. 04.04.1975, Az.: IV C 43.72 in DÖV 1975 S. 572). Sie ist dann nicht beabsichtigt, wenn die Einhaltung des Anbauverbots im Einzelfall nicht notwendig ist, um die vom Gesetz im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erstrebten Anbauverhältnisse in den Schutzstreifen entlang den öffentlichen Straßen zu erhalten (BVerwG, Urt. v. 04.04.1975, Az.: IV C 55.74, in DÖV 1975, S. 574)

Da in den Fällen, in denen eine Werbeanlage nicht auf die Straße einwirkt, ein Abweichen von der gesetzlichen Vorschrift mit dem öffentlichen Belang „Verkehrssicherheit“ im Einklang stünde, ist von

daher und insoweit eine straßenrechtliche Ausnahme vom Werbeverbot in der Anbauverbotszone möglich.

Über den Belang der Verkehrssicherheit hinaus müssen aber auch die in § 9 Abs. 3 FStrG genannten Schutzgüter „Ausbauabsichten“ und „Straßenbaugestaltung“, die dem Wortlaut nach nur für die Anbaubeschränkungszone gelten, bei der Zulassung von Ausnahmen in der Anbauverbotszone Berücksichtigung finden. Beide Schutzbereiche, nämlich Anbaubeschränkungs- und Anbauverbotszone, überlagern sich in der Anbauverbotszone. Selbstverständlich darf ein Bauvorhaben in der Anbauverbotszone auch dann nicht durchgeführt werden, wenn beabsichtigt ist, die Straße auszubauen, oder der Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Straße beispielsweise bestimmte Vorgaben bezüglich der Einpassung der Straße in die Landschaft enthält.

1.4.2 Die Anbaubeschränkungszone (§ 9 Abs. 2 FStrG)

In der Anbaubeschränkungszone dürfen Werbeanlagen nur mit Zustimmung der zuständigen Straßenbaubehörde erfolgen. Obwohl der Schutzzweck des § 9 Abs. 2 FStrG dem des § 9 Abs. 1 FStrG entspricht und neben der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch die Ausbauabsichten und die Straßenbaugestaltung erfasst (§ 9 Abs. 3 FStrG), ist die Vorschrift kaum geeignet, die Errichtung von Werbeanlagen zu unterbinden, denn dies erfordert eine hinreichend konkretisierte Gefährdung der genannten Schutzgüter. KODAL/KRÄMER (Straßenrecht, 6. Auflage, Kap. 28 Rn. 55) fordert für eine ablehnende Entscheidung, dass die Schutzgüter der Vorschrift „beeinträchtigt sind“, während nach MARSCHALL/SCHROETER/KASTNER (Bundesfernstraßengesetz, § 9 Rn. 32) und FICKERT (Straßenrecht in Nordrhein-Westfalen, 3. Auflage, § 25 Rn. 57) unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 28.05.1963, Az.: I C 247.58 in DVBl. 1963, S. 815 ff. – 820 –) keine konkrete Gefährdung, wohl aber eine Eignung des konkreten Vorhabens, „sich in der jeweiligen örtlichen Situation unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers nachteilig auf das derzeitige und zu erwartende normale Verkehrsgeschehen auszuwirken“, zu verlangen ist. Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts muss nicht die unbedingte Gewissheit bestehen, dass das Bauvorhaben den Verkehrsablauf auf der Bundesfernstraße – oder die

anderen genannten Schutzgüter – beeinträchtigt oder gefährdet. Vielmehr reicht die erkennbare, nicht aber die theoretische Möglichkeit aus. Da in der Praxis die Werbeanlagen regelmäßig entweder unmittelbar an der Straße oder außerhalb der Anbaubeschränkungszone errichtet werden oder errichtet werden sollen, sind diese Unterschiede und die daraus möglicherweise resultierenden unterschiedlichen Rechtsauffassungen ohne praktische Bedeutung. Die Zustimmung kann jedenfalls nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, „soweit dies wegen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten und der Straßenbaugestaltung nötig ist“.

2 Die Zulässigkeit von Ausnahmen für Werbeanlagen in der straßenrechtlichen Anbauverbotszone

Eine aus straßenrechtlicher Sicht zulässige Werbung darf dennoch nicht errichtet werden, wenn andere öffentlich-rechtliche Bestimmungen ihrer Errichtung entgegenstehen. Ich verweise insoweit auf die bereits genannten Vorschriften des Bauordnungs-, Naturschutz- und Straßenverkehrsrechts.

2.1 Allgemeine Grundsätze

Unbeschadet der Zulassungsvoraussetzungen nach anderen Vorschriften, die stets vom Antragsteller gesondert bei der zuständigen Behörde zu beantragen sind, können Werbeanlagen in der Anbauverbotszone zugelassen werden, wenn

- sie nicht auf die durchgehende Fahrbahn/ Straße einwirken können, weil sie von dort nicht gesehen werden,
- soweit sie auf Straßengrund errichtet werden, durch sie keine Behinderungen oder Erschwerungen für den Straßenunterhaltungs- und -betriebsdienst eintreten,
- ein Gestattungsvertrag mit dem Träger der Straßenbaulast als Grundstückseigentümer vorliegt,
- keine Beeinträchtigung von Verkehrszeichen, insbesondere der Wegweisung, und der Straßenbaugestaltung eintritt,
- es zu keiner Sichtbehinderung kommt (Freihaltung der Sichtdreiecke, „soziale Kontrolle“ bei Straßenbestandteilen wie Parkplätzen oder Geh- und Radwegen) und

- die Gestaltung der Werbeanlage auf den Standort abgestimmt ist.

Für die Gestattung der Werbeanlage kann ein Entgelt erhoben werden. Da die Errichtung der Werbeanlage den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt (beeinträchtigen darf!), stellt sie eine bürgerlich-rechtliche Nutzung im Sinne von § 8 Abs. 10 FStrG dar. Nach Anlage 1 der Richtlinien über Nutzungen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Nutzungsrichtlinien, VkB1. 1975, S. 529, geändert ARS Nr. 43/1993 vom 06.12.1993, VkB1. 1993 S. 852, und ARS 41/1996, VkB1. 1997, S. 41) in Verbindung mit Nr. 19 Abs. 1 der Nutzungsrichtlinien können für die Benutzung Entgelte erhoben, und zwar (für Werbeanlagen) zwischen DM 35,- und DM 850,- (Ziff. 4.1.3 der Anlage 1). Diese Beträge sind angesichts der Einnahmen der Werbefirmen durch die Werbeanlagen viel zu gering. Hier muss für kommerzielle Werbung eine entsprechende Anhebung erfolgen. Alternativ zur Erhebung eines Entgelts könnte auch daran gedacht werden, die Einrichtung, Pflege und Unterhaltung der betroffenen Verkehrsanlage – ich denke in diesem Zusammenhang beispielsweise an Werbung auf Parkplätzen – ganz oder teilweise dem (Werbe-)Berechtigten aufzuerlegen. Die Einnahmen aus Nutzungsentgelten fließen dem Träger der Straßenbaulast als Eigentümer des Grundstücks zu.

2.2 Einzelfälle

Nach den grundsätzlichen Ausführungen möchte ich nunmehr auf verschiedene Einzelfälle eingehen.

2.2.1 Nichtamtliche Hinweiszeichen (Wegweisung)

Bereits Mitte des letzten Jahrhunderts erkannte man, dass es über die wegweisende Beschilderung hinaus im Einzelfall zusätzlicher Hinweise bedarf, damit der Verkehrsteilnehmer in die Lage versetzt wird, sein Ziel aufzufinden. Bei diesen Zielen handelt es sich in erster Linie um gewerbliche Einrichtungen mit geringem Zielverkehrsaufkommen, für die eine amtliche Wegweisung nicht in Frage kommt. So entstanden in Hessen bereits 1959 die Richtlinien für private Wegweisung und private Hinweisschilder (Runderlass StB 19/59 vom 10. November 1959 – nicht veröffentlicht). In der Folgezeit wurden diese Richtlinien mehrfach modernisiert, wenngleich sich an der Konzeption nichts änderte: Stets musste es sich um eine wegweisende Beschilderung handeln, die zusätzlich zu der amtli-

chen Beschilderung notwendig wurde, damit der Verkehrsteilnehmer sein Ziel auffinden konnte. Durch diese Hinweiszeichen, die rechtlich als Werbeanlagen einzustufen sind, werden Irrfahrten vermieden. Sie dienen somit in erster Linie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Die Wegweisung wird zum Hauptzweck, und die einem solchen Hinweis stets innewohnende „Werbung rückt in den Hintergrund“ (Richtlinien für private Wegweisung vom 10.07.1980, StAnz., S. 1379).

Im Jahr 1985 entstanden die bundeseinheitlichen „Richtlinien über nichtamtliche Hinweiszeichen auf Einrichtungen mit besonderem Verkehrsbedürfnis außerhalb des Erschließungsbereichs von Ortsdurchfahrten von Bundesfernstraßen“ (StAnz. 1985, S. 730), die gemeinsam von Vertretern des Bundes und der Länder erarbeitet und vom Bund den Ländern übersandt wurden mit der Bitte, sie für den Bereich des jeweiligen Landes einzuführen. Die Länder hatten die Möglichkeit, den Anwendungsbereich dieser Richtlinien auf Straßen nach Landesrecht auszudehnen.

Diese bundeseinheitlichen Richtlinien wurden im Jahre 1988 mit der Änderung des Anwendungsbereichs der Zeichen 386 und 432 StVO aufgegeben. Dabei hatte man jedoch übersehen, dass diese neuen Verkehrszeichen nur bei einem erheblichen Zielverkehr (Ziff. 1.1 Abs. 1 1. Spiegelstrich der RfH 1988 vom 21. Juni 1988, VkB1., S. 488) verwendet werden durften. In Hessen wurden deshalb die Richtlinien aus dem Jahr 1985 nicht aufgehoben.

Derzeit befasst sich ein Arbeitskreis, vom Länderfachausschuss Straßenbaurecht beauftragt, unter Vorsitz von Nordrhein-Westfalen mit der Erarbeitung von Eckpunkten für eine neue Richtlinie über nichtamtliche Hinweiszeichen auf private Einrichtungen an Bundes- und Landesstraßen. Sie dienen dem Zweck, die Zulässigkeitsvoraussetzungen von (privaten) Hinweiszeichen auf gewerbliche Einrichtungen einschließlich der selbst vermarktenden landwirtschaftlichen Betriebe zu regeln. Ein erster Entwurf dieses Eckpunktepapiers liegt nunmehr vor. Danach sind private Hinweiszeichen zulässig,

- wenn die Voraussetzungen für eine amtliche Wegweisung nach § 42 Abs. 8 StVO (Zeichen 415 ff.) und für touristische Hinweise nach § 42 Abs. 7 StVO (Zeichen 386) nicht vorliegen,
- aber gleichwohl im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zur Orientierung der Verkehrsteilnehmer besondere Hinweise erfor-

derlich sind, damit diese in die Lage versetzt werden, das Ziel aufzufinden.

2.2.2 Hinweise auf in der Ortslage befindliche Einrichtungen

Ausnahmsweise können auch Hinweise auf innerhalb einer Ortslage liegende Ziele zur Information der Verkehrsteilnehmer erforderlich sein, wenn

- es sich um Ziele handelt, die den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer dienen (Hotel, Gaststätte, Tankstelle, Reparaturwerkstatt) und
- die betreffende Ortschaft von der Straße erkennbar und so klein ist, dass der Verkehrsteilnehmer nicht vermuten kann, dort einen solchen Betrieb anzutreffen. In diesen Fällen reicht zur Information der Verkehrsteilnehmer die Verwendung von entsprechenden Piktogrammen gemäß § 42 Abs. 7 StVO (Zeichen 375, 376, 361 und 359) aus.

Das Gleiche gilt für Ziele in einer Ortslage, die über mehrere Anschlüsse an die überörtliche Straße verfügt, wenn der Verkehr zur Entlastung der Ortslage über einen bestimmten Anschluss zu seinem Ziel geführt werden soll.

2.2.3 Werbung an der Stätte der Leistung

Da jeder Betrieb, der durch die Straße erschlossen wird, auf eine „gewisse Reklame“ (BVerwG, Urt. v. 03.09.1963, a. a. O.) auf seinem Betriebsgrundstück angewiesen ist, würde die Versagung einer solchen Werbung zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen. Dies gilt jedoch nicht für jegliche Werbung. Sie muss vielmehr betriebsbezogen sein, um über die Härteklausele genehmigt werden zu können. Zu denken ist hierbei an Werbung an Firmengebäuden und Gaststätten im Außenbereich. Dies gilt allerdings nicht für den Bereich der Anbauverbotszone entlang der Bundesautobahnen, da diese anbaufrei sind und keine Grundstücke erschließen.

Darüber hinaus ist eine Werbung in Hinblick auf die Anforderungen von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nur zulässig, wenn sie zusätzlich folgende Kriterien erfüllt:

Die Werbeanlage muss so gestaltet sein, dass eine längere Blickabwendung des Fahrzeugführers nach aller Erfahrung nicht erforderlich ist. Dies bedeutet insbesondere

- nicht überdimensioniert,
- blendfrei,
- nicht beweglich,
- schnell erfassbar und nur zur unterschweligen Wahrnehmung geeignet,
- die amtliche Beschilderung darf nicht beeinträchtigt werden,
- keine Anhäufung von Werbeanlagen.

Unzulässig sind somit insbesondere folgende Werbeanlagen und -maßnahmen:

- Prismenwendeanlagen,
- Lauflichtbänder,
- Rollbänder,
- Filmwände,
- statische Lichtstrahler, Licht- und Laserkanonen und vergleichbare Einrichtungen,
- Werbung mit Botschaften (Satzaussagen, Preisangaben, Adressen, Telefonnummern u. Ä.),
- akustische Werbung,
- luft- oder gasgefüllte Werbepuppen oder -ballons.

Hinsichtlich der Werbung an Bundesautobahnen hat das Bundesministerium für Verkehr in Abstimmung mit dem Bund-Länder-Arbeitskreis StVO und dem Länderfachausschuss Straßenbaurecht ein Positionspapier „Werbung an Autobahnen aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht“ (Stand: 15. Febr. 2001) erarbeitet, welches die oben genannten Grundsätze enthält.

2.2.4 Werbung auf Rastanlagen (Nebenbetrieben und Parkplätzen)

In Hessen ist in den letzten Jahren von den Fremdenverkehrsverbänden die Forderung erhoben worden, entlang den Durchgangsautobahnen A 3, A 5 und A 7 über die touristischen Hinweise hinaus auf Fremdenverkehrseinrichtungen wie Hotels und Gaststätten mit Werbeanlagen hinweisen zu dürfen. Dies wird stets abgelehnt mit der Begründung, dass solche Werbeanlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen, wenn nicht gar gefährden. Dies gilt für Werbeanlagen jeglicher Art. Eine Sonderregelung für den Fremdenverkehr, quasi als „lex Fremdenverkehr“, wird als nicht vertretbar abgelehnt.

