

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkB1 1958	Seite
Straßenverkehr			
1	16. 12. 1957	Kennzeichen für Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten an Fahrrädern mit Hilfsmotor	2
Binnenschifffahrt			
2	16. 12. 1957 IV.	Nachtrag zum Sondertarif des Bundesschleppbetriebes vom 22. März 1949	2
3	16. 12. 1957 XI.	Nachtrag zum Tarif des Bundesschleppbetriebes für den Mittellandkanal und die westdeutschen Kanäle vom 22. März 1949	3
Straßenbau			
4	18. 12. 1957 XI.	Internationaler Straßenkongreß Rio de Janeiro 1959; hier: Vorbereitung der deutschen Berichterstattung für den Kongreß	6
5	2. 1. 1958	Allgemeiner Runderlaß Straßenbau Nr. 1/58, Sachgebiet 3: Frostsicherung	10
6	26. 11. 1957	Allgemeiner Runderlaß Straßenbau Nr. 12/1957, Sachgebiet 15: Rechtswesen und Gesetzgebung	20
7	30. 11. 1957	Einziehung einer Teilstrecke der Bundesstraße 76, Abschnitt Schleswig-Flensburg, bei Bilschau	27
8	9. 12. 1957	Widmung und Abstufung von Teilstrecken der Bundesstraße 10 und Abstufung der Landstraße II. Ordnung Nr. 212 aus Anlaß des Baues der Ortsumgehung Karlsruhe—Knielingen	27
9	10. 12. 1957	Widmung, Abstufung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße 173, Abschnitt Kronach—Neila, bei Wellesbach	27

Nr.	Dat.	VkB1 1958	Seite
10	11. 12. 1957	Widmung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße 12, Abschnitt München—Mühlldorf, bei Maitenbeth und Pemberg	27
11	11. 12. 1957	Widmung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße 19, Abschnitt Immenstadt—Kempten, nördlich Martinszell	28
Wasserbau			
12	18. 12. 1957	Verlegung des Prüffeldes des Seezeichenversuchsfeldes von Brunsbüttelkoog nach Koblenz	28
Aufgebote			
12a	15. 1. 1958	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	
12b	15. 1. 1958	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheine	
12c	15. 1. 1958	Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	36a—36q

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:	
Übersicht	29
Auslese	32
Bücherschau:	
Neuerscheinungen	34
Buchbesprechungen	34
Rechtsprechung	35

12. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 15. Januar 1958

Heft 1

AMTLICHER TEIL

Straßenverkehr

Nr. 1 Kennzeichen für Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten an Fahrrädern mit Hilfsmotor.

Bonn, den 16. Dezember 1957
— StV 2 Nr. 2365 H/57 —

Es hat sich als notwendig erwiesen, eine dem § 28 StVZO entsprechende Regelung auch für Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten von Fahrrädern mit Hilfsmotor vorzusehen. Händler oder Werkstätten, die ein oder mehrere Versicherungskennzeichen für Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten benötigen, müssen diese nach Abschluß einer besonderen Haftpflichtversicherung beim zuständigen Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrs-Versicherer oder, wenn kein Verband zuständig ist, beim Kraftfahrt-Bundesamt anfordern (vgl. § 67 b Abs. 3 letzter Satz StVZO).

Zur Unterscheidung von den normalen Kennzeichen nach § 67 b Abs. 4 und 8 StVZO (schwarze Schrift und schwarzer Rand) haben diese besonderen Kennzeichen für Fahrräder mit Hilfsmotor eine rote Beschriftung und einen roten Rand (Farbton RAL 2002 nach dem Farbton-Register RAL 840 R des Ausschusses für Lieferbedingungen und Gütesicherung beim Deutschen Normenausschuß, Ausgabe 1953). Im übrigen ist hinsichtlich der Farbe des Untergrundes, der Form, der Größe, der Ausgestaltung und der Anbringung der roten Kennzeichen nach den für die Versicherungskennzeichen gültigen Bestimmungen zu verfahren; das rote Kennzeichen braucht jedoch nicht am Fahrzeug fest angebracht zu sein. Der zuständige Verband oder, wenn kein Verband zuständig ist, das Kraftfahrt-Bundesamt teilt den Anfordernden eine rote Erkennungsnummer aus den zwischen den beiden Stellen zu vereinbarenden und vom Bundesverkehrsministerium (wie bei § 67 b Abs. 3 StVZO) zu genehmigenden besonderen Kennzeichenserien für Probekennzeichen zu, die für normale Kennzeichen nicht nochmals ausgegeben werden dürfen.

In Anlehnung an § 28 Abs. 3 StVZO wird auch den roten Fahrzeugerkennungsnummern für Fahrräder mit Hilfsmotor zur besseren Unterscheidung im Schriftverkehr eine Null (0) vorangestellt. Wegen der z. Z. nur geringen Schildbreite der Versicherungskennzeichen können einstweilen nur ein- oder zweistellige Fahrzeugerkennungsnummern verwendet werden (01 — 099). Da z. Z. weder Fahrzeugbestand noch Reservennummern für Fahrräder mit Hilfsmotor zutreffend zu schätzen sind und auch der Bedarf an roten Kennzeichen noch nicht zu übersehen ist, sind einstweilen nur rote Kennzeichen der Serien von ZZZ ab rückwärts auszugeben, zunächst also die Serie ⁰¹ ZZZ bis ⁰⁹⁹ ZZZ, anschließend in der 20. waagerechten Buchstabenfolge der Anlage III StVZO rückwärts die Serie ⁰¹ ZZY bis ⁰⁹⁹ ZZY, dann ⁰¹ ZZX bis ⁰⁹⁹ ZZX usw. bis ⁰⁹⁹ ZZA, später die 19. bis 1. waagerechte Reihe jeweils mit vorangestelltem Buchstaben Z, die 20. bis 1. Reihe mit vorangestelltem Y, später X, W, V usw.

