

Richtlinien
über die Rechtsverhältnisse
an Kreuzungen und Einmündungen
von Bundesfernstraßen
und anderen öffentlichen Straßen

(Straßen-Kreuzungsrichtlinien - StraKR)

bekanntgemacht mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 02/2010 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.01.2010 (VkB1. 2010, S. 62)

Diese Information stammt aus dem Internetangebot des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Bitte beachten Sie den rechtlichen Hinweis unter <http://www.bmvbs.de/Impressum>.

Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öffentlichen Straßen (Straßen-Kreuzungsrichtlinien - StraKR)

Allgemeines.....	3
1 – Geltungsbereich.....	3
2 - Beteiligte.....	3
3 - Vereinbarung, Planfeststellung.....	3
Neue Kreuzungen und Einmündungen	4
4 - Bau einer neuen Kreuzung oder Einmündung aufgrund einseitiger Veranlassung.....	4
5 - Bau einer neuen Kreuzung oder Einmündung auf Grund mehrseitiger Veranlassung....	5
Änderung und Ergänzung bestehender Kreuzungen oder Einmündungen.....	8
6 - Änderungen und Ergänzung.....	8
7 - Kostentragung bei der Änderung höhenungleicher Kreuzungen.....	9
8 - Kostentragung bei der Änderung höhengleicher Kreuzungen oder Einmündungen	10
9 - Bagatellklausel bei der Änderung höhengleicher Kreuzungen oder Einmündungen	13
10 - Kostentragung bei der Änderung höhengleicher Kreuzungen oder Einmündungen bei Mitbenutzung durch Straßenbahnen	16
11 - Abweichende Kostenregelungen	17
12 - Umfang der Kostenmasse	17
13 - Zusammensetzung der Kostenmasse	18
14 – Grunderwerbskosten	19
15 – Baukosten.....	19
Unterhaltung der Kreuzungsanlagen (laufende Unterhaltung und Erneuerung)	19
16 - Höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen	19
17 - Über- und Unterführungen.....	20
18 - Aufstufung oder Widmung	20
19 - Unterhaltungsmehrkosten bei neuen Kreuzungen	20
20 - Veränderte Unterhaltungskosten bei Kreuzungsänderungen.....	21
21 - Abweichende Regelungen, Festlegungen in der Planfeststellung.....	21

Allgemeines

1 – Geltungsbereich

- (1) Die Vorschriften der §§ 12 und 13 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG)¹ nebst der Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung - FStrKrV - gelten für Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öffentlichen Straßen, ferner von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes mit Bundesstraßen in der Baulast Dritter. Soweit im Folgenden von Kreuzungen die Rede ist, bezieht sich dies in gleicher Weise auf Einmündungen (vgl. auch §§ 12 Abs. 6 Satz 1, 13 Abs. 8), wenn nicht ausdrücklich etwas Gegenteiliges bestimmt ist.
- (2) "Öffentlich" sind Straßen, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind oder auf andere Weise die Eigenschaft einer öffentlichen Straße erhalten haben (rechtlich-öffentliche Straßen). Höhengleiche Kreuzungen von Bundesstraßen und Privatwegen gelten als Zufahrten (§ 8 a Abs. 1 Satz 3). Sie unterliegen den Vorschriften der §§ 12 und 13 auch dann nicht, wenn auf ihnen tatsächlich ein öffentlicher Verkehr stattfindet (tatsächlich öffentliche Wege).

2 - Beteiligte

- (1) An der Kreuzung beteiligt sind die Baulastträger der kreuzenden und einmündenden öffentlichen Straßen. In Ortsdurchfahrten in geteilter Baulast ist der Baulastträger der Gehwege Beteiligter an der Kreuzung (vgl. Nr. 4, 5, 7 und 8).
- (2) Ob eine Kreuzung oder Einmündung vorliegt, richtet sich nach der Führung der Straßen und ihrer rechtlichen Einstufung.

Beispiel:

Eine Bundesstraße wird tatsächlich von einer Straße gekreuzt, die vor dem Kreuzungspunkt als Landesstraße und danach als Kreisstraße eingestuft ist. Rechtlich sind zwei Einmündungen gegeben.

- (3) Wird eine kreuzende Straße nicht unmittelbar auf der der gekreuzten Straßen gegenüberliegenden Seite fortgesetzt, sondern ist die Fortsetzung seitlich verschoben, so ist dennoch eine Kreuzung gegeben. Solche versetzten Kreuzungen sind jedoch dann wie Einmündung zu behandeln, wenn sich eine Baumaßnahme baulich oder verkehrlich nur auf einen Ast der kreuzenden Straße auswirkt.

3 - Vereinbarung, Planfeststellung

- (1) Die Beteiligten sollen über Art, Umfang und Durchführung einer Kreuzungsmaßnahme, über die Verteilung der Kosten und ihre sonstigen Rechtsbeziehungen eine Vereinbarung schließen. Die Grundsätze für die Kostenverteilung sind unter Nr. 4 - 10 aufgeführt.
- (2) Kommt keine Vereinbarung zustande, so wird über die Rechtsbeziehungen der Beteiligten und über die Verteilung der Kosten in der Planfeststellung entschieden (§ 12 Abs. 4).

¹ Die Paragraphen des FStrG werden im Folgenden ohne Zusatz zitiert.

Die Planfeststellungsbehörde ist an die Kostenregelungen der §§ 12 und 13 gebunden. Im Übrigen bedarf es einer Planfeststellung, wenn Rechte Dritter durch die Kreuzungsmaßnahme berührt werden und mit diesen keine Vereinbarung zustande kommt.

Neue Kreuzungen und Einmündungen

4 - Bau einer neuen Kreuzung oder Einmündung aufgrund einseitiger Veranlassung

(1) Eine neue Kreuzung entsteht, wenn

- a) eine Bundesfernstraße neu angelegt wird und dabei eine bestehende Straße kreuzt,
- b) eine Bundesfernstraße so verlegt wird, dass sie eine bestehende Straße erstmalig oder an einer weiteren Stelle kreuzt,
- c) eine Bundesfernstraße, die eine andere Straße kreuzt, durch eine neue, dieselbe Straße kreuzende Bundesfernstraße ersetzt wird, so dass eine weitere Kreuzung entsteht; die bisherige Bundesfernstraße wird abgestuft und bleibt als öffentliche Straße erhalten.

Eine neue Kreuzung entsteht auch, wenn eine andere öffentliche Straße entsprechend den Buchstaben a) bis c) neu angelegt, verlegt oder ersetzt wird und dabei die Bundesfernstraße kreuzt.

Beispiel für c):

Die Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße, die eine Kreisstraße kreuzt, wird durch eine Ortsumgehung ersetzt, die die gleiche Kreisstraße im Außenbereich neu kreuzt. Die bisherige Ortsdurchfahrt wird zur Gemeindestraße abgestuft, die Kreuzung mit der Kreisstraße im Ortsbereich bleibt unverändert bestehen.