Im Rahmen dieses Abwehrkampfes wurde die Idee des sog. „Info-Parkplatzes“ geboren. Hierbei handelt es sich um Parkplätze – auch Nebenbetriebe – an Bundesautobahnen, die mit Zeichen 367 StVO (i) im Rahmen der amtlichen Beschilderung ge-

kennzeichnet werden. Auf diesen Parkplätzen dürfen die Kreise oder kreisfreien Städte auf Einrichtungen hinweisen, an denen die Verkehrsteilnehmer auf den Autobahnen im Allgemeinen ein Interesse haben könnten. Dies sind insbesondere Hotels, Gaststätten und touristische Besonderheiten, aber auch Reparaturwerkstätten. Der jeweilige Standort dieser Informationstafel auf dem Parkplatz ist mit der zuständigen Straßenbauverwaltung abzustimmen, wobei die allgemeinen Grundsätze über Werbeanlagen beachtet werden müssen. So darf beispielsweise diese Anlage nicht auf die Fahrbahn der Bundesautobahn ausgerichtet sein, sondern nur auf den ruhenden Verkehr auf dem Parkplatz.

Der erste Info-Parkplatz ist inzwischen eingerichtet worden, und zwar auf der PWC-Anlage (Parkplatz mit WC) „Am Pommer“ an der A 7 im Bereich der Stadt Bad Hersfeld. Weitere Info-Parkplätze werden in Abstimmung zwischen den Kreisen und der hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung geplant.

Des Weiteren ist beabsichtigt, solche Einrichtungen auch im Bereich des den Autobahnen nachgeordneten Straßennetzes in Hessen zuzulassen. Es ist selbstverständlich, dass dies nur in enger Abstimmung mit der hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung geschehen kann. Von ihr ist insbesondere die Eignung des jeweiligen Parkplatzes zu prüfen. So muss beispielsweise auf den Parkplätzen eine ausreichende Zahl von Stellplätzen vorhanden sein. Auf nicht geeigneten Anlagen wird die Errichtung von Informationstafeln abgelehnt.

Gedacht ist ferner an die Errichtung von Internet-Stationen auf Nebenbetrieben, von denen aus der Verkehrsteilnehmer auf der Bundesautobahn beispielsweise Übernachtungen in nahe gelegenen Hotels oder Gasthäusern buchen kann. Die ersten Gespräche mit der Deutschen Telekom und den Konzessionsnehmern werden bereits geführt. Als erster Internet-Parkplatz ist die Rastanlage „Hasselberg“ an der A 7 ins Auge gefasst.

2.2.5 Werbung auf Lärmschutzwänden

Am 19.11.2000 konnte man in der „FAZ am Sonntag“ lesen, der hessische Wirtschaftsminister POSCH beabsichtige, Lärmschutzwände an Bundesautobahnen als Werbeflächen nutzen zu lassen. Einen Tag später befand sich in der „Bild-Zeitung“, Ausgabe Mainz-Wiesbaden, ein Artikel mit der

Überschrift „Tolle Idee oder gefährlicher Unfug? Lärmschutzwände als Werbeflächen“. Damit der Leser sich dies auch bildlich vorstellen konnte, war neben dem Artikel ein Foto zu finden, welches eine Lärmschutzwand zeigte mit einem Plakat, auf dem eine halbnackte hübsche junge Dame zu sehen war und der Text „Ruf mich an!“. Darunter folgender Kommentar: „Da drohen jede Menge Auffahrunfälle: Wenn sich hübsche Mädels wie hier TV-Moderatorin Sonja Kraus werbend auf Schallschutzwänden räkeln“.

Aus straßenrechtlicher Sicht stehen einer Nutzung der Rückseite einer Lärmschutzwand zu Werbezwecken keine grundsätzlichen Bedenken entgegen. Voraussetzung ist allerdings, dass

- durch sie nicht der Verkehr auf der freien Strecke einer anderen Straße beeinträchtigt wird (§ 33 StVO) und
- ein entsprechender Nutzungsvertrag abgeschlossen worden ist. Die Lärmschutzwand ist Teil der Straße und soll zu verkehrsfremden Zwecken verwendet werden. Der Gemeingebrauch wird nicht beeinträchtigt (bürgerlichrechtliche Nutzung nach § 8 Abs. 10 FStrG).

Eine gezielt auf die Straße gerichtete Werbung auf Lärmschutzwänden ist sowohl aus straßen- als auch aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht nicht genehmigungsfähig, weil sie den Verkehr auf der Straße in erheblichem Maße gefährden würde. Durch sie wird die Aufmerksamkeit des Verkehrsteilnehmers vom Verkehrsgeschehen abgelenkt. Die Zulassung einer solchen Werbung wäre – auch versuchsweise – nicht zu verantworten.

2.2.6 „Rent a highway“

In jüngster Vergangenheit wurden Vorschläge unterbreitet, ein Projekt, das sich in den USA bewährt haben soll, auch in Deutschland einzuführen. Es nennt sich „Rent a highway!“. Außerhalb der Ballungsgebiete, dort, wo das Verkehrsaufkommen gering und die Landschaft „ausgeräumt“ sind, kann ein Gewerbetreibender für seinen Betrieb werben. Zwischen zwei Anschlussstellen wird nur eine Werbeanlage zugelassen, die genormt ist und von der Verwaltung für einen bestimmten Zeitraum aufgestellt wird. Hierfür zahlt der Gewerbetreibende einen festgelegten Betrag, der für die Straßenunterhaltung verwendet wird.

Der Gedanke, Straßenbau und -unterhaltung durch Werbung – also über „Sponsoren“ – zu finanzieren,

ist nicht neu. Auch die Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ („Pällmann-Kommission“) hat diese Möglichkeit in Erwägung gezogen, ja sogar empfohlen (siehe insoweit die „Ressortabgestimmte Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu den Ergebnissen und Empfehlungen der unabhängigen Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, II.B.4, S. 4). Hierzu verweist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf die aus seiner Sicht bestehenden erheblichen Verkehrssicherheitsbedenken. Deswegen bestehe ein Werbeverbot nach Maßgabe des § 33 Abs. 1 Nr. 3 StVO und des § 9 Abs. 6 i. V. m. Abs. 1 und 2 FStrG. An eine Änderung dieser Vorschriften im Sinne einer Lockerung sei nicht gedacht (III.B.4 – S. 18 – der ressortabgestimmten Stellungnahme).

Dem ist aus meiner Sicht nichts hinzuzufügen. Unter Berücksichtigung der Verhältnisse in den USA mag die dort praktizierte Lösung auch unter dem Aspekt Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vertretbar sein. Auf die dicht besiedelten Bereiche Mitteleuropas mit dem dort vorhandenen hohen Verkehrsaufkommen ist sie jedoch nicht übertragbar.

3 Schlussbemerkungen

1. Bei allen Überlegungen, die Zulassung von Werbung als neue Einnahmequelle zu Gunsten der öffentlichen Haushalte zu nutzen, müssen die Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Vordergrund stehen. Hierbei handelt es sich nicht um einen abstrakten Begriff, der einer politischen Entscheidung zugänglich wäre, Werbung versuchsweise zuzulassen, um sie auf ihre „Gefährlichkeit“ hin zu überprüfen. Das Schutzgut der Verbotsnormen des Straßen- und des Straßenverkehrsrechts ist das Leben und die Gesundheit von Menschen. Mit diesem Schutzgut darf man keine Experimente machen. Eine versuchsweise Zulassung von Werbung in bestimmten Bereichen entlang den öffentlichen Straßen im Außenbereich ist deshalb unvertretbar; ein solches Handeln wäre verantwortungslos.
2. In der Vergangenheit wurde das Problem der Werbung im Außenbereich fast ausschließlich von den Straßenbauverwaltungen unter dem Aspekt „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ bekämpft. Dies ist insoweit verständlich,

als die Straße im Allgemeinen der Grund für die Werbeanlage ist. Ohne die die Straße nutzenden Verkehrsteilnehmer gäbe es im Umfeld der Straße auch keine Wünsche nach Werbung. Die Möglichkeiten des Straßenrechts, wie im Übrigen auch des Straßenverkehrsrechts, sind jedoch bereits von der Aufgabenstellung her begrenzt. Wollen wir auch weiterhin weitestgehend unsere (werbungs-)freien Landschaften erhalten, so ist es erforderlich, dass sich auch Bauaufsichts- und Naturschutzbehörden ihrer Aufgaben besinnen und einer landschaftszerstörenden Werbung im Außenbereich Einhalt gebieten.

Regierungsdirektorin Jutta Schmidt,
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft
und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz

Straßenführung und Beschilderung der „Deutschen Weinstraße“

Die „Deutsche Weinstraße“ verläuft auf einer Länge von ca. 80 km von Bockenheim bis Schweigen im Süden von Rheinland-Pfalz und bezeichnet das größte zusammenhängende Weinbaugebiet Deutschlands. Beim Streifzug durch die Weinorte der Pfalz bemerkt der aufmerksame Verkehrsteilnehmer in der wegweisenden Beschilderung die schwarze Traube, das Wahrzeichen der „Deutschen Weinstraße“ (Bild 1).

Die Herkunft dieses Wahrzeichens und seine Berechtigung in der wegweisenden Beschilderung sind Gegenstand einer Meinungsverschiedenheit zwischen zwei Weinorten in der Pfalz, über die hier berichtet werden soll.

Zwischen Frankweiler und Birkweiler liegen die beiden Ortsgemeinden Siebeldingen und Albersweiler. In Siebeldingen vertritt der Bauern- und Winzerverband Siebeldingen, unterstützt von engagierten Bürgern, dem Verkehrsverein Siebeldingen und einigen gastronomischen Betrieben, die Auffassung, dass die „Deutsche Weinstraße“ aus Norden bei Bockenheim kommend über Frankweiler-Siebeldingen-Birkweiler und nicht auch über Albersweiler verläuft. Die darüber hinaus in der Örtlichkeit vorhandene Beschilderung über Frankweiler-Albersweiler-Birkweiler habe keine Rechtsgrundlage und sei daher zu entfernen (Bild 2).

Die Meinungsverschiedenheit zwischen Siebeldingen und Albersweiler besteht bereits seit dem Jahr 1984. Eine einvernehmliche Lösung ließ sich bisher nicht herbeiführen. Ursächlich hierfür war, dass die Ortsgemeinde Siebeldingen ihre Berechtigung zur Verwendung des Wahrzeichens nachweisen konnte und die Ortsgemeinde Albersweiler diesen Nachweis bislang schuldig blieb. Als im Jahr 1999 auf Initiative der Ortsgemeinde Siebeldingen mit den örtlich zuständigen Stellen kein für alle Beteiligten zufrieden stellendes Ergebnis erzielt werden konnte, bat die Ortsgemeinde Siebeldingen in einer Sprechstunde des Ministerpräsidenten im Mai 2000 darum, die Meinungsverschiedenheit aus rechtlicher Sicht durch das fachlich zuständige Ministerium bewerten zu lassen.



Bild 1: Das Wahrzeichen der „Deutschen Weinstraße“



Bild 2: Umstrittene Beschilderung an der Kreuzung L 507/L 508/ L 511 bei Siebeldingen

Als ich gebeten wurde, diese Meinungsverschiedenheit zu klären, war ich erstaunt darüber, dass der Beschilderung mit einem Wahrzeichen eine derart große Bedeutung beigemessen wurde. Enttäuscht war ich darüber, dass mir niemand die Rechtsgrundlage für die Verwendung des Wahrzeichens nennen konnte, und weil in einschlägigen Kommentaren auch nichts zu finden war, blieb mir nichts anderes übrig, als die Hintergründe selbst zu erforschen.

In der sodann von mir durchgeführten Anhörung der beiden Ortsgemeinden trug Siebeldingen vor, dass die Verzweigung der „Deutschen Weinstraße“ in Birkweiler über Albersweiler nach Frankweiler historisch nicht dokumentiert und daher auch nicht berechtigt sei.

In einer Verfügung des Regierungspräsidenten der Pfalz, ausgefertigt am 08.10.1935 in Speyer an die

Bezirksämter, werde der Verlauf der „Deutschen Weinstraße“ mit den Orten: Schweigen, Rechtenbach, Oberrotterbach, Bergzabern, Pleisweiler, Oberhofen, Klingenmünster, Eschbach, Leinsweiler, Ranschbach, Birkweiler, Siebeldingen, Frankweiler, Gleisweiler, Burrweiler, Hainfeld, Rhodt, Edenkoben, Maikammer, Diedesfeld, Hambach, Neustadt a. d. Haardt, benannt. Eine Gebietswerbeschrift aus den 30er Jahren gebe bildlich den ungeteilten Verlauf der „Deutschen Weinstraße“ wieder, so auch in Frankweiler, Siebeldingen, Birkweiler. Die zurzeit vorhandene Beschilderung weise den Verlauf der „Deutschen Weinstraße“ aus Richtung Norden über Frankweiler, Albersweiler, Birkweiler im Zuge der Landesstraße L 507 aus. Da diese Beschilderung keine rechtliche Grundlage habe, müsse die dort vorhandene Beschilderung entfernt und der Verlauf der „Deutschen Weinstraße“ aus Norden und Süden kommend über Siebeldingen im Zuge der Landesstraße L 508 ausgewiesen werden. Die Klärung der Streitfrage sei für Siebeldingen im Hinblick auf erfolgreiche Vermarktungsstrategien der Siebeldinger Winzer, der Gastronomie und der Vermieter von Unterkünften von großer Bedeutung.

Gegen diese Auffassung trug die Ortsgemeinde Albersweiler vor, dass Albersweiler bereits Mitte der 50er Jahre, also vor nunmehr rd. 45 Jahren, an die Deutsche Weinstraße angebunden worden sei. Schriftliche Nachweise über das damalige Verfahren seien nicht vorhanden. In den vergangenen vier Jahrzehnten hätten die benachbarten Weinorte dem Verlauf der „Deutschen Weinstraße“ kaum Beachtung geschenkt; erst jetzt, da in Albersweiler be-

stimmte Überlegungen für die Vermarktung angestellt würden, sei die vorhandene Streckenführung ein Dorn im Auge. In Albersweiler habe man den Eindruck gewonnen, dass die Streitfrage hochgespielt werde, um sich eines Mitkonkurrenten bei der Weinvermarktung und den Angelegenheiten des Fremdenverkehrs zu entledigen. Albersweiler mit seinen beiden Naturschutzgebieten, dem Albersweilerer Kanal und dem kulturhistorischen Denkmal „Friedhof St. Johann“, müsse weiterhin an der „Deutschen Weinstraße“ verbleiben. Die in mehr als 40 Jahren gewachsene Infrastruktur in Albersweiler (Weinfest, Veranstaltungen etc.) sei ein fester Bestandteil der „Deutschen Weinstraße“ und nicht mehr hinwegzudenken. Allein der in der Pfalz größte Volkslauf „Der Albersweilerer Mitternachtslauf“ sei mittlerweile mehr als 1.500 Startern eine Attraktion und diene auch der Belebung der „Deutschen Weinstraße“. Nach Auffassung der Ortsgemeinde Albersweiler sei die jetzige Streckenführung sowohl über Frankweiler – Siebeldingen – Birkweiler als auch über Frankweiler – Albersweiler – Birkweiler die beste Lösung. Daher sei man der Ansicht, dass diese Streckenführung auch künftig beibehalten werden solle, um dem Anliegen der beiden Gemeinden Siebeldingen und Albersweiler gerecht zu werden (Bild 3).