Haftpflichtversicherungen für rote Kennzeichen erstrecken sich nicht auf ein bestimmtes Fahrzeug; die Kennzeichen können daher jeweils an demjenigen Fahrzeug angebracht werden, mit dem eine Probe-, Prüfungs- oder Überführungsfahrt durchgeführt wird.

In der Versicherungsbescheinigung, die der Führer des mit einer roten Nummer versehenen Fahrrads mit Hilfsmotor nach den Bestimmungen in § 67 b Abs. 2 StVZO bei sich führen muß, ist in den Zeilen „Hersteller des Fahrzeugs“ und „Fahrgestell-Nr.“ einzutragen: „Gültig für ein Fahrrad mit Hilfsmotor mit dem in dieser Bescheinigung angegebenen roten Kennzeichen für Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten“.

Der Verband meldet die von ihm ausgegebenen roten Nummern dem Kraftfahrt-Bundesamt nach den Bestim-

mungen des § 67 b Abs. 5 StVZO; dabei kann der für die übrigen Fahrräder mit Hilfsmotor eingeführte Vordruck verwendet werden. An der für die Angabe über den Fahrzeughalter vorgesehenen Stelle des Vordrucks sind Name und Anschrift des Versicherungsnehmers (Kennzeicheninhabers) einzutragen, in den Spalten über Hersteller und Fahrgestellnummer die Angabe: „Rotes Kennzeichen für Prüfungs-, Probe und Überführungsfahrten“. Die Karteikarte ist mit einem schrägen Balkenüberdruck in roter Farbe zu versehen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Booß

(VkB1 1958 S. 2)

Binnenschifffahrt

Nr. 2 IV. Nachtrag zum Sondertarif des Bundes-schleppbetriebes vom 22. März 1949 *) (Bundesanzeiger Nr. 244 vom 19. 12. 1957)

Bonn, den 16. Dezember 1957
B 270/2347 Vmb/57

1. In Teil A, Abschnitt I — Ruhrwasserstraße — **Ziffer 1** sind die Schlepplohnsätze wie folgt zu ändern:

zu a)	1)	4,6 in 5,3	und 0,75 in 0,9 Pf/tkm
	2)	5,5 " 6,3	" 1,0 " 1,2 " "
zu b)		2,5 " 2,9	" 1,7 " 2,0 " "
	c)	2,1 " 2,4	" 1,6 " 1,8 " "
	d)	4,6 " 5,3	" 2,5 " 2,9 " "

2. In Teil A, Abschnitt I — Ruhrwasserstraße — ist die **Ziffer 2** — Schlepplohnzuschläge — zu streichen.

3. In Teil A, Abschnitt II — Linksemsische Kanäle — **Ziffer 2** sind die Schlepplohnsätze wie folgt zu ändern:

zu a)	1.	12 in 14	und 6 in 7 Pf/tkm
	2.	15 " 17	" 9 " 10 " "
	3.	15 " 17	" 9 " 10 " "
	4.	18 " 21	" 12 " 14 " "
	5.	22 " 25	" 17 " 20 " "
	6.	25 " 29	" 20 " 23 " "
	7.	27 " 31	" 22 " 25 " "
	8.	33 " 38	" 26 " 30 " "
	9.	33 " 38	" 26 " 30 " "
	10.	33 " 38	" 26 " 30 " "
zu b)	1.	6 " 7	" 6 " 7 " "
	2.	12 " 14	" 7 " 8 " "
	3.	15 " 17	" 11 " 13 " "
	4.	17 " 20	" 12 " 14 " "
	5.	22 " 25	" 17 " 20 " "
zu c)	1.	7 " 8	" 5 " 6 " "
	2.	15 " 17	" 11 " 13 " "
	3.	15 " 17	" 11 " 13 " "
	4.	18 " 21	" 11 " 13 " "
	5.	16 " 18	" 11 " 13 " "
	6.	20 " 23	" 12 " 14 " "
	7.	26 " 30	" 17 " 20 " "
	8.	26 " 30	" 17 " 20 " "
	9.	28 " 32	" 20 " 23 " "
	10.	34 " 39	" 25 " 29 " "
	11.	44 " 51	" 34 " 39 " "
	12.	44 " 51	" 34 " 39 " "

4. In Teil A, Abschnitt IV — Schwimmkörper — sind die Schlepplohnsätze wie folgt zu ändern:

zu 1.	1,80 in 2,10	und 18,00 in 21,00 DM
zu 2.	3,60 " 4,20	" 36,00 " 42,00 "
zu 3.	7,20 " 8,40	" 72,00 " 84,00 "

5. In Teil B, Abschnitt I bis V sind die Schlepplohnsätze wie folgt zu ändern:

Abschnitt I Ziff. 1a)	30,00 in 35,00 DM
" 1b)	12,00 " 14,00 "
" 2	20,00 " 23,00 "

