



Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

An die
Präsidentin des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf



Breite Straße 31
40213 Düsseldorf
Telefon
(0211) 837-04
Durchwahl
(0211) 837-4284
Aktenzeichen
III A 2 - 10-11 C (1)

Datum 17. März 1995

Betr.: Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen,
Gesetzentwurf der Landesregierung - Drucksache 11/7738

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

in der Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags am 9. März 1995 ist die Frage aufgeworfen worden, ob die Definition der Ortsdurchfahrt von Landes- und Kreisstraßen in § 5 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NW) nicht entsprechend der weiter gefaßten Definition der Ortsdurchfahrt von Bundesstraßen im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) gefaßt werden könnte. Zu den unterschiedlichen Regelungen und ihren Konsequenzen für die Baulast sind zusätzliche schriftliche Erläuterungen erbeten worden, die ich hiermit geben möchte.

In der derzeit geltenden Fassung des 5 Abs. 1 Satz 1 StrWG NW ist die Ortsdurchfahrt als der Teil einer Landes- oder Kreisstraße definiert, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. In § 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG ist der Begriff der Ortsdurchfahrt weiter gefaßt. Danach ist Ortsdurchfahrt der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient.

Auch die Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße setzt also in jedem Fall zunächst eine geschlossene Ortslage, d. h. eine in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängende Bebauung voraus. Innerhalb der geschlossenen Ortslage gibt es dann entweder den sog. Erschließungsbereich, der der Erschließung der anliegenden Grundstücke durch Zufahrten oder Zugänge dient, oder den sog. Verknüpfungsbereich. Der Verknüpfungsbereich berücksichtigt, daß auch innerhalb der geschlossenen

Ortslage Abschnitte einer Bundesstraße aus verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen von Zufahrten oder Zugängen freigestellt werden, z. B. Hoch- oder Tiefstraßenabschnitte, ohne daß deshalb die Bedeutung dieses Abschnitts für den örtlichen Verkehr beeinträchtigt wird. Dies ist der Fall, wenn die zufahrtenfreie Strecke als Verbindungsstück innerhalb des Ortsstraßennetzes dient, also verschiedene Bereiche des Ortsstraßennetzes miteinander verknüpft, und zwar mehrfach.

Im Straßen- und Wegegesetz ist auf diese weite Definition der Ortsdurchfahrt bewußt verzichtet worden, um den Kommunen nicht die Bau- und Unterhaltungslast für größere Abschnitte von Landes- oder Kreisstraßen aufzubürden. Sinn der Festsetzung der Ortsdurchfahrt ist in erster Linie die Abgrenzung der Bau- und Unterhaltungslast. Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern werden gemäß § 44 Abs. 1 StrWG NW Träger der Straßenbaulast der Ortsdurchfahrten. Abweichend hiervon können Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt gemäß § 44 Abs. 3 StrWG NW übernehmen, wenn sie dies mit Zustimmung des für die Kommunalaufsicht zuständigen Ministeriums gegenüber dem für das Straßenwesen zuständigen Ministerium erklären.

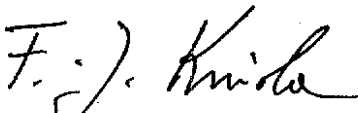
Bei einer Anpassung des § 5 Abs. 1 StrWG NW an das Bundesrecht müßten insbesondere die Städte in dicht besiedelten Ballungsgebieten erheblich größere Teile von Landes- und Kreisstraßen in ihre Baulast übernehmen, weil hier innerhalb der geschlossenen Ortslage regelmäßig das kommunale Straßennetz mehrfach über überörtliche Straßen miteinander verknüpft ist. Aber auch auf kleinere Gemeinden, in denen die Baulast für die Ortsdurchfahrt beim Träger der überörtlichen Straßen bleibt, können in Einzelfällen Mehrkosten zukommen, denn die Baulast des Trägers der überörtlichen Straße erstreckt sich innerhalb der Ortsdurchfahrt gemäß § 44 Abs. 3 StrWG NW nicht auf die Gehwege und Parkplätze, für die die Gemeinde verantwortlich bleibt.

Hintergrund der im Verkehrsausschuß gestellten Frage sind offensichtlich Einzelfälle, in denen Gemeinden in ländlichen Gebieten außerhalb der Ortsdurchfahrt einer Landesstraße nach geltendem Recht, also außerhalb des engeren Erschließungsbereichs, Baugebiete festgesetzt haben und die Landschaftsverbände der Anbindung dieses Baugebiets an die freie Strecke der Landesstraßen nicht zustimmen. Solche Konflikte würden nicht entstehen, wenn die geplante Anbindung innerhalb der Ortsdurchfahrt läge, in der die Gemeinde als Straßenbaulastträger hierüber selbst entscheiden kann. Die kumulativen Voraussetzungen für das Vorliegen einer Ortsdurchfahrt im Sinne des § 5 Abs. 4 FStrG, d. h. geplante Anbindung innerhalb der geschlossenen Ortslage und die auch ohne die geplante Anbindung bereits bestehende mehrfache Verknüpfung des Ortsstraßennetzes, werden aber in diesen Fällen in aller Regel nicht erfüllt sein, so daß eine Gesetzesänderung insoweit nicht zielführend wäre.

Insbesondere wegen der mit einer Einbeziehung des Verknüpfungsbereichs verbundenen Mehrbelastung der Städte in Ballungsgebieten kann ich eine Neuregelung des § 5 Abs. 1 StrWG NW entsprechend der Regelung in § 5 Abs. 4 FStrG nicht empfehlen.

Ich bitte Sie, diese Erläuterung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses und des mitberatenden Ausschusses für Kommunalpolitik weiterzuleiten. 170 Überdrucke sind beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen


(Franz-Josef Kniola)