Im Zuge meiner Recherchen wurde mir sehr schnell klar, dass es sich bei dem Wahrzeichen der schwarzen Traube um ein zeitgeschichtliches Zeugnis handelt. Die Entstehung der „Deutschen Weinstraße“ steht im Zusammenhang mit dem Bau des Deutschen Weintors in Schweigen-Rechtenbach im Jahr 1936. Zeitgeschichtliche Dokumente aus dem Landesarchiv in Speyer belegen, dass das Deutsche Weintor in Schweigen-Rechtenbach am 18. Oktober 1936 eingeweiht wurde. Ein Jahr zuvor, am 19. Oktober 1935, war die „Deutsche Weinstraße“ mit einem Festakt mit Weinprobe in Bad Dürkheim eröffnet worden. Die Einweihung des Deutschen Weintores und die Eröffnung der Weinstraße wurden vorgenommen, um den Weinverkauf und den Fremdenverkehr zu fördern. Im Deutschen Weintor befindet sich ein Museum, in dem die Besuchergruppen das Glück haben können, auf Frau Hedwig WEGMANN zu treffen, die damals im Alter von 10 Jahren als Tochter eines Winzers die Einweihung des Deutschen Weintors selbst miterlebt hatte und die gerne die Geschichte über die Entstehung der „Deutsche Weinstraße“ erzählt. Diese Geschichte möchte ich Ihnen nicht vorenthalten.



Bild 3: Umstrittene Beschilderung an der Kreuzung B 10/L 508 bei Siebeldingen

Wie Frau WEGMANN mir berichtet hat, gab es in der Zeit um 1935 noch keinen Verkauf von Flaschenwein, sondern es war üblich, den Wein aus Fässern zu verkaufen. Der Weinverkauf florierte damals, weil die Weinkommissionäre, die meist jüdischer Herkunft waren, den Fasswein in großen Mengen kauften und die Winzer dafür gut bezahlten. Nach der Machtergreifung durch Hitler gab es immer weniger Weinkommissionäre. Die Folge war, dass es der Bevölkerung in der angrenzenden Region zur französischen Grenze wirtschaftlich schlecht ging. Zur Lösung dieses Problems wurde die „Deutsche Weinstraße“ eröffnet und ein Jahr später das Deutsche Weintor eingeweiht. Dabei ging man damals davon aus, dass die „Deutsche Weinstraße“ das Rebenband symbolisieren sollte, welches die Weindörfer wie die Traubenperlen verbindet und gedeihen lässt. Über die damals bestehende Organisation „Kraft durch Freude“ seien Busausflüge von allen Teilen Deutschlands bis nach Schweigen organisiert worden. Damals habe man an die Besucher mehr als 1.000 Liter Wein pro Jahr aus den Fässern ausgeschenkt.

In der Zeitungsausschnittsammlung des Landesarchivs Speyer bin ich auf einen Bericht vom Dezember 1935 aufmerksam geworden, der sich mit der „Verschönerung der Weinstraße“ befasst. Wie sich den dortigen Ausführungen entnehmen lässt, war man bemüht, das Ortsbild in den Weindörfern und die Beschilderung der Weinstraße ansprechend zu gestalten. Im Einzelnen wird in dem zeitgeschichtlichen Dokument Folgendes ausgeführt:

„Die Pläne des Landesverkehrsverbandes gehen dahin, die Straße möglichst rasch zu beschildern und die Schilder in den einzelnen Ortsstraßen mit Motiven oder Wappen der Ortsgeschichte zu versehen. Vorgeschlagen wurde, an den Abzweigungen der Hauptverkehrsstraßen zur Weinstraße Schilder in der üblichen Farbe und Beschriftung der Reichsstraßenbeschilderung anzubringen. Man war sich darüber einig, dass eine andere Form und eine andere Farbe bei dem Autofahrer nicht die entsprechende Beachtung finden kann. Damit sich aber die Schilder aus der Vielheit besonders hervorheben, werden sie mit dem Wahrzeichen einer Traube versehen, die den Charakter der Weinstraße kennzeichnen soll.“

Aus weiteren zeitgeschichtlichen Dokumenten ergibt sich, dass auch der Verlauf der „Deutschen Weinstraße“ exakt festgelegt wurde. So wurde in der Verfügung der damals zuständigen Verwal-

tungsstelle vom 07.10.1935 an die Bürgermeister der vorderpfälzischen Weinbaugemeinden ausgeführt:

„Die Deutsche Weinstraße verläuft von Schweigen über Rechtenbach, Ober-Otterbach, Bergzabern, Pleisweiler, Oberhofen, Klingenmünster, Eschbach, Leinsweiler, Ranschbach, Birkweiler, Siebeldingen, Frankweiler, Gleisweiler, Burrweiler, Hainfeld, Rhodt, Edenkoben, Maikammer, Diedesfeld, Hammbach, Neustadt a. d. H., Mussbach, Deidesheim, Wachenheim, Bad Dürkheim, Ungstein, Kallstadt, Herxheim a. Bg., Kirchheim a. d. Eck nach Grünstadt.“

Bei meinen weiteren Nachforschungen bin ich darauf aufmerksam geworden, dass das Wahrzeichen der schwarzen Traube nicht nur eine zeitgeschichtlich überlieferte Tradition ist, sondern auch im Straßenrecht und im Straßenverkehrsrecht eine Rechtsgrundlage hatte.

Gemäß § 2 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 07.12.1934 (RGBl. I, Seite 1237) war für die einzelnen Straßengruppen ein Straßenverzeichnis zu führen. Die Bestimmungen über die Anlegung und Führung der Straßenverzeichnisse erließ der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Dem Straßenverzeichnis kam besondere Bedeutung zu, weil eine Straße die Eigenschaft als Reichsstraße, als Landesstraße I. Ordnung oder als Landesstraße II. Ordnung durch Eintragung im Verzeichnis der entsprechenden Straßengruppe erhielt. Dies bedeutet, dass die Widmung damals durch Eintragung in das Straßenverzeichnis vorgenommen wurde. In der Anordnung des Generalinspektors des deutschen Straßenwesens vom 05.04.1939 – Nr. 9111 – wurde Teilstrecken von Reichs- und Landesstraßen zwischen

- Bockenheim und Neustadt über die ehemaligen Reichsstraßen 271 und 38,
- Neustadt und Frankweiler über die ehemaligen Landesstraßen I. Ordnung 371 und 377,
- Frankweiler und Eschbach über eine ehemalige Landesstraße II. Ordnung, in Siebeldingen über die ehemalige Reichsstraße 10,
- Eschbach und Bad Bergzabern über die ehemaligen Landesstraßen I. Ordnung 381 und 382

und zwischen

- Bad Bergzabern und dem Weintor in Schweigen über die ehemalige Reichsstraße 38

die Sonderbezeichnung „Deutsche Weinstraße“ verliehen und in das damals beim Bayerischen Staatsministerium des Innern in München geführte Straßenverzeichnis eingetragen. In dem Auszug aus dem Reichsstraßenverzeichnis für die Reichsstraße Nr. 10 (Blatt Nr. 5) ist zu entnehmen, dass für Siebeldingen in der Spalte 14 unter Bemerkungen die Sonderbezeichnung „Deutsche Weinstraße“ am 18.04.1939 eingetragen wurde.

Für die Verkehrsteilnehmer erkennbar wurde die Beschilderung der „Deutschen Weinstraße“ umgesetzt, indem das Symbol der schwarzen Traube in die (gelbe) Wegweisung aufgenommen wurde. Die Rechtsgrundlage hierfür ist in der Straßenverkehrsordnung vom 13.11.1937 (RGBl. I, S. 1179) zu finden. In der Anlage 1, Buchstabe c) „Hinweiszeichen“ Nr. 6 zu § 3 StVO war festgelegt worden, dass sowohl Wegweiser als auch Vorwegweiser in Form von rechteckigen gelben Tafeln mit schwarzem Rand anzubringen sind. In Anlage 1, Buchstabe c) „Hinweiszeichen“ Nr. 7 zu § 3 StVO wird Folgendes ausgeführt:

„Bei Reichsstraßen, die wegen ihrer besonderen örtlichen oder landschaftlichen Eigenart im ganzen Straßenverlauf oder auf Teilstrecken neben der Bezifferung im Straßennetz Eigennamen führen (z. B. Bergstraße, Weinstraße, Ruhrschnellweg), kann dieser Eigenname oder eine abgekürzte Bezeichnung für denselben auf die Wegweiser oder Vorwegweiser aufgenommen werden.“

Geschichtlich überliefert ist¹, dass die „Deutsche Weinstraße“ nach 1945 in „Pfälzische Weinstraße“ umbenannt wurde. Erst ab dem Jahr 1951 durfte die 1935 geführte Namensform an der Weinstraße wieder benutzt werden. Die gelbe Wegweisung mit der schwarzen Traube wurde als amtliche Straßenbezeichnung im Jahr 1956 durchgesetzt.

In der Straßenverkehrsordnung vom 29.03.1956 (BGBl. I, S. 327) war in der Anlage 1, Buchstabe c) „Hinweiszeichen“ Nr. 6 zu § 3 StVO festgelegt worden, dass sowohl Wegweiser als auch Vorwegweiser in Form von rechteckigen gelben Tafeln mit schwarzem Rand anzubringen sind. In Anlage 1,

Buchstabe c) „Hinweiszeichen“ Nr. 7 zu § 3 StVO wird Folgendes ausgeführt:

„Bei Bundesstraßen, die wegen ihrer besonderen örtlichen oder landwirtschaftlichen Eigenart im ganzen Straßenverlauf oder auf Teilstrecken neben der Bezifferung im Straßennetz Eigennamen führen (z. B. Bergstraße, Weinstraße, Ruhrschnellweg), kann dieser Eigenname oder eine abgekürzte Bezeichnung für denselben Wegweiser oder Vorwegweiser aufgenommen werden.“

Die vorstehenden Ausführungen belegen, dass die gesetzliche Grundlage in der Straßenverkehrsordnung vom 13.11.1937 (RGBl. I, S. 1179), die nach dem Inkrafttreten des Grundgesetzes bis zur Schaffung der gesetzlichen Vorschriften auf Bund/Länder-Ebene gemäß den Artikeln 122, 125 des Grundgesetzes fortgalt, mit dem Inkrafttreten der Straßenverkehrsordnung vom 29.03.1956 (BGBl. I, S. 327) in vollem Umfang bestätigt wurde.

Mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung vom 16.11.1970 (BGBl. I, S. 1565 ff.) wurde die heute noch gültige Einteilung der Verkehrszeichen in Gefahr-, Vorschrifts- und Richtzeichen eingeführt. Die Möglichkeit, besondere Hinweise, wie z. B. das Symbol der schwarzen Traube für die „Deutsche Weinstraße“, in die Wegweisung aufzunehmen, ist dort nicht mehr vorgesehen. Mit Zeichen 385 (grün-gelb) zu § 42 StVO wurde eine Kompensation für die Bezeichnung von Flüssen, Sehenswürdigkeiten, Kriegsgräbern und anderem ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung, d. h. für die Zukunft, eingeräumt. Die vorhandene Beschilderung der Straßenbaulastträger Bund und Land wurde im Hinblick auf den eingetretenen Bestandsschutz und auch aus Gründen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit belassen.

Als im Jahr 1988 in den Verwaltungsvorschriften zu dem in der Straßenverkehrsordnung geregelten Zeichen 386 gemäß § 42 StVO die touristischen Hinweise (braun-weiß) eingeführt wurden, hat der Gesetzgeber zugleich festgelegt, dass die Kosten für diese Beschilderung von demjenigen zu tragen sind, der die Aufstellung des Zeichens beantragt. Zugleich wurde der Anwendungsbereich des v. g. Zeichens 385 (grün-gelb) im Wesentlichen auf die Unterrichtung über Namen von Ortschaften beschränkt.

Nachdem nun Herkunft und Rechtsgrundlagen des Wahrzeichens der schwarzen Traube geklärt sind, stellt sich die Frage, wie die Meinungsverschieden-

¹ HEINZ, 50 Jahre Deutsche Weinstraße – miterlebt, von in: „Die Pfalz am Rhein“ mit den Mitteilungen des Bezirksverbandes Pfalz, 1985 m. w. N.

heit zwischen Siebeldingen und Albersweiler zu lösen ist.

Der Bestandsschutz erstreckt sich nur auf den geschichtlich nachgewiesenen Verlauf der „Deutschen Weinstraße“. Dieser ist für den Verlauf der „Deutschen Weinstraße“ im Bereich Frankweiler-Siebeldingen-Birkweiler, wie die vorstehenden Ausführungen bestätigen, unstreitig. Demzufolge hat Siebeldingen zu Recht darauf hingewiesen, dass die Beschilderung von Nord (aus Richtung Frankweiler kommend) nach Süd zu Gunsten von Siebeldingen ergänzt werden muss.

Die Ortsgemeinde Albersweiler hat vorgetragen, dass sie sich erst in den 50er Jahren um die Aufnahme in die „Deutsche Weinstraße“ bemüht hat und damals nach eigenen Angaben auch erhört worden ist. Diesen Sachvortrag habe ich nur in einem im Zuge der rechtlichen Nachprüfung aufgefundenen Dokument bestätigt gefunden. Hierbei handelt es sich um eine Karte über den Verlauf der „Deutschen Weinstraße“ in dem Pfalzwein Almanach aus dem Jahr 1953. Die Karte bestätigt als Verlauf der „Deutschen Weinstraße“ nicht nur den Verlauf Frankweiler-Siebeldingen-Birkweiler, sondern auch den Verlauf Frankweiler-Albersweiler-Birkweiler.

Mit Hilfe dieser Karte ist es gelungen, eine Grundlage für die Wiederherstellung des Rechtsfriedens zwischen Siebeldingen und Albersweiler zu finden. Die Lösung der Meinungsverschiedenheit zwischen Siebeldingen und Albersweiler könnte in dem Kompromiss bestehen, dass Siebeldingen die in dem Pfalzwein Almanach enthaltene Karte aus dem Jahr 1953 als zeitgeschichtliches Zeugnis akzeptiert. Albersweiler könnte sich damit einverstanden erklären, dass die Beschilderung für Siebeldingen von Nord nach Süd ergänzt wird. Bei alledem wird der Straßenbaulastträger Land darauf achten, dass der Schriftzug für Siebeldingen in gleicher Größe wie für Albersweiler erscheint.

Es bleibt zu wünschen, dass auf dieser Grundlage der Rechtsfrieden zwischen den beiden streitenden Weinorten in der Pfalz wieder hergestellt werden kann. Alles Weitere ist bei einem Besuch an der „Deutschen Weinstraße“ zu erfahren.

Nr. 2176

Bergzabern, den 30. 9. 36.

Gendarmenamt

Der ganze Gau feiert:

Die Einweihung des Weintores in Schweigen

Samstag, den 17. Oktober:

Pressebesichtigungsfahrt entlang der deutschen Weinstraße.

8.30 Uhr: Treffen der Schriftleiter aus dem Reich und dem Gau Saarpfalz im Wintergarten des Bahnhofshotels in Worms. Begrüßung durch Gauamtsprelleiter Foerster.