(2) Der Entstehung einer neuen Kreuzung steht es gleich, wenn

- a) ein nicht öffentlicher Weg zur rechtlich öffentlichen Straße gewidmet und im Zusammenhang damit die bisherige Zufahrt (§ 8 a Abs. 1) oder seine Über- oder Unterführung geändert wird. Dabei ist es ohne Belang, ob der nicht öffentliche Weg bisher schon tatsächlich dem öffentlichen Verkehr gedient hat;
- b) ein öffentlicher Weg, der nach der Beschaffenheit seiner Fahrbahn nicht geeignet und nicht dazu bestimmt war, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, zu einer diesem Verkehr dienenden Straße ausgebaut und infolgedessen sein bisheriger Anschluss an eine Bundesfernstraße oder seine Kreuzung mit ihr geändert werden muss (§ 12 Abs. 1 Satz 3). "Geeignet" für einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr ist eine Fahrbahn nur dann, wenn sie regelmäßig auch Lastkraftwagen aufnehmen kann, ohne einen über die normale Abnutzung hinausgehenden Schaden zu erleiden. "Bestimmt" für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr ist ein Weg nicht schon deshalb, weil er früher uneingeschränkt dem öffentlichen Verkehr gewidmet worden ist. Der Weg muss vielmehr nach dem Willen des Trägers der Straßenbaulast für jedermann erkennbar dem Verkehr mit Kraftfahrzeugen jeder Art dienen. Ein Anhalt dafür ist seine regelmäßige Benutzung mit Kraftfahrzeugen aller Art. Bei nur gelegentlicher Benutzung eines öffentlichen Weges oder einer Benutzung nur

mit Personenkraftwagen oder Motorrädern oder nur durch Anlieger kann er noch nicht als dazu bestimmt angesehen werden, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen.

- (3) Wegen des Hinzukommens eines weiteren Straßenastes zu einer bestehenden Kreuzung wird auf Nr. 6 e verwiesen.
- (4) Die Kosten einer neuen Kreuzung hat nach dem Veranlassungsprinzip der Träger der Straßenbaulast der hinzugekommenen Straße - bei geteilter Baulast auch der Baulastträger der Gehwege - zu tragen (§ 12 Abs. 1 Satz 1, Abs. 6). Wegen des Umfangs der Kostenmasse siehe Nr. 12.

5 - Bau einer neuen Kreuzung oder Einmündung aufgrund mehrseitiger Veranlassung

- (1) Eine neue Kreuzung entsteht auch dann, wenn mehrere Straßen gleichzeitig hergestellt (neu angelegt) werden (§ 12 Abs. 2). "Gleichzeitig" werden öffentliche Straßen nicht nur dann angelegt, wenn die Bauausführung zeitlich ganz oder teilweise zusammentrifft, sondern auch dann, wenn während der Planung oder Bauausführung der einen Straße das Bedürfnis nach dem Bau der anderen auf Grund von Plänen so rechtzeitig dargelegt wird, dass auf die Kreuzung oder Einmündung in zumutbarer Weise Rücksicht genommen werden kann. Die Berücksichtigung der Planung setzt voraus, dass derjenige, der sie verlangt, seinen Kostenanteil (siehe unten Absatz 3) übernimmt.
- (2) Der gleichzeitigen Anlegung neuer Straßen steht es gleich, wenn
 - a) an vorhandenen höhenungleichen Kreuzungen von Straßen, die bisher nicht miteinander verbunden waren, Anschlussstellen neu geschaffen werden (§ 12 Abs. 2) oder
 - b) ein nicht kraftfahrzeugfähiger Weg zugleich mit dem Neubau einer Bundesfernstraße zu einer dem allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr dienenden Straße ausgebaut wird (vgl. Nr. 4 Abs. 2 b).
- (3) Die Kosten der Kreuzungsanlage werden zwischen den Beteiligten - gegebenenfalls bei geteilter Baulast einschließlich der Baulastträger der Gehwege - im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste geteilt (§ 12 Abs. 2 Satz 1). Die zur Straße gehörenden Rad- und Gehwege, die Trennstreifen und die befestigten Seitenstreifen sind bei der Bemessung der Fahrbahnbreiten einzubeziehen (§ 12 Abs. 2 Satz 2). Außer Betracht bleiben die unbefestigten Seitenstreifen. Maßgeblich sind die Fahrbahnbreiten, die die Straßen nach der Kreuzungsmaßnahme auf den an die Kreuzung anschließenden, nicht kreuzungsbeeinflussten Strecken haben. Ist ein nicht kreuzungsbeeinflusster Querschnitt im Einzelfall nicht feststellbar, ist als maßgeblicher Querschnitt die Breite der vorhandenen durchgehenden Fahrstreifen samt den vorhandenen in Satz 2 genannten Straßenbestandteilen ohne kreuzungsbedingte Aufweitungen anzusetzen. Wird eine Straße im Kreuzungsbereich im Vorgriff auf einen beabsichtigten Ausbau der anschließenden Strecke verbreitert, so ist die künftige Fahrbahnbreite anzusetzen. Dabei ist jeder vom Mittelpunkt der Kreuzungsanlage ausgehende Straßenast gesondert zu berücksichtigen. Für durchlaufende Straßenzüge werden daher zwei Kostenanteile berechnet. Der Kostenanteil jedes Straßenastes wird in einer Bruchzahl ausgedrückt, deren Nenner durch die Summe der Fahrbahnbreiten aller von der Kreuzung ausgehenden Straßenäste und deren Zähler durch die Fahrbahnbreite des jeweiligen Straßenastes gebildet wird.

Beispiele:

- a) Einmündung einer neu angelegten Kreisstraße (RQ 10,50) mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m (Ast A) in eine neu gebaute Bundesstraße (RQ 15) mit einer Fahrbahnbreite von 12,00 m (Äste B und C).

Kostenteilungsschlüssel:

$$\text{Ast A: } \frac{7,5}{7,5+12+12} = \frac{7,5}{31,5}$$

$$\text{Ast B: } \frac{12}{7,5+12+12} = \frac{12}{31,5}$$

$$\text{Ast C: } \frac{12}{7,5+12+12} = \frac{12}{31,5}$$

Kostenanteil des Landkreises:

$$\text{Ast A: } \frac{7,5}{31,5}$$

Kostenanteil des Bundes:

$$\text{Aste B und C} = 2 \times \frac{12}{31,5} = \frac{24}{31,5}$$

- b) Kreuzung einer neuen Bundesautobahn (RQ 29) mit einer Fahrbahnbreite von 26,00 m (Äste A und B) und einer neuen Landesstraße (RQ 10,50) mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m (Äste C und D).