*) Veröffentlicht im Verkehrsblatt Nr. 9 vom 15. 4. 1949

Abschnitt II	Ziff. 1	20,00 in 23,00 und 30,00 in 35,00 DM
"	2	15,00 " 17,00 " 20,00 " 23,00 "
Abschnitt III		15,00 " 17,00 " 25,00 " 29,00 "
Abschnitt IV	Ziff. 1a)	15 in 17 Pf; Ziff. 1b) 6 in 7 Pf
"	2a)	6 " 7 " ; " 2b) 3 " 3,5 "
"	3a)	3 " 3,5 " ; " 3b) 1 " 1,5 "
"	4a)	5 " 6 " ; " 4b) 2 " 2,5 "

Abschnitt V

Ziff. 1a	11 in 13; 12 in 14; 19 in 22; 24 in 28 DM
" 1b	11 " 13; 12 " 14; 19 " 22; 27 " 31 "
" 2a	19 " 22; 22 " 25; 26 " 30; 27 " 31 "
" 2b	30 " 35; 41 " 47; 52 " 60; 67 " 77 "
" 3a	15 " 17; 19 " 22; 22 " 25; 26 " 30 "
" 3b	19 " 22; 22 " 25; 27 " 31; 32 " 37 "
" 4a	15 " 17; 19 " 22; 22 " 25; 26 " 30 "
" 4b	19 " 22; 22 " 25; 27 " 31; 32 " 37 "
" 5a	19 " 22; 22 " 25; 26 " 30; 27 " 31 "
" 5b	30 " 35; 41 " 47; 52 " 60; 67 " 77 "
" 6a	26 " 30; 37 " 43; 49 " 56; 56 " 64 "
" 6b	32 " 37; 45 " 52; 56 " 64; 61 " 70 "
" 7a	45 " 52; 52 " 60; 60 " 69; 67 " 77 "
" 7b	56 " 64; 75 " 86; 94 " 108; 112 " 129 "

6. In Teil C, Abschnitt I bis III sind die Vergütungen für Pumpenschlepper usw. wie folgt zu ändern:

Abschnitt I

Gruppe 1	28 in 32; 37 in 43; 37 in 43 DM
"	56 " 64; 75 " 86 " DM
" 2	37 " 43; 47 " 54; 47 " 54 "
"	66 " 76; 100 " 115 "
" 3	47 " 54; 56 " 64; 56 " 64 "
"	75 " 86; 125 " 144 "

Abschnitt II

Ziffer 1

Gruppe 1	11 in 13; 16 in 18; 22 in 25; 5 in 6 DM
" 2	15 " 17; 22 " 25; 30 " 35; 7 " 8 "
" 3	22 " 25; 34 " 39; 45 " 52; 11 " 13 "

Ziffer 2

- a) 2,00 in 2,30 DM/Stunde
b) 4,00 " 4,60 " "
c) 8,00 " 9,20 " "

Abschnitt III

Ziffer 1	27,00 in 31,00 DM
2	27,00 " 31,00 "
3	18,00 " 21,00 "

Dieser Nachtrag tritt am 1. Januar 1958 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
von Dorner

(VkB1 1958 S. 2)

Nr. 3 **XI. Nachtrag zum Tarif des Bundesschleppbetriebes für den Mittellandkanal und die westdeutschen Kanäle vom 22. März 1949 *)**
(Bundesanzeiger Nr. 244 vom 19. 12. 1957)

Bonn, den 16. Dezember 1957
B 270/2347 Vmb/57

1. In Teil B — Allgemeine Bestimmungen — sind unter Tarifstelle [22] der Betrag für den Mindestschlepplohn von 45,— DM in 52,— DM und unter Tarifstelle [24] die angezogenen Tarifstellen [43] und [68] in [46] und [71] zu ändern.

2. Der Teil C erhält folgende Fassung:

„Teil C

I. Schlepplohnsätze für Fahrzeuge

Der Schlepplohn setzt sich zusammen aus:

- A) dem Tragfähigkeitssatz
B) dem Ladungszuschlag

A. Tragfähigkeitssatz

- [27] Der Tragfähigkeitssatz ist von allen geschleppten Fahrzeugen jeder Größe für jede Tonne Tragfähigkeit und jedes Kilometer zu entrichten.

*) Veröffentlicht im Verkehrsblatt Nr. 9 vom 15. 4. 1949

- [28] Übersteigt das Gewicht der Ladung die im Eichschein nachgewiesene Tragfähigkeit des Fahrzeuges, so ist der Schlepplohn für die Tragfähigkeit nach dem Ladungsgewicht zu berechnen.

1. Der Tragfähigkeitssatz beträgt:

- [29] Allgemein, soweit nicht unter 2 (Tarifstelle [40]) anders bestimmt 0,26 Pf/tkm

Ausnahmen zu Tarifstelle [29]

- [30] a) Für den über 700 t hinausgehenden Teil der Tragfähigkeit des Fahrzeuges rechnen 10 t = 1 t

- [31] b) Übersteigt das Gewicht der Ladung die nach Tarifstelle [30] errechnete Tragfähigkeit des Fahrzeuges, so ist der Schlepplohn für die Tragfähigkeit nach dem Ladungsgewicht zu berechnen.