9.00 Uhr: Abfahrt der Omnibusse.

9.30 Uhr: Ankunft in Bockenheim am Beginn der Weinstraße. Ueberreichung eines Ehrentrunkes und Frühstückspause.

10.00 Uhr: Abfahrt auf der Deutschen Weinstraße.

10.45 Uhr: Ankunft in Bad Dürkheim; Empfang und Ehrentrost im Großen Saal; Besichtigung der Kuranlagen.

11.30 Uhr: Abfahrt.

12.30 Uhr: Ankunft in Neustadt an der Weinstraße. Mittagessen und Weinprobe im Kurhaus Kohler.

14.00 Uhr: Abfahrt.

17.00 Uhr: Ankunft in Bergzabern. Auffuchen der Quartiere.

17.30 Uhr: Abfahrt nach Schweigen.

14 Berichte, sowie
Zeitungsausschnitt

18.00 Uhr: Ankunft in Schweigen. Besichtigung des Deutschen Weintores; gemütliches Beisammensein und Abendessen im Festzelt beim Schweigener Weinfest.

Sonntag, den 18. Oktober:

Einweihung des Weintores und Weinfahrt über die Deutsche Weinstraße.

8.15 Uhr: Abfahrt von Bergzabern.

9.00 Uhr: Feierliche Einweihung des Weintores bei Schweigen durch Gauleiter Bürckel. Auf-führung des Singspiels „Das Tor der Freude“ (Text von E. H. Bethge, Musik von Paul Röder) unter Mitwirkung von Kräften der Pfalzoper und des Landestheataters Saarpfalz. Frühstückspause mit Imbiß im Festzelt des Schweigener Weinfestes.

11.00 Uhr: Beginn der Weinfahrt entlang der Deutschen Weinstraße. Festlicher Empfang und Ehrentrost in den 36 Weinorten, die unmittelbar an der 80 Kilometer langen Deutschen Weinstraße liegen.

Ausklang beim Weinfest in Bockenheim.

Das Tor des Weines

Besprechung über die Einweihung des Weintores

(Eigener Bericht)

Neustadt, 10. Oktober

Zu einer letzten Besprechung über die Einweihung des Weintores und die Weinfahrt der deutschen Pressevertreter über die Deutsche Weinstraße versammelten sich gestern nachmittag die Bürgermeister sämtlicher an der Weinstraße gelegenen Gemeinden im Saalbau. Der Vorsitzende des Landes-Fremdenverkehrsverbandes, Pg. Traupler, legte die Pläne über die Ausgestaltung der Feierlichkeiten dar.

Geschäftsführer Rosenberger führte aus, daß nach dem Wunsche des Gauleiters die Eröffnung der Deutschen Weinstraße jedes Jahr feierlich gefeiert werden soll. Zur Ausgestaltung der Weinstraße sei sehr viel getan worden, was aber nur im Sinne der Förderung des Fremdenverkehrs liegt, denn die Saarpfalz sei bisher das Stiefkind der Besucher gewesen. Dem Mythos Rhein und Mosel habe etwas Gleichwertiges entgegenzusetzen werden müssen. Es sei das Verdienst des Gauleiters, daß er dies mit dem Begriff die Deutsche Weinstraße geschaffen habe.

Bei der Aus schmückung der Weinstraße müsse darauf geachtet werden, daß die Rebe mehr in den Vordergrund trete, wie auch Feigen und Mandeln angepflanzt werden sollen.

An der Fahrt über die Deutsche Weinstraße würden neben den Ehrengästen des Gauleiters 120 Pressevertreter aus dem Reich teilnehmen. Der Haupttag der Feierlichkeiten sei der Sonntag. Die Verkehrsregelung sei so gedacht, daß auf der ganzen Strecke in den geschlossenen Ortsteilen weder geparkt noch überholt werden dürfe. Eine halbe Stunde vor

dem Eintreffen der Gäste und nach ihrer Abfahrt werde der Verkehr umgeleitet. Unter die Beschränkung des Verkehrs fallen auch die Radfahrer. Die einzelnen Orte sollten, um den Besuchern ein herbstliches Bild der Pfalz vermitteln zu können, örtliche Weinfeste veranstalten unter dem Gedanken „Tag der Fröhlichkeit“.

Zur Finanzierung werde ein Abzeichen herausgebracht, mit der Abbildung des Weintores bei Schweigen. Am 18. Oktober dürfe kein Haus an der Deutschen Weinstraße ohne Fahnen und Grün schmuck sein.

In die Bewertung des Ortsbildes zur Entscheidung über den Wettbewerb des Gauleiters werde die Presse aus dem Reich eingeschaltet. Für die besten Schilderungen über die Weinstraße in der außerpfälzischen Presse, die dann später in einer Broschüre zusammengefaßt werden, habe der Gauleiter Preise ausgesetzt im Gesamtbetrag von 3000 RM.

Am Samstag werden die Pressevertreter in Worms empfangen und eine Fahrt über die Deutsche Weinstraße unternommen. Abends findet eine Besichtigung des Weintores in Schweigen statt mit einem gemütlichen Beisammensein beim Schweigener Weinfest. Am Sonntag, den 18. Oktober findet morgens 9 Uhr die Einweihung des Weintores in Schweigen statt, wobei das Singpiel „Das Tor der Freude“ unter Mitwirkung der Pfalzoper und des Landestheataters Saarpfalz aufgeführt wird. Um 11 Uhr erfolgt die Fahrt entlang der Weinstraße mit festlichen Empfängen in den 36 Weinorten, die an der Weinstraße liegen. Die Pressefahrt findet ihren Ausklang abends beim Weinfest in Bockenheim.

Landesarchiv Speyer
Bestand: H 31
Nr. Z 2290

Die „Deutsche Weinstraße“

Eine ausgezeichnete Idee für dauernde Pfalzweinwerbung wird jetzt verwirklicht werden

Die Deutsche Weinstraße von Landau bis Grünstadt wird am 19. Oktober eröffnet

Auf Einladung der Landesstelle Pfalz-Saar des Reichspropagandaministeriums traten am Montagnachmittag Vertreter der Regierung, der nordpfälzischen Bezirksämter und Winzergemeinden, der Landesbauernschaft und des Landesverkehrsverbandes Pfalz-Saar zusammen. Ein alter Gedanke, der in früheren Jahren nie verwirklicht werden konnte, obgleich er für unser nordpfälzisches Weinbaugebiet von grundlegender Bedeutung ist, soll nun im Dritten Reich endlich in die Tat umgesetzt werden. Es handelt sich um den Plan der Deutschen Weinstraße. Die Pfalz, die ja nicht nur nach Mengenertrag und Ausdehnung Deutschlands größtes Weinbaugebiet ist, soll durch diese Deutsche Weinstraße weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt werden.

Wie Landesstellenleiter Trampler in seinen einleitenden Worten betonte,

muß die künftige Deutsche Weinstraße ebenso die Schönheit und Größe des nord-

pfälzischen Weinlandes zur Geltung bringen wie sie den Anforderungen des neuzeitlichen Kraftverkehrs gerecht werden muß. Sie muß daher im wesentlichen in gerader Linie von Norden nach Süden verlaufen. Die Weinorte, die von der Weinstraße nicht unmittelbar berührt werden, sollen durch entsprechende künstlerische Wegbezeichnungen zum Besuch einladen. Aber auch die Straße selbst wird durch klare einheitliche Markierungen bezeichnet, wie auch die Zufahrtstrecken von den benachbarten Großstädten, der Reichsautobahn usw. deutlich markiert werden sollen.

Die Straße selbst verläuft von Landau über Neustadt und Bad Dürkheim bis Grünstadt

Wenn später die Beschaffenheit der Straßen besser geworden ist, so ist eine Fortlegung bis Bergzabern, vielleicht auch bis Schweigen und andererseits bis Bodenheim vorgesehen.

Geschäftsführer Rosenberger vom Landesverkehrsverband Pfalz-Saar gab weitere Erläuterungen zur Verwirklichung dieses Gedankens, der eine dauernde kräftige Werbung für den Besuch der Pfalz bedeuten soll.

Die Straße wird am 19. Oktober, dem ersten Tag des Festes der deutschen Traube und des Weines, feierlich eröffnet.

Diese Veranstaltung wird unter der Schirmherrschaft von Gauleiter Bürdelichen, der sich selbst aufs wärmste für die Verwirklichung des ganzen Planes einsetzt. Geladene Gäste, darunter Pressevertreter aus dem ganzen Reich, werden die Deutsche Weinstraße abfahren. Alle Orte an der Straße sollen mit Fahnen, Rebenlaub und Grün reich geschmückt sein. DNVC und NSKK haben ihre Mitwirkung ebenfalls zugesagt, sodas bereits diese einleitende Veranstaltung den Begriff „Deutsche Weinstraße“ schnell bekannt machen wird. Es soll sich aber nicht etwa um eine einmalige Aktion handeln, vielmehr wird der Name „Deutsche Weinstraße“ durch geeignete Maßnahmen, eine künstlerische, dauerhafte Beschilderung, Aufnahme in Karten und Prospekte usw. zu einem dauernden Begriff werden, ähnlich wie es heute bereits die Bergstraße ist.

Alle Anwesenden stimmten diesen Vorschlägen freudig zu und erklärten sich bereit, zu ihrem Teil an der Verwirklichung des Gedankens der Deutschen Weinstraße mitzuarbeiten. Zahlreiche wertvolle Anregungen wurden noch gegeben, bis Pg. Trampler die inhaltsreiche Besprechung schließen konnte.

Anlage 3/1

Abdruck.

Landesstelle Pfalz-Saar
des Reichsministeriums für Volks-
aufklärung und Propaganda

Neustadt a.d.Hdt. 7.Okt.1935
Bahnhofstr.2

II 2430/.

Landesarchiv Speyer
Zeitungsausschnittsammlung

Betrifft: Deutsche Weinstrasse.

An die Bürgermeister der vorderpfälzischen Weinbaugemeinden

Betr. Deutsche Weinstrasse.

Wie aus Pressemitteilungen bereits bekannt ist, hat Gauleiter Bürckel bestimmt, dass die Deutsche Weinstrasse am Samstag, den 19. Oktober mit einem Festakt mit Weinprobe in Bad Dürkheim eröffnet wird. Diese Feier, die durch den Rundfunk übertragen wird, steht unter der Schirmherrschaft von Gauleiter Bürckel. Die Deutsche Weinstrasse soll eine **d a u e r n d e** Werbung für den pfälzischen Wein und für den Besuch der vorderpfälzischen Landschaft darstellen. Der 19. Oktober zur Eröffnung wurde im Hinblick auf die gleichzeitig im ganzen Reich beginnende Woche der deutschen Traube und des Weines gewählt. Die Deutsche Weinstrasse verläuft von Schweigen über Rechtenbach, Ober-Otterbach, Bergzabern, Pleisweiler, Oberhofen, Klingenstein, Eschbach, Leinsweiler, Ranschbach, Birkweiler, Siebeldingen, Frankweiler, Gleisweiler, Burrweiler, Hainfeld, Rhodt, Edenkoben, Matkammer, Diedesfeld, Hambach, Neustadt a. d. H., Mussbach, Deidesheim, Wachenheim, Bad Dürkheim Ungstein, Kallstadt, Herxheim a. Bg., Kirchheim a. d. Eek nach Grünstadt. Die Besichtigungsfahrt der Deutschen Weinstrasse beginnt am Sonntag, den 20. Oktober vorm. 11 Uhr in Schweigen. Während die Deutsche Weinstrasse durch eine einheitliche Markierung gekennzeichnet wird, sollen die seitlich der Weinstrasse gelegenen Weinorte an den Strassenabzweigungen durch geschmackvolle Schilder mit Entfernungsangabe und Sehenswürdigkeiten zum Besuch ihrer Orte einladen.

Um das Gelingen dieses für das ganze pfälzische Weinbaugebiet ausserordentlich wichtigen Vorhabens zu sichern, ist die Mitarbeit aller an und auf der Weinstrasse gelegenen Weinbaugemeinden unbedingt erforderlich. Für die restlose Durchführung dieser Werbeaktion ist eine Zeitspanne von 1-2 Jahren vorgesehen. Zunächst verlangt der Gauleiter, bis zum 19. Oktober ds. Js., von den Bürgermeistern der an die Weinstrasse angrenzenden Weinorte die Durchführung folgender Massnahmen:

1. Instandsetzung des Strassenbildes durch Entfernung störender Reklameschilder und Plakate und später in würdige Ausgestaltung des Ortsstrassenbildes durch Instandsetzung der Häuser, der Fachwerkbauten usw.

. / .

Anlage 3/2

2. Umbenennung der von der Deutschen Weinstrasse berührten Ortsstrassen in „Deutsche Weinstrasse“ und zunächst bis zum 19. Oktober notdürftige und späterhin endgültige Ausbesserung der Ortsstrassen.
3. Anbringung der von der Landespropagandastelle zur Verfügung gestellten einheitlichen Markierungszeichen der Deutschen Weinstrasse nach den Erfordernissen des Autoverkehrs.
4. Anbringung von Weinlagegemarkungsschilder, soweit als möglich, vor allem in der Mittel- und Unterhaardt, entlang der Deutschen Weinstrasse.
5. Ausschmückung der von der Deutschen Weinstrasse berührten oder gekreuzten Strassenzüge mit Hakenkreuzfahnen, Rebenlaub und grünen Zweigen. Anbringung von Transparenten am Orts-Eingang und Ausgang mit einem Willkommgruss unter Beifügung des Ortsnamens; hierbei z. B. kann auf die Grösse der örtlichen Weinbaufläche Bezug genommen werden.
6. Vorsorge für einladenden Zustand und Ausschmückung der örtlichen Gaststätten und Ausschank eines preiswerten neuen und alten Werbeweines, „Bitzler“, „Federweisser“ mit Kastanien.
7. Soweit noch nicht vorhanden, Aufstellung von Traubenverkaufsständen, an denen auch Kastanien und neuer Wein feilgeboten werden können.
8. Während der Dauer der Weinwerbeweche, vor allem aber am 20. Oktober, ist die Abhaltung kleinerer Winzer- und Weinfeste erwünscht.
9. Überreichung einer von der Landesbauernschaft Pfalz-Saar hergestellten Pfalzwein-Werbeschrift über die Deutsche Weinstrasse durch Winzermädel, möglichst in Tracht, an durchfahrende Automobilisten, vor allem an den Zufahrtsstrassen.
10. Während der Durchfahrt der Pressevertreter und Gäste aus dem ganzen Reich am Sonntag, den 20. Oktober, Abfahrt um 11 Uhr in Schweigen, Begrüssung an der Weinstrasse durch die Bevölkerung, die Gliederungen der Partei und die Schuljugend.

Die Besichtigungsfahrt der Deutschen Weinstrasse muss den Teilnehmern der Pressefahrt sowie den an diesem Sonntag nach Tausenden zu erwartenden Besuchern einen einheitlichen überwältigenden Eindruck vermitteln. Deshalb darf es auf keinen Fall vorkommen, dass einzelne Gemeinden zurückstehen, oder durch mangelnde Ausschmückung unangenehm auffallen. Sollten irgendwo Schwierigkeiten bei der Durchführung der vorstehenden Anordnungen eintreten, so ist hiervon umgehend der Landespropagandastelle Pfalz-Saar Mitteilung zu machen.