Kostenteilungsschlüssel:

$$\text{Ast A: } \frac{26}{26+26+7,5+7,5} = \frac{26}{67}$$

$$\text{Ast B: } \frac{26}{26+26+7,5+7,5} = \frac{26}{67}$$

$$\text{Ast C: } \frac{7,5}{26 + 26 + 7,5 + 7,5} = \frac{7,5}{67}$$

$$\text{Ast D: } \frac{7,5}{26 + 26 + 7,5 + 7,5} = \frac{7,5}{67}$$

Kostenanteil des Bundes:

$$\text{Äste A und B} = 2 \times \frac{26}{67} = \frac{52}{67}$$

Kostenanteil des Landes:

$$\text{Äste C und D} = 2 \times \frac{7,5}{67} = \frac{15}{67}$$

- c) Herstellung von Verbindungsarmen zwischen einer Bundesautobahn (RQ 29) mit einer Fahrbahnbreite von 26,00 m (Äste A und B) und einer bisher anschlussfrei unterführten Kreisstraße (RQ 9,50) mit einer Fahrbahnbreite einschließlich einseitigem Radweg von 8,50 m (Äste C und D).

Kostenteilungsschlüssel:

$$\text{Ast A: } \frac{26}{26 + 26 + 8,5 + 8,5} = \frac{26}{69}$$

$$\text{Ast B: } \frac{26}{26 + 26 + 8,5 + 8,5} = \frac{26}{69}$$

$$\text{Ast C: } \frac{8,5}{26 + 26 + 8,5 + 8,5} = \frac{8,5}{69}$$

$$\text{Ast D: } \frac{8,5}{26 + 26 + 8,5 + 8,5} = \frac{8,5}{69}$$

Kostenanteil des Bundes:

$$\text{Äste A und B} = 2 \times \frac{26}{69} = \frac{52}{69}$$

Kostenanteil des Landkreises:

$$\text{Äste C und D} = 2 \times \frac{8,5}{69} = \frac{17}{69}$$

Änderung und Ergänzung bestehender Kreuzungen oder Einmündungen

6 - Änderungen und Ergänzung

Eine Kreuzung wird zum Beispiel geändert, wenn

- a) anstelle einer höhengleichen Kreuzung eine Über- oder Unterführung gegebenenfalls mit Verbindungsarmen gebaut oder für einzelne Verkehrsarten eine besondere Über- oder Unterführung (Gehwegüberführung, Radwegunterführung) hergestellt wird,
- b) ein Kreuzungsbauwerk verstärkt oder verbreitert wird, Verbindungsarme geändert oder ergänzt werden,
- c) an einer höhengleichen Kreuzung durch Herstellung von Fahrbahnteilern, Mündungstrichtern, Sichtfeldern, Ein- und Ausfahrstreifen, Kreisverkehrsanlagen, sonstige bauliche Maßnahmen wie Verkehrsinseln oder durch Verkehrszeichen und -einrichtungen sowie Verkehrsanlagen aller Art (z.B. Lichtzeichenanlagen, Fahrbahnmarkierungen) die Sicherheit oder die Leichtigkeit des Verkehrs im Sinne von § 3 Abs. 1 verbessert wird,
- d) eine Kreuzung unter Aufhebung der bisherigen Kreuzungsanlage verlegt oder wegen ihrer verkehrlichen Unzulänglichkeit höher oder tiefer gelegt wird,
- e) an einer Straße die Fahrbahn verbreitert, Radwege angelegt oder geändert oder eine Richtungsfahrbahn neu angelegt wird und infolgedessen bestehende Kreuzungen geändert werden müssen,
- f) ein Straßenast eingezogen wird.

Ergänzungen von Kreuzungsanlagen stehen den Änderungen gleich (§ 12 Abs. 5). Nicht zu den Änderungen gehören Maßnahmen, die ausschließlich der laufenden Unterhaltung und Erneuerung dienen (z.B. die Auswechslung eines abgängigen Brückengeländers).

Wird an einer höhengleichen Kreuzung oder Einmündung ein weiterer Straßenast angelegt, ist dies als neue Kreuzung (§ 12 Abs. 1) zu behandeln. Die Kosten der hierdurch notwendigen Baumaßnahmen an den vorhandenen Ästen (z. B. Abbiegestreifen) hat der Hinzukommende zutragen.

Wenn an der bestehenden Kreuzung oder Einmündung auch ohne das Hinzukommen des

weiteren Astes eine Änderung konkret geplant oder aus verkehrlichen Gründen aktuell geboten ist, wird die gesamte Maßnahme entsprechend § 12 Abs. 3a wie eine Änderung behandelt. In diesem Fall findet auf den hinzukommenden Ast die Bagatellklausel (Nr.9) keine Anwendung.

Wird an der Einmündung eines Verbindungsarmes einer höhenungleichen Kreuzung ein weiterer Straßenast angelegt, so wird dies als Änderung einer höhengleichen Kreuzung behandelt. Da der Verbindungsarm kein selbständiger Straßenzug ist, wird der auf ihn entfallende Kostenanteil gemäß Nr. 7 Abs. 3 auf die sich höhenungleich kreuzenden Straßen verteilt, zwischen denen er den Verkehr verbindet. Auf den hinzukommenden Ast findet die Bagatellklausel (Nr.9) keine Anwendung.

7 - Kostentragung bei der Änderung höhenungleicher Kreuzungen

- (1) Bei einseitiger Veranlassung hat der Träger der Straßenbaulast, der die Änderung verlangt oder hätte verlangen müssen, die gesamten Kosten für die Änderung der Kreuzungsanlage zu tragen (§ 12 Abs. 3 Nr. 1). Bei mehrseitiger Veranlassung sind die Änderungskosten zwischen den Trägern der Straßenbaulast, die die Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen, aufzuteilen und zwar im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste (nicht der Verbindungsarme), wie sie sich nach der Änderung darstellen (§ 12 Abs. 3 Nr. 2). Ein beteiligter Straßenbaulastträger hätte eine Änderung dann verlangen müssen, wenn er vor der Änderungsmaßnahme verpflichtet gewesen war, seinerseits eine Änderung seiner Straße auszuführen. In diesem Zeitpunkt muss sein Entscheidungsspielraum wegen der vorhandenen Verkehrsbedürfnisse oder aus Gründen der Sicherheit derart eingeschränkt sein, dass sein Untätigbleiben gegen eine fällige Verpflichtung aus der Baulast verstößt (so BVerwG, Urteil vom 18.09.1987, VkB1 1988, 311 zu § 12 Abs. 3 FStrG; abweichend BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, VkB1 1992, 460 zu § 12 EKrG und Urteil vom 17.12.1993, VkB1 1994, 343 zu § 41 Abs. 5 WaStrG). Ob ein Träger der Straßenbaulast eine Änderung hätte verlangen müssen, ist gegebenenfalls in der Planfeststellung zu entscheiden (vgl. Nr. 3). Wegen der Bemessung der Fahrbahnbreiten und der Berechnungsgrundsätze vgl. Nr. 5 Abs. 3. Bei Ortsdurchfahrten in geteilter Baulast gilt Nr. 8 Abs. 3 entsprechend; eine Kostenbeteiligung des Baulastträgers der Gehwege richtet sich ausschließlich nach Nr. 16 der Ortsdurchfahrtenrichtlinien.