- c) Der Tragfähigkeitssatz beträgt für Fahrzeuge, die geladen haben:

- [32] aa) **Steinkohle**

Steinkohle, Steinkohlenabfälle, Anthrazit (Nr. 758), Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks briketts (Nr. 759), Koks und Koksabfälle von Steinkohle (Nr. 465) — sofern es sich um Güter aus Gewinnungs- oder Erzeugungsstätten handelt, die in den europäischen Gebieten der Mitgliedstaaten der „Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl“ liegen —

- [33] 1. von Häfen südlich Bergeshövede nach

Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal oder den Mittellandkanal, wenn es sich um **Ausfuhrkohle** handelt, bis auf jederzeitigen Widerruf

0,20 Pf/tkm

- [34] 2. von Häfen südlich Bergeshövede nach

Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal oder den Mittellandkanal, wenn es sich um **Küstenkohle** (Umschlagkohle) handelt, bis auf jederzeitigen Widerruf 0,21 Pf/tkm

- [35] bb) **Erze**

Erze und Abbrände (Nr. 233 — 243), Schlacken zur Verhüttung (Nr. 705), Phosphate (Nr. 113 und 624) beim Versand an Eisenhütten, Walzsinter (aus Nr. 708) zur Eisen- und Stahlerzeugung

- [36] 1. von Seehäfen der Unterems oder der Unterweser über den Küstenkanal nach

Häfen südlich oder östlich Bergeshövede, die in den europäischen Gebieten der Mitgliedstaaten der „Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl“ liegen, bis auf jederzeitigen Widerruf

0,21 Pf/tkm

- [37] 2. von Minden oder Häfen nördlich und östlich Minden über den Mittellandkanal nach

Osnabrück oder Häfen südlich oder nördlich Bergeshövede bis auf jederzeitigen Widerruf 0,21 Pf/tkm

- [38] cc) **Kies und Sand**

Kies (Nr. 224) und Sand (Nr. 227)

- im Verkehr vom Rhein nach
Häfen südlich Bergeshövede bis auf jederzeitigen Widerruf 0,22 Pf/tkm
- 40 2. Der Tragfähigkeitssatz beträgt:
Auf dem **Rhein-Herne-Kanal** (Tarifstelle 1) und dem **Wesel-Datteln-Kanal** (Tarifstelle 4) im Verkehr zwischen dem Rhein und Bergeshövede (km 107,58 DEK), Schmehausen bei Hamm, Dortmund und Mülheim (Ruhr) oder im Verkehr innerhalb dieser Strecken 0,75 Pf/tkm
- Ausnahmen zu Tarifstelle 40**
- 41 a) Auf dem **Wesel-Datteln-Kanal** sind im durchgehenden Verkehr zwischen dem Rhein (Wesel) und dem Dortmund-Ems-Kanal (Datteln) nur 0,52 Pf/tkm zu zahlen.
- b) Der Tragfähigkeitssatz beträgt für Fahrzeuge, die geladen haben:
- 42 **Kies und Sand**
Kies (Nr. 224) und Sand (Nr. 227) im Verkehr vom Rhein nach
Häfen südlich Bergeshövede bis auf jederzeitigen Widerruf
43 auf dem Rhein-Herne-Kanal . . . 0,58 Pf/tkm
44 auf dem Wesel-Datteln-Kanal . . . 0,45 Pf/tkm
- B. Ladungszuschlag**
- 45 Der Ladungszuschlag ist für jede Gewichtstonne Ladung zu 1000 kg und für jedes Kilometer Schleppleistung zum Tragfähigkeitssatz zu entrichten.
1. Der Ladungszuschlag beträgt:
- 46 **Allgemein**, soweit nicht unter 2 (Tarifstelle 71) anders bestimmt,
für Güter der Güterklasse I . . . 0,75 Pf/tkm
für Güter der Güterklasse II . . . 0,63 Pf/tkm
für Güter der Güterklasse III . . . 0,51 Pf/tkm
für Güter der Güterklasse IV . . . 0,38 Pf/tkm
für Güter der Güterklasse V . . . 0,25 Pf/tkm
für Güter der Güterklasse VI . . . 0,21 Pf/tkm
- Ausnahmen zu Tarifstelle 46**
- a) **für Steinkohle**
- 47 Steinkohle, Steinkohlenabfälle, Anthrazit (Nr. 758), Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoksbricks (Nr. 759), Koks und Koksabfälle von Steinkohle (Nr. 465) — sofern es sich um Güter aus Gewinnungs- oder Erzeugungsstaaten handelt, die in den europäischen Gebieten der Mitgliedstaaten der „Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl“ liegen —
- 48 1. von Häfen südlich Bergeshövede nach
Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal oder den Mittellandkanal, wenn es sich um **Ausfuhrkohle** handelt, bis auf jederzeitigen Widerruf . . . 0,07 Pf/tkm
- 49 2. von Häfen südlich Bergeshövede nach
Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal oder den Mittellandkanal, wenn es sich um **Küstenkohle** (Umschlagkohle) handelt, bis auf jederzeitigen Widerruf 0,10 Pf/tkm
- 50 3. von Häfen südlich Bergeshövede nach
Hamburg, Lübeck oder Stettin über den Mittellandkanal 0,14 Pf/tkm
- 51 4. von Häfen südlich Bergeshövede über die linksemsischen Kanäle (Haren-Rütenbrock-Kanal oder Ems-Vechte-Kanal) nach
den europäischen Gebieten der Mitgliedstaaten der „Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl“ 0,09 Pf/tkm
- 52 b) **für Erze**
Erze und Abbrände (Nr. 233 — 243), Schlacken zur Verhüttung (Nr. 705), Phosphate (Nr. 113 und 624) beim Versand an Eisenhütten, Walzsinter (aus Nr. 708) zur Eisen- und Stahlherzeugung
- 53 1. von Seehäfen der Unterems oder der Unterweser über den Küstenkanal nach
Häfen südlich oder östlich Bergeshövede, die in den europäischen Gebieten der Mitgliedstaaten der „Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl“ liegen, bis auf jederzeitigen Widerruf 0,08 Pf/tkm
- 54 2. von Minden oder Häfen nördlich und östlich Minden über den Mittellandkanal nach
Osnabrück oder Häfen südlich oder nördlich Bergeshövede bis auf jederzeitigen Widerruf 0,08 Pf/tkm
- 55 c) **für Eisen und Stahl**
1. Eisen- und Stahlwaren der Güterklasse IV (Nr. 141, 146, 148, 150, 153, 164, 170 III, 173, 178, 182, 196, 205, 207 und 208) von Häfen südlich Bergeshövede nach
Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal 0,23 Pf/tkm
- 56 2. Eisen- und Stahlwaren der Güterklasse V (Nr. 143, 149, 155, 201, 206, 209 bis 212) von Häfen südlich Bergeshövede nach
Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal 0,20 Pf/tkm
- 57 d) **für Getreide und Müllereierzeugnisse**
Gerste (Nr. 317), Hafer (Nr. 318), Hirse usw. (Nr. 319), Mais (Nr. 320), Roggen (Nr. 323), Weizen (Nr. 324) und Müllereierzeugnisse (Nr. 543 und 545)
- 58 1. von Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal nach
Häfen zwischen Herbrum und Bergeshövede 0,16 Pf/tkm
- 59 2. von Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal nach
Dörenthe oder Münster 0,19 Pf/tkm
- 60 3. von Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal nach
Häfen südlich Münster 0,23 Pf/tkm
- 61 4. von Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal nach
Häfen zwischen Bergeshövede und Magdeburg (ausschließlich) 0,21 Pf/tkm