Der Leiter der Landespropagandastelle
P f a l z - S a a r

(Siegel)

gez. Trampler.

Schönheit im Ortsbild und der Landschaft!

Verschönerung der Weinstraße

Die Beschilderung wird durchgeführt — Beseitigung von unschönen Firmenschildern

Die Deutsche Weinstraße ist zu einem Begriff geworden. Ihre Einweihung hat überall ein dankbares Echo gefunden und auch zur Winterszeit kommen noch viele Autos an die Haardt und zur Grenze, um einmal entlang der pfälzischen Weinberge gefahren zu sein. Das Erleben ist immer einzigartig. Von den stillen Dörfern und den alten Häusern nehmen alle ein Stück Romantik mit. Unsere Aufgabe wird es sein, diese Straße und ihre Landschaft in einem Zustand zu erhalten, der ihrer Einfachheit und Schönheit entspricht und sie andererseits vor Verschandelung zu bewahren.

Die Frage, ob in diesem Abschnitt und in dieser herrlichen Landschaft überhaupt eine Aufgabe in dieser Hinsicht zu erfüllen ist, finden wir bestätigt, wenn wir über die Deutsche Weinstraße fahren. Eine übertriebene Reklame hat dem Straßen- und Ortsbild vielfach ein Gepräge gegeben, das abtötet und in keiner Weise zu der Form der Häuser paßt. Zahlreich sind die Fälle, die man feststellen kann, in denen Schilder der verschiedensten Art und der verschiedensten Farben oft an wertvollen alten Fachwerkhäusern angebracht sind. Dort stehen zwei, oft drei Schilder mit übermäßigen Buchstaben und Flächen an den Straßenkreuzungen, die irgendeinem geschäftlichen Vorteil dienen. Es ist bedauerlich, daß es gerade der Abschnitt ist, in dem der beste und edelste Wein wächst und in dem der stärkste Fremdenverkehr durchkommt. Von Grünstadt bis Edenkoben und Raikammer ist die Verschandelung der Landschaft und Häuser entlang der Deutschen Weinstraße die schlimmste. Duzend sind die Fälle, die hier angeführt werden könnten, in denen die übermäßige Reklame einen wirklich praktischen Sinn vermissen läßt. Einzelne Häuser der stillen Weindörfer sind oft reine Plakat-institute und Anschlagstulen. Wer durch Nuhbach fährt, mache sich die Mühe und betrachte sich dort den riesigen Aufwand an Reklame. An einem Haus sind allein achtzehn bis zwanzig Schilder festgemacht, Tür und Türrahmen sind beladen mit den unschönen Firmenreklamen. Es ist eine Forderung, daß hier Wandel geschaffen werden muß, daß diese Straße und diese Landschaft, durch die die Deutsche Weinstraße führt, von solchen störenden Eindrücken befreit wird.

Zur weiteren Ausgestaltung des Bildes der Weinstraße ist es notwendig, daß eine anständige Bauweise, die dem Charakter des Dorfes entspricht,

Platz greift. Wo die schönen echten Fachwerkhäuser unter Verputz liegen, müssen sie befreit werden und in ihrer Schönheit neu ersehen. Vielfach sind auch die Anstriche an einem wundervollen Bau direkt häßlich. Die Sünden einer vergangenen Zeit machen sich allerorts bemerkbar. Es ist dies nicht eine Aufgabe von heute und morgen, sondern eine Aufgabe, die schrittweise erfüllt werden muß. Die Bezirksämter und Bezirksbauämter finden hier eine dankbare Aufgabe und eine Fülle von Arbeit, beratend und wegweisend vorzugehen. Ein falscher Stolz, Kompetenzfreitigkeit, dürfen nicht Platz greifen, denn es gibt hier nur ein Ziel, die Straße in ihrer Eigenart und Schönheit zu erhalten und vor Verschandelungen zu bewahren.

Western besichtigte eine Kommission unter Führung von Kreisstadtspräsident

Jumbt und Mitgliedern der pfälzischen Kreisregierung (Oberregierungsrat Mann und Regierungsrat Buchner-Speyer) die Deutsche Weinstraße. Die Pläne des Landes-Verkehrverbandes gehen dahin, die Straße möglichst rasch zu beschildern und die Schilder in den einzelnen Ortsstraßen mit Motiven oder Wappen der Ortsgeschichte zu versehen. Vorgeschlagen wurde, an den Abzweigungen der Hauptverkehrsstraßen zur Weinstraße Schilder in der üblichen Farbe und Beschriftung der Reichsstraßenbeschilderung anzubringen. Man war sich darüber einig, daß eine andere Form und eine andere Farbe bei dem Autofahrer nicht die entsprechende Beachtung finden kann. Damit sich aber die Schilder aus der Vielheit besonders hervorheben, werden sie mit dem Wahrzeichen einer Traube versehen, die den Charakter der Weinstraße kennzeichnen soll.

Die einzelnen Ortsstraßen werden durch Holzschilder gekennzeichnet, auf denen dann die Gemeinden nach ihren finanziellen Aufwendungen die entsprechenden Motive anbringen können. Der Landesverkehrsverband und mit ihm die Pfälzische Landesgenossenschaft werden darüber wachen, daß die einheitliche Form und Größe gewahrt ist. Die Farbe der Schilder in Ortsstraßen ist rot und weiß. Mit der Beschilderung soll in den nächsten Wochen begonnen und dem einheimischen Kunsthandwerk Arbeit gegeben werden. Weiter ist geplant, die Reinigung der Straße von den unschönen Reklameschildern. Für die Instandsetzung der Straße ist ein Straßenbauplan auf kürzere oder längere Frist vorgelegen. Die weiteren Ziele dienen dem Natur- und Heimatsschutz.

Für die Gemeinden ist es von Interesse, zu wissen, daß die einzige Stelle für die Weinstraßenpropaganda der Landesverkehrsverband Saarpfalz ist, der über alle Veränderungen entlang der Deutschen Weinstraße zu hören ist. Der Landesverkehrsverband wird überall beratend zur Seite stehen und Anskünfte bereitwilligst erteilen.

Zu Nr. 9295/C.

Mit der Mittel-Nr.
100 001 - 500 000

Der Verlauf der Deutschen Weinstraße

Sofortige Ausbesserung der vorgesehenen Straßenzüge

Am Freitag besichtigte Gauleiter Bürckel mit Vertretern der Regierung und der zuständigen Straßenbehörden die für die Deutsche Weinstraße vorgesehene Strecke. Es konnte erreicht werden, daß für die Straßenteile, deren Zustand nicht völlig einwandfrei ist, eine sofortige Ausbesserung in Aussicht gestellt wurde. Unter diesen Umständen wird die Straße an der Oberhaardt durch die malerischen Weindörfer gelegt und außerdem bis an die Grenze ausgedehnt werden. Sie hat nun folgenden

endgültig festgelegten Verlauf:

Schweigen, Rechtenbach, Oberrotterbach, Bergzabern, Pleisweiler, Oberhofen, Klingenmünster, Eichbach, Leinsweiler, Ranisbach, Birkweiler, Siebeldingen, (Landau), Frankweiler, Gleisweiler, Burrweiler, Hainfeld, Rhodt, Edenkoben, Mailammer, Diedesfeld, Hambach, Neustadt, Murbach, Deidesheim, Forst, Wachenheim, Bad Dürkheim, Ungstein, Kallstadt, Herrheim a. V., Kirchheim a. d. Ed, Grünstadt. Am Eingang

und am Ausgang der Deutschen Weinstraße, in Schweigen und Grünstadt, werden Weintore errichtet. Die feierliche Eröffnung findet am Samstag den 19. Oktober durch Gauleiter Bürckel statt. Am darauffolgenden Sonntag fahren die Gäste und Pressevertreter aus dem ganzen Reich die Weinstraße von Schweigen her bis Grünstadt ab. Alle an der Straße gelegenen Orte werden aus diesem Anlaß reich geschmückt sein. Die Bevölkerung des ganzen Gaus wird zahlreich dieser Eröffnungsfahrt beiwohnen.

+

Sonntagskarten zum Pfälzischen Weinfest

Für das am kommenden Samstag und Sonntag in Neustadt a. d. S. stattfindende Pfälzische Weinfest 1935 werden von allen Bahnhöfen der Pfalz und den Städten der benachbarten Gebiete Sonntagskarten mit folgender Gültigkeit ausgegeben: Samstag, 12. Oktober, 0 Uhr bis Montag, 14. Oktober, 12 Uhr (spätester Antritt der Rückreise).

Weinstraße bis zur Grenze

Landschaft zwischen Reben und Kastanien

Weinstraßenbummel von Schweigen bis nach Siebeldingen — Vor einem denkwürdigen Tag

Das süßpfälzische Grenzland wurde mit der Nachricht, daß die deutsche Weinstraße, von Grünstadt bis zum Grenzort Schweigen durchgeföhrt wird, freudig überrascht. Ueberall hört man zufriedene und dankbare Stimmen, man freut sich, daß man das pfälzische Grenzland nicht vergessen hat.

Die Weinorte an der Unter- und Mittelhaardt sind schon weit und breit bekannt. Aber auch im pfälzischen Oberland sind viele Weindörfer und ihre Erzeugnisse kennen bisher nur Eingeweihte. Nun wird auch dieser Landstrich an den Hängen des Wasgau's dem stärkeren Verkehr erschlossen und sein Wein in weiten Kreisen bekannt gemacht.

Zur Grenze

Die deutsche Weinstraße wird von der Oberhaardt kommend, von Odenkoben aus über Rhodt, Hainfeld, Burrweiler, Weiskweiler, Frankweiler über das Dueschthal bei Siebeldingen in das Oberland geföhrt. Sie zieht hier über Eischbach, Klungenmünster, Weiskweiler, Oberhofen, Bergabern in das pfälzische Grenzland über Oberrotterbach, Nechtenbach nach Schweigen, dem letzten pfälzischen Dorf vor der Grenze.

Hier wird das Tor zur deutschen Weinstraße entstehen, am Ausgangspunkt dieses Straßenzuges, nahe der Grenze, in einem Weindorf, das einen guten Ruf und eine reiche Geschichte hat.

„Pauliner Schlößchen“

Schweigen, ein Dorf hoch oben am Bergknaa, drunten im Tale fließt die Lauter. Drüben über der Lauter grünt der Galsberg, das Schachfeld von 1870 und weit hinaus zieht das elässische Hügelland zum Rheine hin. Das Nebengelände dieses Grenzdorfes liegt auf französischem Boden, in diesem Nebengeilde an schöner Stelle, steht das „Pauliner Schlößchen“ einst die Festung St. Paul, eine fester nie besetzten Plätze, die Weisenburg schüßen sollten. Es geht eine Sage um dieses Schloß.

Ein Lindenbäumchen steht dort, wo man öfters ein weißgekleidetes Mädchen sitzen sieht, das bitterlich weint. Die Wälder sehen oft auch noch die welke Frau mit dem Schlüsselbund, deren Erscheinen ein gutes Weinjahr anzeigt. Vereinzelt vor dem 12. Jahrhundert wurde

hier der Weinbau schon betrieben und heute hat der Schweigener Burgunder und Tokaler einen besonderen Namen.

Von hier aus führt die Weinstraße nach Nechtenbach, einem der ältesten Orte dieser Grenzgegend. Schon 788 ist sein Weinbau in der Geschichte erwähnt. Die Lage der Weinberge ist besonders günstig, fast sämtliche Wälder liegen an den Berghängen auf Kalksteinboden, vielfach trifft man noch den alten Kammerbau an.

Historische Weinberge

In Oberrotterbach fallen die vielen Bergwälder auf. Der Ort wird schon 993 erwähnt. Auf dem sogenannten Heidenkirchhof fand man kleinere Särge und Epitaphien. Am Bergfuß grühen die Ruinen der Gultenbergischen Burg, ehemals ein kaiserliches Lehen der Leininger Grafen. Der Bauernkrieg hat sie zerstört.

Alle diese Oberländer Weinorte liegen am Saume des Gebirges, teils hoch an den Bergen, teils in den schönen Talgründen verstreut. Wir kommen hinab in

den breiten Wiesengrund, wo der Erlengbach aus dem Gebirge tritt, nach dem berühmten Luftort Bergabern, einer aufstrebenden Stadt im Grenzland.

Bergabern ist aus einer römischen militärischen Niederlassung „Tabernae montanae“ entstanden. Aus der Römerzeit sind schon viele Funde gemacht worden. Urkundlich wird Bergabern erstmalig 1180 genannt. Das Schloß, das Turanne, der französische Wärdbränner zu zwei Dritteln niedergebrannt hatte, ist zum Teil wieder aufgebaut. Von Bergabern aus geht es am Saume der Berge durch ein Weinbügelland durch eine der schönsten Landschaften dieser Grenzgegend.

Ein altes Wasserschloß

Vier weinbedeckte Hügel trennen uns von Klungenmünster. In einem Tal, hinter Bäumen versteckt, liegt Weiskweiler, schon im Ausgang eines Gebirgstales. „Wappenschmiede“, ein altes Wärderschloß, eine Burg, früher zum Stift Klungenmünster gehörig, sind Denkmäler dieses reizenden Ortes.

Muskateller und Burgunder . . .

Auf einem vorspringenden Rebenhügel grüht die blendend weiße Weiskweilener Kirche und hebt sich hell von den Kastanienwäldern der Berge ab. Hier wächst der bekannte Weiskweilener Muskateller. Die Talsahrt nach Klungenmünster zeigt uns die alte Daobertsburg Landesh.

In Klungenmünster selbst erinnern noch viele Baulichkeiten an Elst und Kloster Klungenmünster. Hier ist die Heimat des pfälzischen Heimatdichters August Decker, der am sonnigen Hang des Bergfriedhofes seine letzte Ruhestätte gefunden hat. Klungenmünsters Weine, Kircheng und Maria-Magdalena sind bekannt. — An der Heil- und Pflegeanstalt vorbei erschließt ein seltener schöner Blick die Berg- und Hügelandschaft zwischen der kleinen Kalmit und den Heardtbergen.

Die Madenburg grüht über dem Dorf Eischbach, im Hintergrund tritt Neufattel mit Weiskweiler hervor. Die Hänge sind hoch an den Bergen mit Weinreben besetzt, die Berge tragen mächtige Kastanienwälder. Eischbach und die Maden-

burg sind gerne besucht. Weiskweiler ist bekannt durch seine vorzüglichen Weine; der Neufateller Burgunder, der an den sonnigen Hängen wächst, der Weiskweilener Sonnenberg, ein edler und würziger Weiskwein, haben schon viele Freunde gefunden.

Neufattel war der Sommerhof des deutschen Malers Max Slevogt, er ruht im Waldfriedhof am Bergknaa. Neufattel liegt am Bergknaa in einer geschützten Schlucht. Der Weinbau ist hier bis zum Jahre 1517 nachweisbar. Ueber das Hügelland führt die Straße weiter nach Weiskweiler. Schiefer mit rotem Kies leuchtet aus dem Klaffenbusch auf, der bekanntesten Weinlage dieses Ortes. Weiskweiler hatte im Jahre 1786 schon 127 Morgen Weinberg.