Liegt ein Verlangen oder Verlangenen müssen des anderen Beteiligten nicht vor, ist das Kreuzungsbauwerk in den bisherigen Abmessungen des Verkehrsraumes sowie mit der bisherigen Tragfähigkeit, aber unter Berücksichtigung der geltenden Sicherheitsstandards neu zu errichten. Der einseitig verlangende Baulastträger prüft dann, ob er ohne kreuzungsrechtliche Verpflichtung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit (z.B. im Hinblick auf die Erhaltungslast gemäß § 13 Abs. 2) das Kreuzungsbauwerk mit einer höheren Tragfähigkeit errichtet. Die Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen (ARS Nr. 28/2003, VkB1 2003, S. 635) bleiben unberührt.

Beispiel:

Die Überführung einer Bundesstraße wird verbreitert. Bei dieser Gelegenheit müsste auch die darunter liegende Kreisstraße mit einer Fahrbahnbreite von 4 m auf eine solche von 6 m gebracht werden. Da der Landkreis diese Forderung nicht stellt, obwohl er sie auf Grund seiner Pflichten als Baulastträger hätte stellen müssen, wird eine entsprechende Anordnung in der Planfeststellung getroffen.

- (2) Wird mit der Änderung einer höhenungleichen Kreuzung nach § 12 Abs. 3 Nr. 1 gleichzeitig eine Anschlussstelle neu geschaffen (vgl. Nr. 5 Abs. 2 Buchst. a), so sind die

Maßnahmen wegen der unterschiedlichen Kostenfolgen getrennt zu behandeln.

Beispiel:

Eine Bundesautobahn, die von einer Kreisstraße gekreuzt wird, wird auf 6 Fahrstreifen verbreitert. Zugleich wird eine Anschlussstelle neu geschaffen. Die Kosten der Kreuzungsänderung, die durch den Ausbau der Bundesautobahn bedingt sind, trägt nach § 12 Abs. 3 Nr. 1 der Baulastträger der Bundesfernstraße. Die Kosten für die Anschlussstelle werden gemäß § 12 Abs. 2 im Verhältnis der Fahrbahnbreiten nach dem Ausbau geteilt.

- (3) Änderungen von Verbindungsarmen einschließlich ihrer Einmündungsbereiche sind wie Änderungen höhenungleicher Kreuzungen zu behandeln, jedoch ist bei solchen Maßnahmen von gleichzeitiger Veranlassung auszugehen (§ 12 Abs. 3 Nr. 2).

Beispiel:

Der Verbindungsarm zwischen einer Bundesautobahn und einer Landesstraße wird mit einer Lichtzeichenanlage ausgestattet. Die Kosten werden nach den Fahrbahnbreiten der Bundesautobahn und der Landesstraße geteilt (vgl. Berechnung im Beispiel Nr. 5 Abs. 3 Buchst. b).

8 - Kostentragung bei der Änderung höhengleicher Kreuzungen oder Einmündungen

- (1) Bei der Änderung höhengleicher Kreuzungen ist das Maß der Veranlassung bei den jeweils beteiligten Trägern der Straßenbaulast nicht feststellbar, weil Ausbaumaßnahmen auf nur einem Straßenast durch die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse auf anderen Straßenästen bedingt sein können. Die Änderungskosten sind daher wie bei der gleichzeitigen Neuanlegung mehrerer Straßen im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste aufzuteilen (§ 12 Abs. 3 a Satz 1 i.V.m. § 12 Abs. 2). Maßgeblich sind - wie die Verweisung auf § 12 Abs. 2 ergibt - die Fahrbahnbreiten auf den an die Kreuzung nach der Änderung anschließenden Strecken der Kreuzung. Für die an der Kreuzungsmaßnahme beteiligten Äste kommt es auf die Baulastverhältnisse nach der Änderung an. Wegen der Bemessung der Fahrbahnbreiten siehe Nr. 5 Abs. 3 und wegen der Berücksichtigung von Straßenbahngleisen siehe Nr. 10.

Beispiele:

- a) Der Ausbau einer Bundesstraße (RQ 15) mit einer Fahrbahnbreite von 12 m (Äste A und B) macht die Änderung gegenüberliegender Einmündungen einer Landesstraße (RQ 9,50) mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m (Ast C) und einer Kreisstraße (Kronenbreite 7,00 m) mit einer Fahrbahnbreite von 5,00 m (Ast D) erforderlich.

Kostenteilungsschlüssel:

$$\text{Ast A: } \frac{12}{12+12+6,5+5} = \frac{12}{35,5}$$

$$\text{Ast B: } \frac{12}{12+12+6,5+5} = \frac{12}{35,5}$$

$$\text{Ast C: } \frac{6,5}{12+12+6,5+5} = \frac{6,5}{35,5}$$

$$\text{Ast D: } \frac{5}{12+12+6,5+5} = \frac{5}{35,5}$$

Kostenanteil des Bundes:

$$\text{Äste A und B} = 2 \times \frac{12}{35,5} = \frac{24}{35,5}$$

Kostenanteil des Landes:

$$\text{Ast C: } \frac{6,5}{35,5}$$

Kostenanteil des Landkreises:

$$\text{Ast D: } \frac{5}{35,5}$$

- b) Eine Straßenkreuzung an einer Stadtgrenze wird in eine Kreisverkehrsanlage umgebaut. Beteiligt sind: eine durchgehende Bundesstraße (RQ 15), die bis zur Kreuzung freie Strecke ist und 12 m Fahrbahnbreite hat (Ast A), die anschließende Ortsdurchfahrt in der Baulast der Stadt mit einer Fahrbahnbreite von 24 m (Ast B), eine einmündende Landesstraße (RQ 10,50) mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m (Ast C) und eine durchgehende Stadtstraße mit einer Fahrbahnbreite einschließlich beidseitiger Gehwege von 12 m (Äste D und E).

Kostenteilungsschlüssel:

$$\text{Ast A: } \frac{12}{12+24+7,5+12+12} = \frac{12}{67,5}$$

$$\text{Ast B: } \frac{24}{12 + 24 + 7,5 + 12 + 12} = \frac{24}{67,5}$$

$$\text{Ast C: } \frac{7,5}{12 + 24 + 7,5 + 12 + 12} = \frac{7,5}{67,5}$$

$$\text{Ast D: } \frac{12}{12 + 24 + 7,5 + 12 + 12} = \frac{12}{67,5}$$

$$\text{Ast E: } \frac{12}{12 + 24 + 7,5 + 12 + 12} = \frac{12}{67,5}$$

Kostenanteil des Bundes:

$$\text{Ast A: } \frac{12}{67,5}$$

Kostenanteil des Landes:

$$\text{Ast C: } \frac{7,5}{67,5}$$

Kostenanteil der Stadt:

$$\text{Ast B, D und E: } \frac{24}{67,5} + \frac{12}{67,5} + \frac{12}{67,5} = \frac{48}{67,5}$$

- (2) Mehrere Einmündungen an gleicher Stelle werden kostenmäßig wie Kreuzungen behandelt (§ 12 Abs. 6 Satz 2)
- (3) Bei geteilter Baulast in Ortsdurchfahrten gehören die Kosten der kreuzungsbedingten Anlegung oder Änderung von Gehwegen im Kreuzungsbereich einschließlich ihrer Über- oder Unterführung zur Kostenmasse der Kreuzung. Die Gehwege sind in die Fahrbahnbreiten gemäß § 12 Abs. 2 Satz 2 einzubeziehen.