62 e) für Kies und Sand

Kies (Nr. 224) und Sand (Nr. 227)

63 im Verkehr vom Rhein

nach

Häfen südlich Bergeshövede bis auf jederzeitigen Widerruf 0,09 Pf/tkm

64 f) für Zucker**65** 1. Zucker der Güterklasse II (Nr. 852 und 854) von Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal

nach

Häfen südlich und östlich Bergeshövede
0,41 Pf/tkm**66** 2. Zucker der Güterklasse III (Nr. 853 und 855) von Seehäfen der Unterems, der Unteren Hunte oder der Unterweser über den Küstenkanal

nach

Häfen südlich und östlich Bergeshövede
0,35 Pf/tkm**67** 3. Zucker der Güterklasse II (Nr. 852 und 854) von Hamburg

nach

Häfen am Mittellandkanal zwischen Magdeburg und Minden 0,41 Pf/tkm

68 4. Zucker der Güterklasse III (Nr. 853 und 855) von Hamburg

nach

Häfen am Mittellandkanal zwischen Magdeburg und Minden 0,35 Pf/tkm

69 g) für Holzstoff, Holzschliff und Holzzellstoff
(Zellulose) (Nr. 386 bis 388)**70** im Verkehr von Häfen der Unterems und der Unterweser

nach

Häfen am Rhein, Main, Neckar . . . 0,18 Pf/tkm

71 2. Der Ladungszuschlag beträgt:
auf dem **Rhein-Herne-Kanal** (Tarifstelle **1**)
und dem **Wesel-Datteln-Kanal** (Tarifstelle **4**)
im Verkehr zwischen dem Rhein und Bergeshövede (km 107,58 DEK), Schmehausen bei Hamm, Dortmund und Mülheim (Ruhr) oder im Verkehr innerhalb dieser Strecken

für Güter der Güterklasse I . . . 1,50 Pf/tkm

für Güter der Güterklasse II . . . 1,25 Pf/tkm

für Güter der Güterklasse III . . . 1,01 Pf/tkm

für Güter der Güterklasse IV . . . 0,75 Pf/tkm

für Güter der Güterklasse V . . . 0,51 Pf/tkm

für Güter der Güterklasse VI . . . 0,41 Pf/tkm

72 für Kies (Nr. 224) und Sand (Nr. 227)
bis auf jederzeitigen Widerruf . . . 0,16 Pf/tkm**Ausnahmen zu Tarifstelle 71****73** a) Auf dem **Wesel-Datteln-Kanal** sind im durchgehenden Verkehr zwischen dem Rhein (Wesel) und dem Dortmund-Ems-Kanal (Datteln) nur zu zahlen

für Güter der Güterklasse I . . . 1,05 Pf/tkm

für Güter der Güterklasse II . . . 0,89 Pf/tkm

für Güter der Güterklasse III . . . 0,70 Pf/tkm

für Güter der Güterklasse IV . . . 0,52 Pf/tkm

für Güter der Güterklasse V . . . 0,36 Pf/tkm

für Güter der Güterklasse VI . . . 0,28 Pf/tkm

II. Schlepplohnsätze für Flöße**74** Von Flößen werden als Schlepplohn die vierfachen Ladungszuschläge der betreffenden Tarifklasse (Tarifstelle **46** und/oder **71** bzw. **73**) berechnet."