Ueber Siebeldingen verlassen wir nun die Oberländer Weinorte und kommen an die Oberhaardt, die mehr bekannt ist, als dieses Weinland im pfälzischen Grenzland, für das der 10. Oktober ein denkwürdiger Tag sein wird.

Es gibt nur eine „Weinstraße“

J. G. Aus Franken erreicht uns folgende Meldung:

Die fränkische Weinstraße Tshofen-Rödelsee. — Verkehrsmäßige Erschließung des fränkischen Weinbaugebietes.

Tshofen (Franken), 28. Juli. Nachdem im Herbst 1935 in der Rheinpfalz die „Deutsche Weinstraße“ von Schweigen (an der Grenze) bis Bodenheim eröffnet wurde, in jetzt auch in Franken eine solche Weinstraße geschaffen worden. Sie führt von Tshofen bis Rödelsee und stellt einen weiteren Schritt in der verkehrsmäßigen Erschließung des gesamten fränkischen Weinbaugebietes dar.“

Als der Begriff der „Deutschen Weinstraße“ auf Anregung unseres Gauleiters geprägt wurde, ging man von dem Gedanken aus, daß eine Straße, die in einer Länge von 80 Kilometern durch das größte deutsche Weinbaugebiet führt, etwas Einzigartiges in Deutschland ist, dessen besondere Hervorhebung und Bezeichnung mit dem Attribut „Deutsche“ voll berechtigt ist. So etwas wie das pfälzische Nebenmeer gibt es eben nur einmal in Deutschland und das ist gut so. So wie wir dem rheinischen Weinbaugebiet seine besonderen landschaftlichen Vorzüge und Reize nicht neiden, so wie das Moselgebiet in seiner herben Schönheit nicht übertroffen wird, so lasse man auch der Pfalz ihre „Deutsche Weinstraße“ und verwässere diesen Begriff nicht durch klägliche Kopien..

Das schöne Frankenland hat es wirklich nicht notwendig, Fremdenverkehrs-Propaganda mit entlehnten Begriffen zu treiben. Es hat seinen Main, es hat seine Burgen und Schlösser, deren Anziehungskraft nicht größer und nicht kleiner wird, ob nun irgend eine fünf Kilometer lange neue Straße den Namen „Fränkische Weinstraße“ erhält oder nicht. Was würden die fränkischen Winger sagen, wenn wir in der Pfalz dazu übergingen, unsere Pfälzer Weine in Vorbeutelflaschen zu verschicken? Sie würden dies mit Recht als geistlose Nachahmung eines bodenständigen und natürlich gewachsenen Brauches empfinden. Auch das pfälzische Nebenmeer ist etwas natürlich Gewachsenes und Einmaliges. Die „Deutsche Weinstraße“ ist daher eine rein Pfälzer Angelegenheit, die keine Kopien verträgt.

Deswegen: Hände weg von allen anderen „Weinstraßen“. Es gibt nur eine Weinstraße und das ist die „Deutsche Weinstraße“ in der Pfalz, die durch das größte Weinbaugebiet Deutschlands in einer Länge von 80 Kilometern führt.

Anlage 8

Betr.: " Deutsche Weinstraße "

V e r m e r k

Das auf Grund des § 2 der VO zur Durchführung des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 7.12.1934 (RGBl I " 5 " 1237) zu führende Straßenverzeichnis enthält für die B 38 von Schweigen bis Bergabern, für die B 38 von Neustadt a.d. Weinstr. bis Mußbach für die B 271 von Mußbach bis Bad-Dürkheim, für die B 271 von Grünstadt bis Bockenheim, in der Spalte Bemerkungen die Eintragung:

✍ Sonderbezeichnung Weinstraße "

gen. Erl. vom 5.4.1939 - Nr. 9111 n 2. ✍



Ab- tr. nr. ang	Bezeichnung des Straßenabschnittes Lage des Nullpunktes	Baulast des Reiches					Neue Staffelmessung gültig ab		Fremde (geteilte) Baulast				Bemerkungen	a) Eintragungs- verfügung b) eingetragen am	
		Freie Strecke		Ortsdurchfahrten			von km	bis km	von km	bis km	Eigenheit der Strecke	Träger			
2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
a		93,355	93,439	-	-	-			-	-	-	-	Bauamt Speyer		
		93,439	93,448	-	-	-			93,439	93,448	schienengleiche Kreuzung durch die Reichsbahn	Deutsche Reichsbahn			
		93,448	93,464	-	-	-			-	-	-	-			
		-	-	93,464	94,626	Wörth			-	-	-	-			
		94,626	95,336	-	-	-			-	-	-	-			
		95,336	95,368	-	-	-			95,336	95,368	schienengleiche Kreuzung durch die Reichsbahn	Deutsche Reichsbahn			
		95,368	96,430	-	-	-			-	-	-	-			
		-	-	96,430	96,896	Maximili- ansau			-	-	-	-			
		96,896	96,912	-	-	-			96,896	96,912	schienengleiche Kreuzung durch die Reichsbahn	Deutsche Reichsbahn	S. 4. 9. 1937		
	Ende a) am Beginn der Schiffbrücke bei Maximiliansau	-	-	96,912	96,980	Maximili- ansau			-	-	-	-	Bauamt Speyer	a/R.E.I/35 v.3.1.1935	
													Land Baden und Württemberg	Buchs. 1 b/ 20.9.1937	
													Bauamt Neu-Ulm	Fing	
a		-	-	-	-	-			-	-	-	-	Von km 63,095 bis km 63,115 bei Siebaldingen darbenennung "Weinstrasse"	(Nr. 9111n29 v. 5.4.1939 b) 18.4.1939 Fing	
a		-	-	55,173	55,409	Annweiler			-	-	-	-			
		55,409	55,447	-	-	-			55,409	55,447	höhengleiche Kreuzung durch die Reichsbahn	D.Reichsbahn	Berichtigung!	a) 9111 n 59 v. 27.6.40 b) 21.11.40	
		-	-	55,447	56,881	Annweiler			-	-	-	-		Fing	

Reichsgesetzblatt

Teil I

1937	Ausgegeben zu Berlin, den 16. November 1937	Nr. 123
Tag	Inhalt	Seite
13. 11. 37	Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Ordnung — StVO —)	1179
13. 11. 37	Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — StVZO —)	1215
13. 11. 37	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung — VOStrab —).....	1247
13. 11. 37	Verordnung über die Regelung des Straßenverkehrs	1254

Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Ordnung — StVO —).

Vom 13. November 1937.

Inhaltsübersicht

A. Allgemeine Vorschriften

- § 1 Grundregel für das Verhalten im Straßenverkehr
- § 2 Verkehrsregelung durch Polizeibeamte und Farbzeichen
- § 3 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
- § 4 Verkehrsbeschränkungen
- § 5 Vorausrüstungen auf öffentlichen Straßen
- § 6 Maßnahmen zur Hebung der Verkehrsziucht auf den Straßen

B. Fahrzeugverkehr

1. Fahrzeugverkehr im allgemeinen

- § 7 Führung von Fahrzeugen
- § 8 Benutzung der Fahrbahn
- § 9 Fahrgeschwindigkeit
- § 10 Ausweichen und Überholen
- § 11 Anzeigen der Fahrtrichtungsänderung und des Haltens
- § 12 Warnzeichen
- § 13 Vorfahrt
- § 14 Fahrzeuge in Kolonnen
- § 15 Anfahren und Halten
- § 16 Parken
- § 17 Ein- und Ausfahren
- § 18 Ladegeschäft

- § 19 Ladung der Fahrzeuge
- § 20 Verlassen des Fahrzeuges
- § 21 Schallzeichen an Fahrzeugen
- § 22 Kennzeichnung der Fahrzeuge
- § 23 Schlußlichter und Rückstrahler
- § 24 Beleuchtung der Fahrzeuge

2. Fahrzeugverkehr im besonderen

a) Radfahrer

- § 25 Ausrüstung des Fahrrades
- § 26 Führung von Fahrrädern
- § 27 Benutzung der Radwege und Seitenstreifen
- § 28 Hinter- und Nebeneinanderfahren
- § 29 Radfahrer in geschlossenen Verbänden
- § 30 Mitnahme von Personen und Gegenständen
- § 31 Mitführen von Anhängern und Tieren

b) Fuhrwerke

c) Kraftfahrzeuge

- § 33 Benutzung der Beleuchtungseinrichtungen
- § 34 Personenbeförderung auf Lastkraftwagen und -anhängern
- § 35 Verlassen des Kraftfahrzeugs

d) Öffentliche Verkehrsmittel

8. das Parkverbot (Verbot des Aufstellens von Fahrzeugen, soweit es nicht nur zum Ein- oder Aussteigen und Be- oder Entladen geschieht):
eine Scheibe mit rundem, weißem Mittelfeld, das den Buchstaben „P“ in schwarzer Farbe trägt und von rechts unten nach links oben durch einen roten Querstreifen durchstrichen ist (Bild 23);
 9. die vorgeschriebene Fahrtrichtung:
runde, weiße Scheiben mit schmalem, rotem Rand, die schwarze Pfeile tragen (Bilder 24 bis 27),
oder — in Einbahnstraßen immer — ein pfeilförmiges, rotgerändertes, weißes Schild (Bild 28);
 10. das Gebot des Anhaltens an einer Zollstelle:
eine Scheibe mit rundem, weißem Mittelfeld, das einen waagerechten, schwarzen Streifen trägt; über dem Streifen ist an deutschen Zollstellen das Wort „Zoll“ in schwarzer Schrift angebracht (Bild 29);
 11. das Gebot: „Vorfahrt auf der Hauptstraße achten!“:
ein auf der Spitze stehendes, gleichseitiges Dreieck (Bild 30);
 12. einen Droschkenplatz (Halteplatz für Droschken, Parkverbot für alle übrigen Fahrzeuge):
ein blaues Rechteck, das in der Mitte die Scheibe „Parkverbot“ zeigt; über der Scheibe ist in weißer Schrift die Bezeichnung „Droschkenplatz“, unter der Scheibe die vorgesehene Anzahl der Droschken angegeben; zeitliche Beschränkungen des Parkverbots sind in weißer Schrift auf dem roten Rand der Scheibe bezeichnet (Bild 31).
- Übergänge für Fußgänger sind durch eine Scheibe zu Nr. 1 (Bild 11) mit der schwarzen Aufschrift „Übergang für Fußgänger“ und einen in der Richtung des Übergangs zeigenden schwarzen Pfeil auf dem weißen Mittelfeld gekennzeichnet.
- Anderer als die genannten Gebote und Verbote sind durch schwarze Aufschriften auf dem weißen Mittelfeld einer roten Scheibe bekanntgegeben (z. B. „Gesperrt für Fahrräder“).

c) Hinweiszeichen

Hinweiszeichen haben rechteckige Form. Die Tafeln bezeichnen:

1. Parkplätze:
eine blaue Tafel mit weißem „P“; ergänzende Angaben, etwa über die Dauer des Parkens, in weißer Schrift (Bild 32); Kennzeichnung von Parkplätzen für längere Straßenstrecken wie zu A I b;
2. Hinweise auf die nötige Vorsicht (Vorsichtzeichen) wegen Gefahren durch den Verkehr (nicht für den Verkehr wie bei Warnungstafeln):
gleichseitiges, weißes Dreieck auf einem blauen Rechteck (Bild 33); in weißer Schrift kann der Grund der Mahnung zur Vorsicht (z. B. „Schule“) unter dem Dreieck bezeichnet sein, das in diesem Falle an den oberen Rand der Tafel herangerückt ist;
3. Hilfsposten, die von einer amtlich anerkannten Vereinigung (z. B. dem Roten Kreuz) eingerichtet sind:
Sinnbild (z. B. Rotes Kreuz) im weißen Mittelfeld eines blauen Rechtecks (Bild 34). Zur leichteren Auffindung des Hilfspostens kann das Zeichen mit einem weißen Pfeil versehen sein oder nähere Angaben in weißer Schrift enthalten;
4. Laternen, die nicht die ganze Nacht über brennen,
sind zum Hinweis darauf, daß in ihrem Lichtkreis Fahrzeuge nicht ohne Eigenbeleuchtung über Nacht aufgestellt werden dürfen, innerhalb geschlossener Ortschaften durch einen roten Streifen mit weißer Einfassung gekennzeichnet (Bilder 35 und 36);
5. Ortstafeln:
rechteckige, gelbe Tafeln mit schwarzem Rand und schwarzer Aufschrift; auf der Vorderseite Name des Ortes (auch Ortsteils) und der zuständigen Verwaltungsbezirke, auf der Rückseite, dem Ortsinnern zugekehrt, bei Reichsstraßen die Reichsstraßennummer und der Name des nächsten verkehrswichtigen Ortes (Nahziel) an der Straße, der sich unabhängig von Zuständigkeitsgrenzen bis zur Erreichung dieses Ortes auf allen weiteren Ortstafeln wiederholt, bei anderen befestigten Straßen den Namen des nächsten Ortes an der Straße. Bei allen Ortsangaben ist die Entfernung bis zur Ortsmitte anzugeben (Bilder 37 und 38). Als Verwaltungsbezirk ist gegebenenfalls auch der Zollgrenzbezirk anzugeben; die Angabe der

zuständigen höheren Verwaltungsbezirke (in Preußen Regierungsbezirke) kann unterbleiben, wo sie nicht zur Vermeidung einer Verwechslung nötig ist; die Angabe der Verwaltungsbezirke hat zu unterbleiben wo der Name des Ortes und des Verwaltungsbezirks (z. B. eines Stadtkreises) gleich lauten. Zu Vermeidung von Verwechslungen mit anderen Orten gleichen oder gleichklingenden Namens können (entsprechend den Ortsbezeichnungen der Reichspost) eingeklammerte Fluß- oder Gebirgsnamen oder andere landschaftliche Bezeichnungen zugesetzt werden, z. B. Landsberg (Bach), Billingen (Schwarzwaldb), Mühlhausen (Thüringen). Zusätze zu den Ortsnamen aus Verbegründen sind unzulässig;

6. Wegweiser:

rechteckige, gelbe Tafeln mit schwarzem Rand und schwarzer Aufschrift, die an der Schmalseite, die sich der gewiesenen Richtung zugehrt, zu einem Winkel von 60 Grad zugespitzt sind (Bilder 39 bis 42). Bei Wegen, die für Kraftfahrzeuge ungeeignet sind, fällt der schwarze Rand auf der Wegweiser tafel for (Bild 43). Die Aufschrift gibt an:

- a) bei Reichsstraßen den Namen eines allgemein bekannten Ortes, aus dem der Verlauf der Straße her vorgeht (Fernziel), und den Namen des nächsten verkehrswichtigen Ortes an der Straße (Nahziel). Fernziel und Nahziel müssen sich auf allen weiteren Wegweisern bis zum Erreichen der angegebenen Orte wiederholen. Die Nahziele müssen ferner mit den Ortsangaben auf der Rückseite etwaiger Ortstafeln übereinstimmen. In der Regel sollen nur Orte gewählt werden, deren Namen in der Übersichtskarte von Mitteleuropa 1:300 000 des Reichsamts für Landesaufnahme in stehender römischer Schrift bezeichnet sind;
- b) bei anderen befestigten Straßen als Fernziel den nächsten verkehrswichtigen Ort und als Nahziel den nächsten Ort an der Straße;
- c) bei Wegen, die für Kraftfahrzeuge ungeeignet sind, nur den Namen des nächsten Ortes.