Soweit die Gehwege - einschließlich ihrer Über- oder Unterführung - neu angelegt oder verbreitert werden, wird der auf den betreffenden Kreuzungsast entfallende Kostenanteil

zwischen den Baulastträgern der Fahrbahn und der Gehwege nach den Grundsätzen des Abschnitts III der Ortsdurchfahrtsrichtlinien im Verhältnis der Fahrbahnbreite zur Breite der beteiligten Gehwege geteilt. Dabei sind die maßgeblichen Verkehrsraumbreiten entsprechend § 12 Abs. 2 Satz 2 zu bemessen. Die Über- oder Unterführung eines bestehenden Gehweges als solche löst keine Kostenbeteiligung seines Baulastträgers aus. Bei Lichtsignalanlagen unterbleibt eine Kostenbeteiligung des Baulastträgers der Gehwege.

9 - Bagatellklausel bei der Änderung höhengleicher Kreuzungen oder Einmündungen

Von der Kostenbeteiligung nach Fahrbahnbreiten sind die Träger der Straßenbaulast für diejenigen an einer Kreuzung beteiligten Straßenäste befreit, auf denen vor der Änderung der durchschnittliche tägliche Verkehr mit Kraftfahrzeugen nicht mehr als 20 vom Hundert des Verkehrs auf anderen beteiligten Straßenästen beträgt. Die Träger der Straßenbaulast für die Straßenäste, denen gegenüber ein Straßenast oder mehrere andere Straßenäste mit ihrem Verkehr nicht über 20 vom Hundert kommen, haben dann im Verhältnis ihrer Fahrbahnbreiten den Anteil der Änderungskosten mitzutragen, der auf den oder die Träger der Straßenbaulast für die Straßenäste mit geringerem Verkehr entfallen würde (§ 12 Abs. 3 a Satz 2). Um in Zweifelsfällen den vorhandenen durchschnittlichen täglichen Verkehr in Kfz/24 h (DTV) auf den jeweiligen Straßenästen zu ermitteln, sollen die Werte der jüngsten Zählungen nach den vom BMVBS herausgegebenen Richtlinien für die Straßenverkehrszählungen herangezogen werden. Darüber hinaus besteht z.B. auch die Möglichkeit, die Belastungen durch Querschnittszählungen des fließenden Verkehrs auf Grund von Stichprobenerhebungen nach den "Richtlinien für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen" in der jeweils gültigen Fassung zu ermitteln. Der Nachweis ist zu dokumentieren.

Beispiele:

- a) An der Änderung einer Straßenkreuzung sind beteiligt: eine durchgehende Bundesstraße (RQ 12,50) mit einer Fahrbahnbreite von 8,50 m und einem DTV von 9.000 Kfz/24h (Ast A), die anschließende Ortsdurchfahrt mit beiderseitigen Gehwegen in der Baulast der Gemeinde mit einer Fahrbahnbreite einschließlich der Gehwege von 16,50 und einem DTV von 11.000 Kfz/24 h (Ast B), eine einmündende Landesstraße (RQ 12,50) mit einer Fahrbahnbreite von 8,50 m und einem DTV von 3.500 Kfz/24 h (Ast C) und eine einmündende Kreisstraße mit einseitigem Gehweg von 8 m und einem DTV von 1.100 Kfz/24 h (Ast D).

Das Verkehrsaufkommen des Astes D beträgt nicht mehr als 20 vom Hundert der Äste A und B aber mehr als 20 vom Hundert des Astes C.

Kostenteilungsschlüssel:

$$\text{Ast A: } \frac{8,5}{8,5 + 16,5 + 8,5 + 8} = \frac{8,5}{41,5}$$

$$\text{Ast B: } \frac{16,5}{8,5 + 16,5 + 8,5 + 8} = \frac{16,5}{41,5}$$

$$\text{Ast C: } \frac{8,5}{8,5+16,5+8,5+8} = \frac{8,5}{41,5}$$

$$\text{Ast D: } \frac{8}{8,5+16,5+8,5+8} = \frac{8}{41,5}$$

Kostentragung:

Die Träger der Baulast für die Äste A und B tragen neben ihren eigenen Kosten den Anteil des Astes D im Verhältnis ihrer Fahrbahnbreiten mit, der Träger der Baulast für den Ast C ist zur Kostenmittragung für den Ast D nicht verpflichtet.

$$\text{Ast A: } \frac{8,5}{8,5+16,5} = \frac{8,5}{25}$$

$$\text{Ast B: } \frac{16,5}{8,5+16,5} = \frac{16,5}{25}$$

Kostenanteil des Bundes:

$$\text{Ast A + Anteil Ast D} = \frac{8,5}{41,5} + \frac{8,5}{25} \times \frac{8}{41,5}$$

Kostenanteil des Landes:

$$\text{Ast C} = \frac{8,5}{41,5}$$

Kostenanteil der Gemeinde:

$$\text{Ast B + Anteil Ast D} = \frac{16,5}{41,5} + \frac{16,5}{25} \times \frac{8}{41,5}$$

Der Landkreis als Träger der Baulast für den Ast D wird an der Kostentragung nicht beteiligt.

- b) An der Änderung einer Straßenkreuzung sind beteiligt: eine durchgehende Bundesstraße (RQ 12,50), von der der eine Fahrbahnast eine Fahrbahnbreite von 8,5 m und einem DTV von 9.000 Kfz/24 h (Ast A) und der andere Fahrbahnast eine Fahrbahnbreite von 8,5 m und einem DTV von 2.000 Kfz/24 h (Ast B) hat; eine einmündende Gemeindestraße (RQ 15) mit einer Fahrbahnbreite von 12 m und einem DTV von 11.000 Kfz/24 h (Ast C) und eine einmündende Kreisstraße (RQ 9,50) mit einer Fahrbahnbreite von 6,5 m und einem DTV von 380 Kfz/24 h (Ast D).

Das Verkehrsaufkommen des Astes D beträgt weniger als 20 vom Hundert der Äste A bis C; das Verkehrsaufkommen des Astes B beträgt weniger als 20 vom Hundert des Astes C, aber mehr als 20 vom Hundert des Astes A.