3. Der Teil D erhält folgende Fassung:

„ Teil D**Schlepplohnzuschläge****I. Zuschläge auf der Elbreede:****75** Bei Hochwasser auf der Elbe ist für die Strecke von der Elbreede bis Schiffshebewerk Rothensee oder umgekehrt ein Zuschlag zu dem Schlepplohn nach Teil C zu zahlen, und zwar:

Für Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit	bei einem Elbwasserstand am Magdeburger Pegel					
	von + 3,51 m bis + 4,00 m	von + 4,01 m bis + 4,50 m	von mehr als + 4,50 m			
	leer belad. DM Kahn	leer belad. DM Kahn	leer belad. DM Kahn	leer belad. DM Kahn	leer belad. DM Kahn	leer belad. DM Kahn
bis zu 400 t	0,70	1,40	1,00	2,20	1,40	2,80
von 401 bis 600 t	1,20	2,30	1,70	3,50	2,30	4,60
von 601 bis 800 t	1,60	3,10	2,40	4,80	3,10	6,40
von 801 bis 1000 t	2,00	3,90	3,10	5,90	4,10	7,90
von 1001 bis 1200 t	2,50	4,60	3,70	6,90	5,10	9,20
von 1201 bis 1400 t	3,00	5,30	4,50	7,90	6,00	10,50
über 1400 t	3,50	5,90	5,20	8,90	7,00	12,00

II. Eiszuschläge:Für das Schleppen im Eise ist zu dem Schlepplohn nach Teil C und dem Schlepplohnzuschlag nach Tarifstelle **75** ein Zuschlag zu zahlen, und zwar

1. auf den Kanalstrecken südlich und östlich Bergeshövede sowie auf dem Küstenkanal

76 a) wenn nur mit 2 oder 3 Kähnen im Anhang geschleppt werden kann, von . . . 50 vH.**77** b) wenn nur 1 Kahn geschleppt werden kann, von 100 vH.**78** 2. auf der Kanalstrecke nördlich Bergeshövede sowie auf der freien Ems von Herbrum bis Emden, wenn nur 1 Kahn geschleppt werden kann, von 50 vH.**79** Die Zeitspanne für die Erhebung dieser Zuschläge wird von dem zuständigen Wasser- und Schiffsahrtsamt im Einvernehmen mit dem zuständigen Schleppamt bestimmt.**III. Zuschläge für Sonderverschleppungen**Für besonders beantragte Schleppleistungen außerhalb des Schleppranges ist zu dem Schlepplohn nach Teil C und den Schlepplohnzuschlägen nach Tarifstelle **75** und **76** ein Zuschlag zu zahlen, und zwar**80** 1. wenn ein Fahrzeug vorgeschleppt wird, d. h. wenn es anderen schleppbereit gemeldeten Fahrzeugen bevorzugt und in einem normalen Schleppzug fortbewegt wird, von . . . 25 vH.**81** 2. wenn ein Fahrzeug oder mehrere Fahrzeuge durch einen Sonderschlepper fortbewegt werden und der Sonderschlepper nicht voll ausgenutzt ist, von 50 vH.**82** 3. Bei zwei Sonderschleppern wird für jeden Sonderschlepper ein Zuschlag von . . . 50 vH. erhoben.**83** 4. Bei beladenen oder angeladenen Kähnen, für die das Schleppen im Kreuztau als erster An-

hang gefordert oder für notwendig gehalten wird, wird ein Zuschlag von . . . 25 vH. erhoben."

4. Der Teil E erhält folgende Fassung:

" Teil E Befreiungen

Vom Schlepplohn und den Zuschlägen sind befreit:

- [84]** 1. Leere und beladene Fahrzeuge, die beim Ablassen oder Füllen der Kanäle an einen von der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung angewiesenen Platz geschleppt und anschließend an den früheren Platz zurückgeschleppt werden.
- [85]** 2. Fahrzeuge und Güter, die der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung gehören oder auf deren Rechnung befördert werden, wenn es sich um das Schleppen im Interesse der Unterhaltung im Bereich des Bundesschleppbetriebes vorhandener Kanal- und Stromanlagen handelt. Sofern jedoch ein Sonderschlepper gestellt werden muß, sind die üblichen Schlepplöhne und Zuschläge zu entrichten.
- [86]** 3. Handkähne, die von einem anderen Fahrzeug als Beiboot mitgeführt werden, sowie Paddel- und Sportruderboote als Anhang am letzten Kahn eines Schleppzuges.
- [87]** 4. Wasserballast bis zu 200 t (einschl.) vom Ladungszuschlag."
- 5. Die Tarifstelle "**[86]**" ist zu ändern in "**[88]**".
- 6. Dieser Nachtrag tritt am 1. Januar 1958 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
von Dorrer

(VkB1 1958 S. 3)

Straßenbau

Nr. 4 **XI. Internationaler Straßenkongreß Rio de Janeiro 1959; hier: Vorbereitung der deutschen Berichterstattung für den Kongreß.**