Im Falle zu c kann, sonst muß die Angabe der Entfernung in vollen Kilometern bis zur Mitte des genannten Ortes angegeben sein; an Stelle eines größeren Ortes kann der Name eines räumlich selbständigen Ortsteils genannt werden. Bei der Beschriftung ist zur Vermeidung von Mißverständnissen das Wort „über“ vor dem Namen eines Ortes, der an der Straße zu dem vom Wegweiser an erster Stelle angegebenen Ort liegt, nur zu gebrauchen, wenn hinter beiden Namen keine Entfernungsangaben folgen. Bei Entfernungsangaben auf Wegweisern ist die Zahl, welche die Entfernung in Kilometern angibt, von der dahinterstehenden Abkürzung „km“ durch Vergrößerung des Zwischenraums zwischen Zahlen und Buchstaben und durch Verkleinerung der Buchstaben gegenüber den Zahlen deutlich zu trennen. Bei Reichsstraßen wird ihre Nummer auf einem kleinen, rechteckigen Schild über oder unter dem Wegweiser angegeben (Bilder 39 und 40); sie kann auch auf dem der Spitze abgekehrten Ende der Wegweiser tafel, durch einen senkrechten, schwarzen Strich von den übrigen Angaben getrennt, stehen (Bild 41). Mehrere Wegweiser übereinander sollen mit 50 Millimeter Abstand angebracht werden. Für Reichsstraßen ist dabei die Nummer stets auf der zugehörigen Wegweiser tafel angegeben. Nummern von Reichsstraßen (Bild 44) können auch ohne Verbindung mit einer Ortsbezeichnung angebracht werden. Sind Reichsstraßen innerhalb eines Ortes auf einem Platz oder einer gemeinsamen Straße verbunden, so ist dieser Platz oder diese Ring- oder Sammelstraße durch ein rundes, gelbes Schild mit schwarzem Ring und der Aufschrift „Fernverkehr“ bezeichnet (Bild 45);

7. Vor-Wegweiser:

rechteckige, gelbe Tafeln mit schwarzem Rand, auf denen die Straßen durch starke, schwarze Striche mit Pfeilspitzen dargestellt sind; über der Pfeilspitze oder längs des schwarzen Strichs ist in schwarzer Schrift der Name des Ortes, zu dem die Straße führt (Fernziel), und an den Strichen, die Reichsstraßen bezeichnen, die Reichsstraßennummer anzugeben (Bilder 46 bis 51). Zusätze zu Ortsnamen aus Verbegründen sind unzulässig. Schrift und Farbe richten sich nach den Bestimmungen unter II Absätze 2 und 3; die starken, schwarzen Striche zur Darstellung der Straßen sollen 100 Millimeter für Reichsstraßen, 50 Millimeter für andere Straßen breit sein. Bei Reichsstraßen, die wegen ihrer besonderen örtlichen oder landschaftlichen Eigenart im ganzen Straßenverlauf oder auf Teilstrecken neben der Bezifferung im Straßenneß Eigennamen führen (z. B. Bergstraße, Weinstraße, Ruhlschnellweg), kann dieser Eigenname oder eine abgekürzte Bezeichnung für denselben auf die Wegweiser und Vor-Wegweiser aufgenommen werden.

Hauptverkehrsstraßen (§ 13) sind durch auf die Spitze gestellte, weiße Quadrate mit rotem Rand bezeichnet (Bild 52).

Nr. 19 — Tag der Ausgabe: Bonn, den 30. April 1956

327

Straßenverkehrs-Ordnung — StVO —

in der Fassung vom 29. März 1956.

Inhaltsübersicht

§§	§§
A. Allgemeine Vorschriften	
Grundregel für das Verhalten im Straßenverkehr	1
Verkehrsregelung durch Polizeibeamte und Farbzeichen	2
Anhalten durch Polizeibeamte	2 a
Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ..	3
Verhalten an Bahnübergängen	3 a
Verkehrsbeschränkungen	4
Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen	4 a
Übermäßige Benutzung öffentlicher Straßen ..	5
Maßnahmen zur Hebung der Verkehrsdisziplin	6
B. Fahrzeugverkehr	
1. Fahrzeugverkehr im allgemeinen	
Führung von Fahrzeugen	7
Benutzung der Fahrbahn	8
Fahrgeschwindigkeit	9
Ausweichen und Überholen	10
Anzeigen der Fahrtrichtungsänderung und des Haltens	11
Warnzeichen	12
Vorfahrt	13
Fahrzeuge in Kolonnen	14
Halten	15
Parken	16
Ein- und Ausfahren	17
Ladegeschäft	18
Ladung der Fahrzeuge	19
Verlassen des Fahrzeugs	20
Schallzeichen an Fahrzeugen	21
Kennzeichen an Fahrzeugen	22
Beleuchtung von Fahrzeugen	23
Leuchten und Rückstrahler für nicht maschinell angetriebene Fahrzeuge — ausgenommen Fahrräder — und ihre Anhänger	24
2. Fahrzeugverkehr im besonderen	
a) Radfahrer	
Beleuchtung des Fahrrades	25
Führung von Fahrrädern	26
Benutzung der Radwege und Seitenstreifen ..	27
Hinter- und Nebeneinanderfahren	28
Radfahrer in geschlossenen Verbänden ..	29
Mitnahme von Personen und Gegenständen ..	30
Mitführen von Anhängern und Tieren ..	31
b) Fuhrwerke	32
c) Kraftfahrzeuge	
Benutzung der Beleuchtungseinrichtungen ..	33
Personenbeförderung auf Lastkraftwagen, Krafträdern, Zugmaschinen und auf der Ladefläche von Anhängern hinter Kraftfahrzeugen	34
Verlassen des Kraftfahrzeugs	35
d) Öffentliche Verkehrsmittel	36
C. Fußgängerverkehr	
Verhalten der Fußgänger	37
Fußgängerüberwege mit Vorrang	37 a
Marschierende Abteilungen	38
D. Reitverkehr	39
E. Treiben und Führen von Tieren	40
F. Schutz des Verkehrs	
Verkehrshindernisse und Mitführen von Sensen, Mähmessern und Mähbalken	41
Arbeiten auf der Fahrbahn	41 a
Werbung	42
Kinderspiele	43
Wintersport	44
G. Schlußbestimmungen	
Geltungsbereich	45
Ausnahmen	46
Zuständigkeiten	47
Sonderrechte	48
Strafbestimmung	49
Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen ..	50
ANLAGE:	
Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen	

Mit der weiteren Zunahme der Fahrzeuge im Straßenverkehr, vor allem der Kraftfahrzeuge, muß die echte Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer einschließlich der Fußgänger im Interesse einer nachhaltigen Besserung der Verkehrsdisziplin vorrangig hergestellt werden. Die Voraussetzungen hierfür zu schaffen, ist der Zweck dieser Verordnung. Sie stellt ohne Rücksicht auf den jeweils eingetretenen Erfolg die Verletzung einer Reihe von Tatbeständen unter Strafe, die erfahrungsgemäß zu einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer führen können. Außerdem enthält die Verordnung im § 1 eine Grundregel für das Verhalten im Straßen-

verkehr. Diese Vorschrift bildet gleichzeitig die Rechtsgrundlage zu einem Einschreiten in allen nicht im einzelnen geregelten Fällen, indem sie jedes Verhalten unter Strafe stellt, durch das der Verkehr gefährdet oder ein Anderer geschädigt oder mehr, als unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Nicht die kleinliche Anwendung der Vorschriften in jedem Fall, sondern eine ihrem Ziel entsprechende Handhabung wird die echte Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer unter sich sowie mit den für die Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs verantwortlichen Behörden und ihren Beamten fördern.

den Namen des nächsten verkehrswichtigen Orts an der Straße (Nahziel). Fernziel und Nahziel müssen sich auf allen weiteren Wegweisern bis zum Erreichen der angegebenen Orte wiederholen. Die Nahziele müssen ferner mit den Ortsangaben auf der Rückseite etwaiger Ortstafeln übereinstimmen. In der Regel sollen nur Orte gewählt werden, deren Namen in dem amtlichen Kartenwerk „Übersichtskarte von Mitteleuropa 1:300 000“ in stehender römischer Schrift bezeichnet sind;

- b) bei anderen befestigten Straßen als Fernziel den nächsten verkehrswichtigen Ort und als Nahziel den nächsten Ort an der Straße;
- c) bei Wegen, die für Kraftfahrzeuge ungeeignet sind, nur den Namen des nächsten Orts.

Im Fall zu c kann, sonst muß die Angabe der Entfernung in vollen Kilometern bis zur Mitte des genannten Orts angegeben sein; an Stelle eines größeren Orts kann der Name eines räumlich selbständigen Ortsteils genannt werden. Bei der Beschriftung ist zur Vermeidung von Mißverständnissen das Wort „über“ vor dem Namen eines Orts, der an der Straße zu dem vom Wegweiser an erster Stelle angegebenen Ort liegt, nur zu gebrauchen, wenn hinter beiden Namen keine Entfernungsangaben folgen. Bei Entfernungsangaben auf Wegweisern ist die Zahl, welche die Entfernung in Kilometern angibt, von der dahinterstehenden Abkürzung „km“ durch Vergrößerung des Zwischenraums zwischen Zahlen und Buchstaben und durch Verkleinerung der Buchstaben gegenüber den Zahlen deutlich zu trennen. Bei Bundesstraßen kann die Nummer auch auf dem der Spitze abgekehrten Ende der Wegweisertafel, durch einen senkrechten, schwarzen Strich von den übrigen Angaben getrennt, stehen (Bild 41). Mehrere Wegweiser übereinander sollen mit 50 Millimeter Abstand angebracht werden. Für Bundesstraßen ist dabei die Nummer stets auf der zugehörigen Wegweisertafel angegeben. Nummern von Bundesstraßen (Bild 44) können auch ohne Verbindung mit einer Ortsbezeichnung angebracht werden.

6a. Wegweiser zur Bundesautobahn:

rechteckige, blaue Tafeln mit weißem Rand und der weißen Aufschrift: „Autobahn“ — gegebenenfalls mit Angabe eines Fernziels —, die an der Schmalseite, die sich der gewiesenen Richtung zukehrt, zu einem Winkel von 60 Grad zugespitzt sind (Bild 45).

6b. Wegweiser für Lastkraftwagenverkehr:

rechteckige, gelbe Tafeln mit schwarzem Rand und schwarzem Sinnbild des Lastkraftwagens, die an der Schmalseite, die sich der gewiesenen Richtung zukehrt, zu einem Winkel von 60 Grad zugespitzt sind (Bild 45a).

7. Vorwegweiser:

rechteckige, gelbe Tafeln mit schwarzem Rand, auf denen die Straßen durch starke, schwarze Striche mit Pfeilspitzen dargestellt sind; über der Pfeilspitze oder längs des schwarzen Strichs ist in schwarzer Schrift der Name des Orts, zu dem die Straße führt (Fernziel), und an den Strichen, die Bundesstraßen bezeichnen, die Bundesstraßennummer anzugeben (Bilder 46 bis 51). Zusätze zu Ortsnamen aus Werbungsgründen sind unzulässig. Schrift und Farbe richten sich nach den Bestimmungen unter II Abs. 2 und 3; die starken, schwarzen Striche zur Darstellung der Straßen sollen 100 Millimeter für Bundesstraßen, 50 Millimeter für andere Straßen breit sein. Bei Bundesstraßen, die wegen ihrer besonderen örtlichen oder landwirtschaftlichen Eigenart im ganzen Straßenverlauf oder auf Teilstrecken neben der Bezifferung im Straßennetz Eigennamen führen (z. B. Bergstraße, Weinstraße, Ruhrschnellweg), kann dieser Eigenname oder eine abgekürzte Bezeichnung für denselben auf die Wegweiser und Vorwegweiser aufgenommen werden.

7a. Vorwegweiser für Lastkraftwagenverkehr:

rechteckige, gelbe Tafeln mit schwarzem Rand, schwarzem Sinnbild des Lastkraftwagens und schwarzem Pfeil, der die Richtung der Straße für Lastkraftwagenverkehr anzeigt (Bilder 51a und 51b).

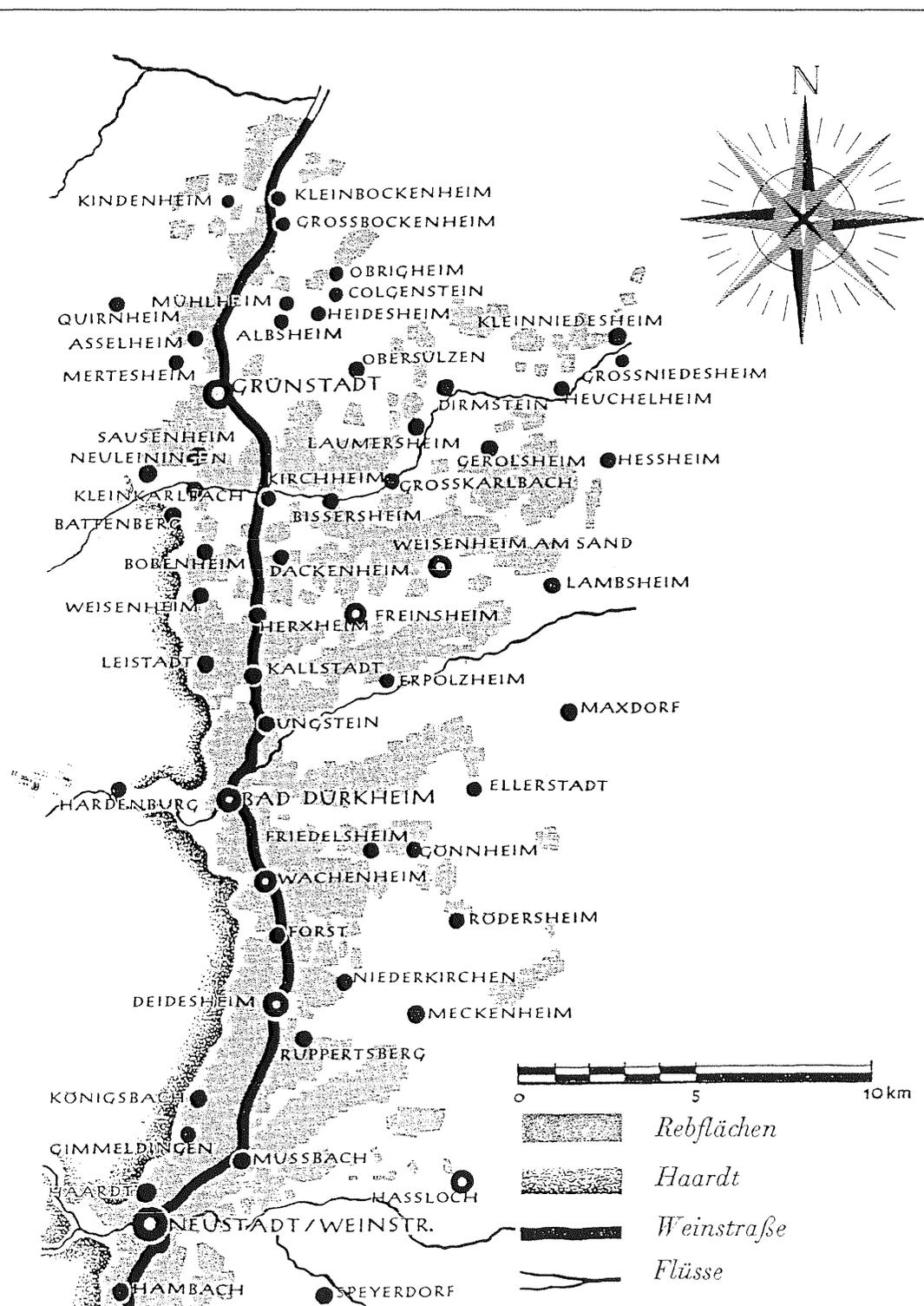
II. Beschaffenheit

(1) *Formen und Maße* der Verkehrszeichen müssen den Mustern (Abschnitt C) entsprechen. Von mehreren angegebenen Maßen können die kleineren innerhalb geschlossener Ortschaften verwendet werden. In Ausnahmefällen können Übergrößen verwendet werden, wenn dies an wichtigen Straßenpunkten zur besseren Sichtbarkeit aus größerer Entfernung zweckmäßig ist. Im übrigen sind kleine Abweichungen von den Maßen, die keine auffällige Veränderung des Schildes bewirken, bei allen Verkehrszeichen aus besonderen Gründen zulässig. Verkehrszeichen, bei denen lediglich die Abmessung und die Farbe des Randes nicht mehr den geltenden Vorschriften entsprechen, dürfen weiterverwendet werden.