Kostenteilungsschlüssel:

$$\text{Ast A: } \frac{8,5}{8,5 + 8,5 + 12 + 6,5} = \frac{8,5}{35,5}$$

$$\text{Ast B: } \frac{8,5}{8,5 + 8,5 + 12 + 6,5} = \frac{8,5}{35,5}$$

$$\text{Ast C: } \frac{12}{8,5 + 8,5 + 12 + 6,5} = \frac{12}{35,5}$$

$$\text{Ast D: } \frac{6,5}{8,5 + 8,5 + 12 + 6,5} = \frac{6,5}{35,5}$$

Kostentragung:

Der Kostenanteil des Astes D wird, weil der Ast D weniger als 20 vom Hundert des Verkehrsaufkommens der Äste A, B und C hat, zunächst auf diese Äste aufgeteilt:

$$\text{Ast A: } \frac{8,5}{8,5 + 8,5 + 12} \times \frac{6,5}{35,5} = \frac{8,5}{29} \times \frac{6,5}{35,5}$$

$$\text{Ast B: } \frac{8,5}{8,5 + 8,5 + 12} \times \frac{6,5}{35,5} = \frac{8,5}{29} \times \frac{6,5}{35,5}$$

$$\text{Ast C: } \frac{12}{8,5 + 8,5 + 12} \times \frac{6,5}{35,5} = \frac{12}{29} \times \frac{6,5}{35,5}$$

Da das Verkehrsaufkommen des Astes B weniger als 20 vom Hundert des Astes C beträgt, hat der Träger der Baulast des Astes C den Kostenanteil des Astes B einschließlich dessen Anteil für den Ast D zu tragen.

Kostenanteil des Bundes:

$$\text{Ast A} + \text{Anteil Ast D} = \frac{8,5}{35,5} + \frac{8,5}{29} \times \frac{6,5}{35,5}$$

Kostenanteil der Stadt:

$$\begin{aligned} & \text{Ast C} + \text{Anteil D} + \text{Ast B} + \text{Anteil D} \\ &= \frac{12}{35,5} + \frac{12}{29} \times \frac{6,5}{35,5} + \frac{8,5}{35,5} + \frac{8,5}{29} \times \frac{6,5}{35,5} \end{aligned}$$

Der Bund trägt keine Kosten für seinen Ast B. Der Landkreis als Träger der Baulast für den Ast D trägt keine Kosten.

10 - Kostentragung bei der Änderung höhengleicher Kreuzungen oder Einmündungen bei Mitbenutzung durch Straßenbahnen

- (1) Wird die zu ändernde Kreuzung auch von einer Straßenbahn benutzt, so ist zu unterscheiden, ob sich die Straßenbahn befindet
1. innerhalb des bei der Bemessung der Fahrbahnbreiten gemäß § 12 Abs. 2 zu berücksichtigenden Teiles des Straßenkörpers
 - a) jedoch nicht auf besonderem Bahnkörper,
 - b) auf besonderem Bahnkörper,
 2. außerhalb des bei der Bemessung der Fahrbahnbreiten gemäß § 12 Abs. 2 zu berücksichtigenden Teiles des Straßenkörpers,
 3. außerhalb der Straße und unabhängig von der Straße auf besonderem Bahnkörper.
- (2) Im Falle 1. a) liegen die Straßenbahngleise im Straßenkörper innerhalb des für die Bemessung der Fahrbahnbreiten maßgeblichen Teiles; die von der Straßenbahn in Anspruch genommenen Straßenteile gehen daher mit in die Berechnung der Fahrbahnbreiten ein. Eine etwaige Folgekostenregelung bleibt hiervon unberührt.

- (3) In den Fällen 1. b) und 2. werden die von der Straßenbahn eingenommenen Breiten nicht zur Fahrbahnbreite der Straße gerechnet. Durch das Vorhandensein der Straßenbahn wird jedoch vielfach die Änderung der Kreuzungsanlage kostspieliger als ohne sie (z.B. eine breitere Brücke). In solchen Fällen ist festzustellen, wie hoch die Kosten der Änderung ohne Rücksicht auf die Straßenbahn wären (eigentliche Änderungskosten) und wie hoch die Mehrkosten wegen der Straßenbahn sind. Nur die eigentlichen Änderungskosten sind nach dem Verhältnis der Fahrbahnbreiten zu teilen. Die Mehrkosten fallen zunächst dem Träger der Straßenbaulast derjenigen Straße, in der die Straßenbahn liegt, allein zur Last. Ob dieser vom Straßenbahnunternehmer die Erstattung der Mehrkosten verlangen kann, hängt von den besonderen Rechtsverhältnissen zwischen ihnen ab (Vereinbarung, Planfeststellung).
- (4) Im Falle 3. ist die Straßenbahn im Verhältnis zur Straße, die sie kreuzt, gemäß § 1 Abs. 5 EKrG wie eine Eisenbahn zu behandeln. Es gelten die Vorschriften des EKrG. Muss die Straßenkreuzung wegen einer Verbreiterung derjenigen Straße geändert werden, neben der parallel eine Straßenbahn verläuft, und hat dies Auswirkungen auf die Kreuzung der Straßenbahn mit der anderen Straße, so sind die dadurch dem Baulastträger der anderen Straße z.B. nach § 13 EKrG entstehenden Kosten in die Kostenmasse nach § 12 Abs. 3 a Satz 1 einzubeziehen.

11 - Abweichende Kostenregelungen

Wenn vor dem Inkrafttreten des 2. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes am 7.7.1974 die Tragung der Kosten auf Grund eines festgestellten Planes oder einer Vereinbarung anders als in § 12 Abs. 2, 3 und 3 a geregelt war (Nrn. 4, 5, 7 und 8), so bleibt es dabei (Artikel 2 Abs. 3 des 2. FStrÄndG).

Kostenmasse

12 - Umfang der Kostenmasse

- (1) Die Kostenmasse (kreuzungsbedingte Kosten) umfasst die Aufwendungen für alle Maßnahmen
- innerhalb des Bereichs, in dem sich die Kreuzungsmaßnahme an den beteiligten Ästen baulich auswirkt (räumlicher Kreuzungsbereich),
 - die zur Verbesserung der Sicherheit oder zur leichteren Abwicklung der sich kreuzenden Verkehrsströme erforderlich sind, und
 - die notwendig sind, damit die Kreuzung unter Berücksichtigung der abwägungserheblichen Belange den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung nach aktuellem technischen Standard sowie der übersehbaren Verkehrsentwicklung entspricht. Dazu gehört auch eine notwendige Wiederherstellung der beteiligten Straßenäste im räumlichen Kreuzungsbereich nach aktuellem technischen Stand (insbesondere Querschnitt, Aufbau, Tragfähigkeit, Sicherheitseinrichtungen).
- (2) Zur Kostenmasse gehören auch
- a) die Aufwendungen für Folgemaßnahmen, die infolge der Kreuzungsmaßnahme an Verkehrswegen und sonstigen Anlagen erforderlich werden, die nicht zu den an der Kreuzung beteiligten Straßen gehören; die Folgemaßnahmen beschränken sich jedoch auf die Wiederherstellung in den alten Abmessungen

und in gleichwertiger Ausführung. Will der Träger einer Anlage, die von Folgemaßnahmen betroffen ist, weitergehende, nicht kreuzungsbedingte Änderungen verwirklichen, so hat er die Kosten dafür zu tragen.