Bonn, den 18. Dezember 1957
StB 7 — Ieio — 3166 St 57 III

An die
obersten Straßenbaubehörden der Länder

Betr.: XI. Internationaler Straßenkongreß Rio de Janeiro 1959; hier: Vorbereitung der deutschen Berichterstattung für den Kongreß

Bezug: Mein Schreiben vom 26. 2. 1957
— StB 7 — Ieio — 3020 Rp 57 —

Anlg.: 5 Abdrucke

Ich nehme Bezug auf mein Schreiben vom 26. 2. 1957, mit dem ich Sie über den für 1959 vorgesehenen XI. Internationalen Straßenkongreß unterrichtet und um Anregungen für die Themenauswahl zu diesem Kongreß gebeten hatte. Ihre Vorschläge, für die ich Ihnen danke, sind an den Internationalen Ständigen Verband der Straßenkongresse in Paris (AIPCR) weitergeleitet worden.

Inzwischen hat die Ständige Internationale Kommission der AIPCR die endgültigen Themen, die auf dem Kongreß behandelt werden sollen, festgelegt (vgl. Anlage). Weiterhin ist von der Kommission — dem Antrag der brasilianischen Regierung folgend — bestätigt worden, daß der XI. Internationale Straßenkongreß in Rio de Janeiro stattfinden soll. Er wird am 21. 9. 1959 beginnen und etwa 2 Wochen dauern. Näheres über seine Organisation ist aus der Veröffentlichung der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V. als Nationales Komitee der AIPCR in der Zeitschrift „Straße und Autobahn“, Heft 11/1957, S. 419/420 ersichtlich. Die endgültigen Richtlinien für die Teilnahme am Kongreß werden zu gegebener Zeit noch besonders bekanntgegeben werden.

Mit Schreiben vom 14. 8. 1957 hat der Präsident der AIPCR die Mitgliedsländer zur Mitarbeit an der Vorbereitung des Kongresses durch Abfassung wissenschaftlicher Berichte aufgerufen und um die Benennung der vorgesehenen Berichterstatte zu den festgelegten Themen gebeten. Für die deutsche Mitwirkung sind die organisatorischen Maßnahmen für die Berichterstattung gemeinsam mit der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., Köln, durchgeführt worden. Mit der Berufung der Berichterstatte und ihrer Bekanntgabe an die AIPCR ist diese Maßnahme zunächst abgeschlossen. Als Termin für die Ablieferung der Berichte in englischer oder französischer Fassung an die AIPCR ist der 1. 8. 1958 vorgesehen.

Zu Ihrer näheren Unterrichtung übersende ich in der Anlage:

- a) Abdruck meines Schreibens vom 18. 12. 1957 an den Verband nebst Liste der Berichterstatte
- b) Abdruck meines Schreibens vom 18. 12. 1957 an die Berichterstatte nebst Bedingungen für die Abfassung der Berichte
- c) Aufstellung der Themen, die auf dem Kongreß behandelt werden.

Eine zusammenfassende Veröffentlichung dieser Unterlagen erfolgt im Verkehrsblatt sowie in der Zeitschrift „Straße und Autobahn“ und weiteren einschlägigen Fachzeitschriften.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Kunde

Anlage a

Der Bundesminister für Verkehr
StB 7 — Ieio — 3166 St 57 II

Bonn, den 18. Dezember 1957
Kaufmannstr. 58

An

Association Internationale
Permanente des Congrès de la Route
M. le Président A. Rumpier
Directeur des Routes
43, Avenue du Président Wilson
Paris 16^e

Betr.: XI. Internationaler Straßenkongreß Rio de Janeiro 1959

Bezug: Ihr Schreiben vom 14. 8. 1957 und Schreiben von Herrn Präs. Dr. Wahl vom 27. 11. 1957

Anlg.: 1 Aufstellung

Sehr geehrter Herr Präsident!

Unter Bezugnahme auf das Schreiben vom 27. 11. 1957, mit dem Ihnen Herr Präs. Dr. Wahl zunächst die vorgesehenen koordinierenden Berichterstatte zu den 6 Berichtsthemen des XI. Straßenkongresses benannt hat, übermittle ich Ihnen in der Anlage nunmehr die vollständige Liste mit den Namen und Anschriften der deutschen Berichterstatte, nachdem diese ihrer Berufung zugestimmt haben.

Deutsche Beiträge, welche die in den letzten Jahren erzielten Fortschritte im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung im Land betreffen, können zu allen Themen geliefert werden. Entsprechend dem Umfang der Themen und den darin zusammengefaßten verschiedenen Arbeitsgebieten sind jeweils mehrere Berichterstatte und je ein koordinierender Hauptberichterstatte vorgesehen.

Mit ihren Einzelschreiben vom 4. 12. 1957 für die koordinierenden Berichterstatte haben Sie auf das Schreiben von Herrn Dr. Wahl vom 27. 11. 1957 bereits liebenswürdigerweise die Unterlagen für die Abfassung der Berichte an ihn übersandt. Diese Unterlagen sind inzwischen den genannten Herren und in vervielfältigten Übersetzungen allen Berichterstatte zugewandt.