(2) *Schrift* auf Verkehrszeichen ist nach den Normen des Deutschen Normenausschusses als gerade Blockschrift auszuführen. Maßgebend ist das Normblatt DIN Vornorm 1451. Bei der genannten Schrift beträgt die Höhe der kleinen Buchstaben $\frac{5}{7}$, die Strichstärke $\frac{1}{7}$; der Höhe der großen Buchstaben Zahlen haben die Höhe der großen Buchstaben. Die großen Buchstaben sollen nicht unter 50 Millimeter hoch sein; entsprechend sind dann die kleinen Buchstaben nicht unter 35 Millimeter hoch; die Strichstärke beträgt wenigstens 7 Millimeter. Ausnahmen von diesen Normen sind auf den Mustern (Abschnitt C) besonders bestimmt.

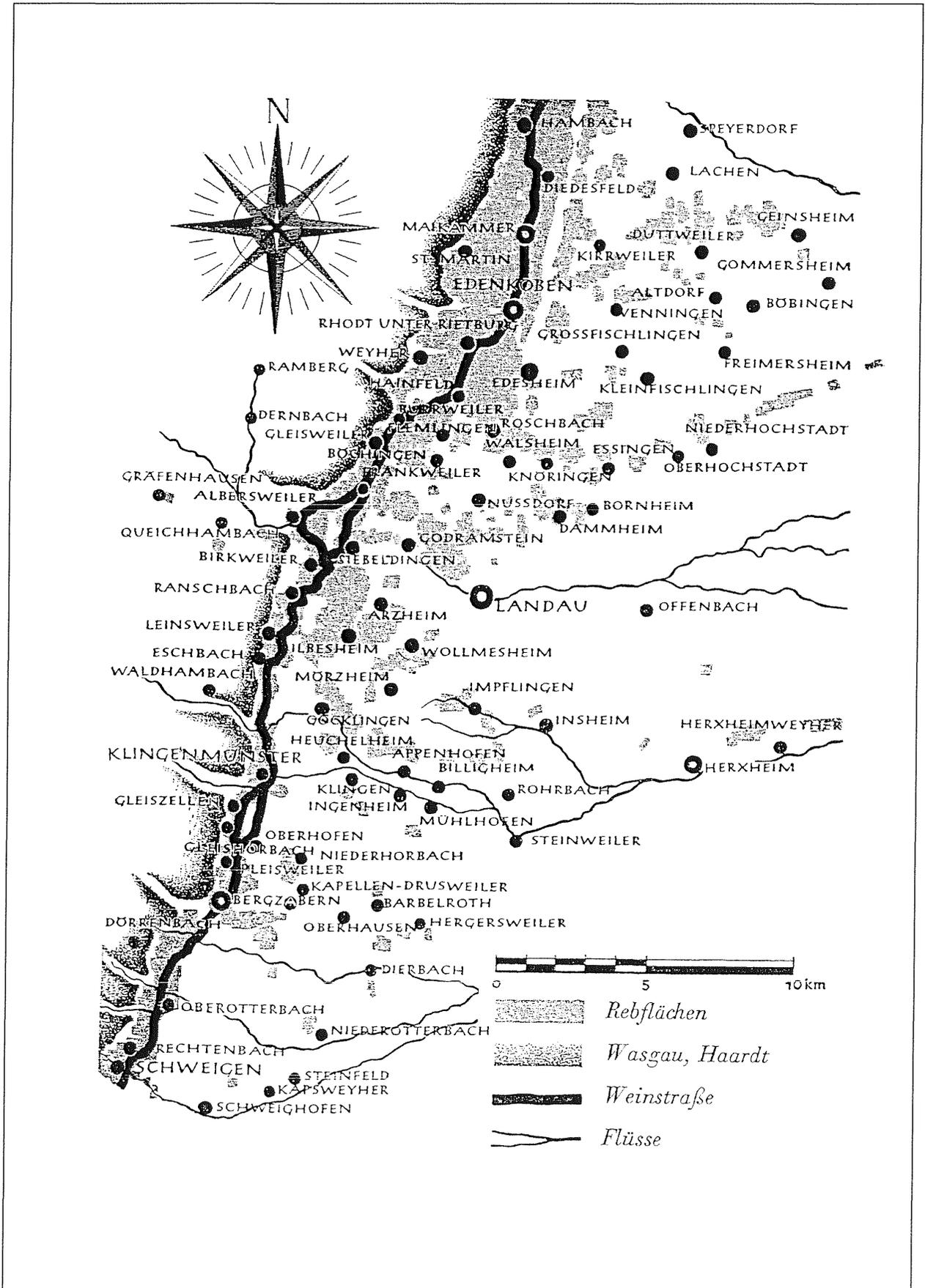
(3) *Farben* der Verkehrszeichen müssen dem RAL Farbtonregister 840 R entsprechen. Als Farbton werden bestimmt: für rot 3000, für gelb 1007, für

Anlage 12/1



Pfalzwein Almanach
 herausgegeben vom
 Weinbauverband für die Rheinpfalz e.V.
 Neustadter Druckerei und Verlagsgesellschaft mbH 1953

Anlage 12/2



Schlosser, Friedrich
Ltd. Regierungsdirektor a. D., Wiesbaden

Schmidt, Jutta
Regierungsdirektorin, Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes
Rheinland-Pfalz, Mainz

Dr. Sommermann, Karl-Peter
Univ.-Prof., Dt. Hochschule für Verwaltungswis-
senschaftenSpeyer

Dr. Stelkens, Ulrich
Wiss. Assistent, Rechts- und Wirtschaftswissen-
schaftliche Fakultät, Universität des Saarlandes,
Saarbrücken

Streck, Edgar
Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe

Dr. Stür, Bernhard
Prof., Rechtsanwalt und Notar, Münster/Osna-
brück

Thalmann, Bernd
RegOberrat, Hessisches Landesamt für Straßen-
und Verkehrswesen, Wiesbaden

Dr. Uechtritz, Michael
Prof., Rechtsanwalt, Stuttgart

Wegner, Ulrike
Rechtsanwältin, Dietzenbach

Wendrich, Klaus
Ministerialrat a. D., Hannover

Wichary, Kurt H.
Landesverwaltungsdirektor a. D., Bergisch Glad-
bach

Witting, Berthold
Regierungsdirektor, Wirtschaftsministerium des
Landes Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin

Dr. Zeitler, Herbert
Regierungspräsident a. D., Gauting

Schriftenreihe

**Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen**

Unterreihe „Straßenbau“

**S 1: Verwitterungsbeständigkeit von Recycling-
Baustoffen**

K.-H. Guth
32 Seiten, 1993
kostenlos

**S 2: Eignung von Grubenbergen als Baustoff für
Tragschichten ohne Bindemittel**

K.-H. Guth
16 Seiten, 1993
kostenlos

**S 3: Altlastenerfassung durch geophysikalische
Methoden**

J. Faust
28 Seiten, 1993
kostenlos

S 4: EPS-Hartschaum als Baustoff für Straßen

R. Bull-Wasser
156 Seiten, 1993
kostenlos

S 5: Baubegleitende Messungen B 73n

H. Heinisch, K.-H. Blume
196 Seiten, 1993
kostenlos

**S 6: Eignung überdeckter Fugen mit Querkraft-
übertragung**

J. Fleisch, R. Bartz
76 Seiten, 1993
kostenlos

**S 7: 33. Erfahrungsaustausch über Erdarbeiten im
Straßenbau**

Niederschrift der 33. Tagung am 4. und 5. Mai 1993
in Gelnhausen
84 Seiten, 1994
€ 14,00

**S 8: Anleitung Qualitätsmanagementplan Asphalt-
tragschichten**

H.-J. Freund, M. Stöckner
40 Seiten, 1995
€ 12,50

**S 9: Meßwert- und rechnergestütztes Manage-
ment der Straßenerhaltung**

Niederschrift und Referate des Erfahrungsaustau-
sches am 16. und 17. Mai 1995 in Berlin
64 Seiten, 1995
€ 13,00

**S 10: 34. Erfahrungsaustausch über Erdarbeiten
im Straßenbau**

Niederschrift der 34. Tagung am 3. und 4. Mai 1994
in Neustadt
76 Seiten, 1995
€ 14,00

**S 11: Der Einfluß der Textur auf Reifen/Fahr-
bahngeräusch und Rollwiderstand**

S. Ullrich, K.-P. Glaeser, K. Sander
92 Seiten, 1996
€ 15,00

**S 12: Offenporige Asphaltdeckschichten auf
Außerortsstraßen**

Projektgruppe „Lärmmindernde Straßendecken“
28 Seiten, 1996
€ 10,00

**S 13: Qualität von mineralischen Straßenbau-
stoffen**

G. Tabbert
116 Seiten, 1996
€ 16,50

**S 14: 35. Erfahrungsaustausch über Erdarbeiten
im Straßenbau**

Niederschrift der 35. Tagung am 7. und 8. Mai 1996
in Saarlouis
104 Seiten, 1997
€ 16,50

**S 15: Anforderungen an Fugenfüllsysteme aus
Temperaturdehnungen**

J. Eisenmann, B. Lechner
44 Seiten, 1997
€ 12,50

**S 16: Sicherheitswirksamkeit ausgewählter Stra-
ßenbaumaßnahmen im Lande Brandenburg**

R. Schnüll, N. Handke, K. Seitz
200 Seiten, 1997
€ 22,00

S 17: Restnutzungsdauer von Asphaltsschichten

A. Wolf
56 Seiten, 1998
€ 13,00

**S 18: 2. Erfahrungsaustausch über rechnerge-
stütztes Straßenerhaltungsmanagement**

Niederschrift des 2. Erfahrungsaustausches am 21.
und 22. Mai 1997 in Berlin
80 Seiten, 1998
€ 14,50

**S 19: Einfluß der Bruchflächigkeit von Edelsplit-
ten auf die Standfestigkeit von Asphalten**

Teil 1: Literaturlauswertung
H. Beckedahl, I. Nösler, E. Straube
Teil 2: Einfluß des Rundkornanteils auf die Scher-
festigkeit von Gesteinskörnungen
H.G. Diel
112 Seiten, 1998
€ 16,50

- S 20: **36. Erfahrungsaustausch über Erdarbeiten im Straßenbau**
Niederschrift der 36. Tagung am 5. und 6. Mai 1998 in Rostock
88 Seiten, 1999 € 14,00
- S 21: **Walzbeton: Ergebnisse aus neuester Forschung und langjähriger Praxis**
Kompodium
D. Birmann, W. Burger, W. Weingart, B. Westermann
Teil 1: Einfluß der Zusammensetzung und der Verdichtung von Walzbeton auf die Gebrauchseigenschaften (1)
M. Schmidt, E. Bohlmann, P. Vogel, B. Westermann
Teil 2: Einfluß der Zusammensetzung und der Verdichtung von Walzbeton auf die Gebrauchseigenschaften (2)
W. Weingart, F. Dreßler
Teil 3: Messungen an einer Versuchsstrecke mit Walzbeton-Tragschicht an der B54 bei Stein-Neukirch
J. Eisenmann, D. Birmann
Teil 4: Temperaturdehnung, Schichtenverbund, vertikaler Dichteverlauf und Ebenheit von Walzbeton
W. Burger
128 Seiten, 1999 € 17,00
- S 22: **3. Bund-Länder-Erfahrungsaustausch zur systematischen Straßenerhaltung**
Nutzen der systematischen Straßenerhaltung
Niederschrift des 3. Erfahrungsaustausches am 4. und 5. Mai 1999 in Bergisch Gladbach
164 Seiten, 2000 € 19,50
- S 23: **Prüfen von Gesteinskörnungen für das Bauwesen**
P. Ballmann, R. Collins, G. Delalande, A. Mishelany, J. P. v. d. Elshout, R. Sym
20 Seiten, 2000 € 10,50
- S 24: **Bauverfahren beim Straßenbau auf wenig tragfähigem Untergrund - Konsolidationsverfahren -**
Teil 1: Vergleichende Betrachtung von Konsolidationsverfahren beim Straßenbau auf wenig tragfähigem Untergrund
Teil 2: Erfahrungsberichte über ausgeführte Straßenbauprojekte auf wenig tragfähigem Untergrund unter Verwendung von Konsolidationsverfahren
C. Koch
117 Seiten, 2001 € 17,50
- S 25: **37. Erfahrungsaustausch über Erdarbeiten im Straßenbau**
Niederschrift der 37. Tagung am 3. und 4. Mai 2000 in Erfurt
110 Seiten, 2001 € 16,50
- S 26: **Bauverfahren beim Straßenbau auf wenig tragfähigem Untergrund - Aufgeständerte Gründungspolster**
J. Rogner, J. Stelter
64 Seiten, 2002 € 14,00
- S 27: **Neue Methoden für die Mustergleichheitsprüfung von Markierungsstoffen**
Neuentwicklung im Rahmen der Einführung der ZTV-M 02
St. Killing, V. Hirsch, M. Boubaker, E. Krotmann
28 Seiten, 2002 € 11,50
- S 28: **Rechtsfragen der Bundesauftragsverwaltung bei Bundesfernstraßen**
Referate eines Forschungsseminars der Universität des Saarlandes und des Arbeitsausschusses „Straßenrecht“ am 25./26. September 2000 in Saarbrücken
53 Seiten, 2002 € 13,00
- S 29: **Nichtverkehrliche Nutzung**
Referate eines Forschungsseminars der Universität des Saarlandes und des Arbeitsausschusses „Straßenrecht“ am 24./25. September 2001 in Saarbrücken
61 Seiten, 2002 € 13,50

Zu beziehen durch:
Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de