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

Kosten, die ein Beteiligter nicht als Baulastträger zu tragen hat (z.B. erstmalige Herstellung einer Straßenbeleuchtung) oder hinsichtlich derer ihm auf Grund bestehender Rechtsverhältnisse ein Anspruch gegen Dritte zusteht (z.B. auf Grund bestehender Gestattungsverträge für Versorgungsleitungen), gehören nicht zur Kostenmasse.

- (3) Beim Bau einer neuen Kreuzung (§ 12 Abs. 1) gehören zur Kostenmasse auch die Kosten der Änderungen, die an den anderen beteiligten Straßen zur Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung notwendig sind. Eine Verkehrsentwicklung ist übersehbar, wenn förmliche Planungen (z.B. Bedarfsplan, Linienbestimmung nach § 16, Fachplan, Bauleitplanung) bestehen, die Rückschlüsse auf die konkrete Ausgestaltung der Kreuzungsanlage zulassen.

Beim Bau einer neuen höhenungleichen Kreuzung gehören zur Kostenmasse die Aufwendungen für die Über- oder Unterführung (insbesondere Brückenbauwerk, Erdbau, Ober- und Unterbau, Grunderwerb) in den der übersehbaren Verkehrsentwicklung entsprechenden Abmessungen.

- (4) Wird eine höhenungleiche Kreuzung auf einseitiges Verlangen gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 1 geändert, so beschränkt sich die Kostenmasse bezüglich der anderen Straße auf deren Wiederherstellung in gleichwertiger Ausführung. Unberührt bleibt eine Verbesserung aus eigenen Interessen des für das Kreuzungsbauwerk Unterhaltungspflichtigen gemäß Nr. 7 Abs. 1.

Hat der Baulastträger der anderen Straße über die gleichwertige Wiederherstellung hinausgehende Ausbauabsichten, so hat er sich nach § 12 Abs. 3 Nr. 2 an den Kosten zu beteiligen.

- (5) Kreuzt eine Bundesfernstraße neu einen öffentlichen Weg, der nach der Beschaffenheit seiner Fahrbahn nicht geeignet und nicht dazu bestimmt ist, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen (vgl. Nr. 4 Abs. 2 b), beschränkt sich die Kostenmasse auf diejenigen Aufwendungen, die aufgrund der Überschneidung des Weges nach seiner derzeitigen Verkehrsbedeutung notwendig sind. Auf die ARS Nr. 12/1991 (VkB. 1991, S. 450) und Nr. 28/2003 (VkB. 2003, S. 635) betreffend die Gestaltung ländlicher Wege wird in diesem Zusammenhang hingewiesen. Hat der Träger der Straßenbaulast eines solchen vorhandenen Weges die Absicht, ihn zu einer dem allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr dienenden Straße auszubauen, ist Nr. 5 Abs. 3 anzuwenden.

13 - Zusammensetzung der Kostenmasse

Die Kostenmasse setzt sich zusammen aus den Grunderwerbskosten (Nr. 14) und den Baukosten (Nr. 15).

14 – Grunderwerbskosten

(1) Zu den Grunderwerbskosten gehören

- a) alle Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken (einschließlich Gebäuden) oder Rechten. Zu den Aufwendungen gehören auch Nebenentschädigungen, Entschädigungen für Rechte Dritter, Beurkundungsgebühren, Kosten für Sachverständigengutachten, Vermessungskosten;
- b) Entschädigungen für die durch die Kreuzung bedingten Wertminderungen fremder Grundstücke.

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

15 – Baukosten

Zu den Baukosten gehören insbesondere die Aufwendungen

- a) bei allen Kreuzungen und Einmündungen für Freimachen des Baugeländes, Entschädigungen für Flur- und Sachschäden, Erdbau, Deckenbauarbeiten, Entwässerung, Beseitigung nicht mehr benötigter Anlagen, Abbruch von Gebäuden, Stützmauern, Lärmschutzanlagen, Verkehrszeichen und -einrichtungen, Aufrechterhaltung des Verkehrs und Verkehrsumleitungen einschließlich Behelfsbrücken, Bepflanzung;
- b) bei Über- und Unterführung ferner für Gründungen, Unterbauten (Pfeiler, Widerlager), Überbauten, Baubehelfe, die Rampen und Einschnitte sowie die Verbindungsarme und die zu ihrer verkehrstechnisch einwandfreien Führung notwendigen Bauwerke.

Unterhaltung der Kreuzungsanlagen (laufende Unterhaltung und Erneuerung)

16 - Höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen

Die Unterhaltung der Kreuzungsanlage obliegt bei höhengleichen Kreuzungen dem Träger der Straßenbaulast der Bundesstraße (§ 13 Abs. 1 und 8). Die räumliche Abgrenzung der zur Kreuzung oder Einmündung gehörenden Anlagen ist in § 1 FStrKrV geregelt. Die FStrKrV legt nur die Zuständigkeitsgrenzen für die Straßenunterhaltung fest, nicht aber für die über die Unterhaltung hinausgehende Straßenbaulast an der kreuzenden Straße. Die Grenzen für die Straßenbaulast und für das Eigentum zwischen Bundesstraße und kreuzender Straße ändern sich durch die Verordnung nicht. Räumen und Streuen bei Schnee und Eisglätte gehören nicht zur Unterhaltung (§ 3 Abs. 3 FStrG).

17 - Über- und Unterführungen

Bei Über- und Unterführungen hat der Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraße die Unterhaltungslast für das Kreuzungsbauwerk, während die übrigen Teile der Kreuzungsanlage vom Träger der Straßenbaulast für diejenige Straße zu unterhalten sind, zu der sie gehören (§ 13 Abs. 2); dies gilt auch, wenn nur Gehwege über- oder unterführt werden (vgl. wegen der Aufteilung der Unterhaltung Nr. 17 der Ortsdurchfahrtsrichtlinien). Die Einzelheiten der Zurechnung zur Unterhaltungslast der Bundesfernstraße oder zur Unterhaltungslast der anderen Straße sind in § 2 FStrKrV geregelt. Verbindungsarme zwischen der Bundesfernstraße und der kreuzenden Straße gehören zur Bundesfernstraße.

18 - Aufstufung oder Widmung

Wird eine öffentliche Straße, die an einer Kreuzung mit einer anderen öffentlichen Straße beteiligt ist, zur Bundesfernstraße aufgestuft, oder entsteht durch Widmung eines nicht öffentlichen Weges eine Kreuzung mit einer Bundesfernstraße (vgl. Nr. 4 Abs. 2 a), so beginnt vorbehaltlich abweichender Regelungen (vgl. Nr. 21) die Unterhaltungslast entsprechend Nr. 16 und Nr. 17 mit der Aufstufung bzw. Widmung. Diese Unterhaltungslast endet mit der Abstufung oder Einziehung der Bundesfernstraße.

19 - Unterhaltungsmehrkosten bei neuen Kreuzungen

- (1) Wenn gemäß § 12 Abs. 1 eine neue Kreuzung durch Hinzukommen einer Straße oder durch den Ausbau eines nicht kraftfahrzeugfähigen Weges zu einer dem allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr dienenden Straße entsteht, sind dem Baulastträger der vorhandenen Straße die Mehrkosten zu erstatten, die ihm durch die neue Kreuzung entstehen (§ 13 Abs. 3 Satz 1). Durch diese Regelung wird aber weder an der gesetzlichen Unterhaltungspflicht entsprechend § 13 Abs. 1 und 2 i.V.m. der FStrKrV noch an der Verkehrssicherungspflicht etwas geändert. Die Erstattungspflicht tritt in dem Zeitpunkt ein, in dem die höheren Unterhaltungsaufwendungen tatsächlich anfallen.
- (2) Geht die Veranlassung von der Bundesfernstraße aus, so werden dem Träger der Straßenbaulast der gekreuzten Straße in der Regel Unterhaltungsmehrkosten nur in geringem Umfang entstehen, da der Bund bei Über- oder Unterführungen das Kreuzungsbauwerk sowie die Verbindungsarme und bei höhengleichen Kreuzungen die Kreuzungsanlage zu unterhalten hat. Erstattungsansprüche des Baulastträgers der anderen Straße sind z.B. gegeben für die Unterhaltung der Rampen bei Über- oder Unterführungen und für Vorankündigungs-Verkehrsschilder und wegweisende Markierungen bei höhengleichen Kreuzungen. Dagegen haben die Träger der Straßenbaulast von Straßen, die Bundesfernstraßen neu kreuzen, dem Bund die Mehraufwendungen für die Unterhaltung von Kreuzungsbauwerken wie auch für die Unterhaltung der zu einer höhengleichen Kreuzung gehörenden Anlagen zu erstatten. Zu den Mehrkosten gehört auch der künftige Mehraufwand für die Erneuerung einer Kreuzungsanlage.
- (3) Mit der jeweiligen Erstattung der tatsächlichen Mehraufwendungen sind erhebliche Verwaltungsarbeiten bei den Straßenbaubehörden und den Kassen verbunden. Daher kann jeder Beteiligte eine Ablösung des Erstattungsanspruches verlangen (§ 13 Abs. 3 Satz 2). Der Ablösungsbetrag ist nach den Ablösungsrichtlinien 1980/StraW 85 (ARS 16/1979, VkB 1979, S. 733 und ARS 14/1985, VkB 1985, S. 916), geändert durch ARS 16/1988 (VkB 1988, S. 727) zu ermitteln. Ablösungsbeträge sind aus Unterhaltungsmitteln zu bestreiten. In diesem Rahmen sind sowohl Einnahmen als auch Ausgaben zu erfassen. Soweit keine Ablösung vereinbart wird, soll den Erstattungspflichtigen über die

Mehraufwendungen alljährlich nur einmal eine Rechnung übersandt werden, und zwar so zeitgerecht, dass der Erstattungsanspruch noch vor Ablauf des Rechnungsjahres beglichen werden kann.

- (4) Bei einer neuen Kreuzung durch gleichzeitige Herstellung von Straßen oder der Neuschaffung von Anschlussstellen an bestehenden Kreuzungen (vgl. Nr. 5) findet kein Kostenausgleich statt. Die Unterhaltung der Kreuzungsanlage richtet sich nach § 13 Abs. 1 und 2 i.V.m. der FStrKrV.

20 - Veränderte Unterhaltungskosten bei Kreuzungsänderungen

- (1) Nach einer wesentlichen Änderung oder Ergänzung vorhandener Kreuzungen besteht keine Ausgleichspflicht für etwaige Unterhaltungsmehrkosten, weil die wesentlich geänderte Kreuzung nicht mehr mit der ursprünglichen identisch ist, die ursprüngliche Veranlassung also keine direkten Auswirkungen mehr hat. Die beteiligten Straßenbaulastträger haben in diesem Fall ihre veränderten Kosten für die Unterhaltung und Erneuerung sowie im Falle der Zerstörung durch höhere Gewalt für die Wiederherstellung ohne Ausgleich zu tragen, damit weiterer Verwaltungsaufwand vermieden wird (§ 13 Abs. 4). Ist für den Unterhaltungsmehraufwand bei Herstellung einer neuen Kreuzung eine Ablösungssumme gezahlt worden, so bleibt es dabei, auch wenn vor Ablauf der unterstellten Nutzungsdauer eine wesentliche Änderung an der Kreuzung durchgeführt wird; eine teilweise Rückerstattung kann nicht gefordert werden.
- (2) Wesentlich sind nur Änderungen von erheblichem Umfang oder Kostenaufwand, die die Kreuzungsanlage in ihrer Auswirkung auf die Unterhaltungslast verändern. Bei Brücken sind wesentlich in diesem Sinne insbesondere die Erhöhung der Tragfähigkeit, Verbreiterungen, Verschwenkungen der Brückenachse und Änderungen der Brückenkonstruktion. Bei höhengleichen Kreuzungen gehören hierzu die Anlage von Beschleunigungs- oder Verzögerungsspuren, von Kreisverkehrsanlagen, die "Kanalisierung" des kreuzenden oder einmündenden Verkehrs, der Ersatz höhengleicher Kreuzungen durch Bauwerke.

21 - Abweichende Regelungen, Festlegungen in der Planfeststellung

- (1) Vereinbarungen, Auflagen oder sonstige Rechtstitel aus früherer Zeit, in denen die Unterhaltung einer Kreuzungsanlage abweichend von den Grundsätzen des § 13 geregelt ist, behalten ihre Rechtsgültigkeit bis zu einer wesentlichen Änderung nach dem Inkrafttreten des FStrG am 12. September 1953 (§ 13 Abs. 5). Rechte und Pflichten dieser Art gehen beim Wechsel der Straßenbaulast gemäß § 6 Abs. 1 auf den neuen Träger der Straßenbaulast über.
- (2) Die gesetzlichen Vorschriften über die Unterhaltung sind abdingbar (§ 13 Abs. 6). Die Beteiligten können durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung eine vom Gesetz abweichende Aufteilung der Unterhaltung festlegen. Sie können insbesondere auch vereinbaren, dass die Unterhaltung der gesamten Kreuzung durch einen Beteiligten allein wahrgenommen und der Unterhaltungsaufwand in einem bestimmten Verhältnis geteilt wird. Vereinbarungen, welche den Bund kostenmäßig ungünstiger stellen als es im Gesetz vorgesehen ist, dürfen nur unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abgeschlossen werden.
- (3) Im Übrigen soll die Unterhaltung neuer oder geänderter Kreuzungen in die Planfeststellung einbezogen werden. Auch wenn die Unterhaltungsregelung des Gesetzes i.V.m. der FStrKrV unverändert Anwendung findet, ist in die Planunterlagen ein entsprechender

Hinweis aufzunehmen, insbesondere dann, wenn infolge einer geplanten wesentlichen Änderung die Unterhaltungslast nach Baudurchführung wechselt. Bei abweichenden Vereinbarungen soll die Abgrenzung der Unterhaltungslasten der beteiligten Baulastträger unter Bezugnahme auf die Vereinbarungen im Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich aufgenommen werden.