Sofern Ihnen im weiteren Verlauf dieser Maßnahme meine Unterstützung noch dienlich erscheint, bitte ich Sie um entsprechende Unterrichtung. Ich werde mich bemühen, dafür Sorge zu tragen, daß die Berichte dem Sitz

des Verbandes möglichst bis zum 1. August 1958 in französischer oder englischer Übersetzung zugehen.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung
Im Auftrag
Dr. Kunde

Annexe à la note BVM, le 18. 12. 1957
StB 7 — Ieio — 3166 St 57 II

XI^{ème} Congrès de la Route à Rio de Janeiro
en Septembre 1959:

Rapporteurs principaux coordinateurs et rapporteurs
allemands

Première Question:

- A) Couches de base et de fondation
- B) Questions générales

Rapporteur principal coordinateur:

Landesbaurat z. Vv. Crantz, Köln-Raderthal, Brühler Ecke Militärringstr.

Rapporteurs: Dr. Becker, Hamburg 36, Essohaus,

Ministerialrat Prof. Böhringer,

Stuttgart-N, Jägerstr. 15,

Dipl.-Ing. Buchholz, Köln, Ubierring 53,
Dr.-Ing. habil. Eberle, Stuttgart-S, Sonnenbergstr. 1,

Oberregierungsbaurat Lorenz, Nürnberg,
Autobahnamt, Rathenauplatz 2,

Dipl.-Ing. Neumann, Essen-Bredeney, Rutschenstr. 8,

Oberregierungsbaurat Siedek, Köln-Raderthal, Brühler Ecke Militärringstr.

Deuxième Question:

- A) Couches de surface des Chaussées et pistes souples
- B) Dalles en béton (chaussées et pistes rigides)

Rapporteur principal coordinateur:

Oberregierungsbaurat Schnabel, Bonn, Lennéstr. 30

Rapporteurs: Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Croce, Inzell (Obb.), Haus 64½,

Prof. Dr.-Ing. habil. Dr. Dittrich, Köln-Raderthal, Brühler Ecke Militärringstr.

Dr.-Ing. E. h. Kirchhoff, Stuttgart-W, Silcherstr. 7,

Dr.-Ing. Kohler, Essen, Rüttenscheider Str. 66,

Dr.-Ing. Minetti, Wiesbaden, Bahnhofstr. 61,

Oberregierungsbaurat Schnecke, Koblenz, Hochhaus,

Regierungsbaumeister a. D. Streit, Hannover, Kurt-Schumacher-Str. 25, V

Prof. Dr.-Ing. Weil, Stuttgart-Vaihingen, Schwabstr. 6.

Troisième Question: Voies urbaines

Rapporteur principal coordinateur:

Regierungsdirektor Leipold, Berlin-Wilmersdorf, Württembergische Str. 6—10.

Rapporteurs: Stadtbaudirektor Auberlen, Düsseldorf, Straßen- und Brückenbauamt, Oststr. 51,

Prof. Dr.-Ing. Gerlach, Berlin-Charlottenburg, Technische Universität, Hardenbergstr. 35,

Stadtbaudirektor Heeb, Stuttgart, Städtisches Tiefbauamt, Hohe Straße 25,

Baudirektor Sperber, München, Stadtbauamt—Straßenbau, Blumenstr. 28 b.

Quatrième Question: Routes à faible prix de revient

Rapporteur principal coordinateur:

Oberregierungsbaudirektor i. R. Kind, Wiesbaden, Irenenstr. 5,

Rapporteurs: Dr.-Ing. Herion, Essen-Bredeney, Wolfsbachweg 10,

Oberregierungsvermessungsrat Klempert, Bonn, Hartsteinstr. 6,
Dr. Nüssel, Hamburg-Harburg, Eisendorfer Pferdeweg 6

Cinquième Question:

- A) La route en fonction des besoins de la circulation
- B) Voirie urbaine en fonction des besoins de la circulation

Rapporteur principal coordinateur:

Stadtbaudirektor Oehm, Essen Tiefbauamt, Deutschlandhaus.

Rapporteurs: Oberregierungsbaurat Bader, Bonn, Lennéstr. 30,

Dozent Dr.-Ing. habil. Bitzl, München, Technische Hochschule,

Prof. Dr.-Ing. Feuchtinger, Ulm (Donau), Insel 13,

Prof. Korte, Aachen, Technische Hochschule,

Prof. Dr.-Ing. habil. Schlums, Hannover, Technische Hochschule,

Erster Baudirektor Prof. Sill, Hamburg, Baubehörde, Stadthausbrücke 8,

Prof. Dr.-Ing. habil. Wehner, Berlin-Charlottenburg, Technische Universität.

Sixième Question:

Financement et rentabilité des travaux routiers

Rapporteur principal coordinateur:

Präsident Dr. Dr. Wahl, Koblenz, Hochhaus.

Rapporteurs: Regierungsrat Dr. Adamek, Bonn, Lennéstr. 30,

Prof. Dr.-Ing. Albrecht, Braunschweig, Technische Hochschule,

Ministerialrat Prof. Böhringer, Stuttgart-N, Jägerstr. 15,

Dr.-Ing. Leutzbach, Köln, HUK-Verband, Ebertplatz 2,

Ministerialrat Röthlein, München 13, Friedrichstr. 8,

Erster Baudirektor Prof. Sill, Hamburg, Baubehörde, Stadthausbrücke 8.

Anlage b

Der Bundesminister für Verkehr

StB 7 — Ieio — 3166 St 57 II

Bonn, den 18. Dezember 1957
Kaufmannstr. 58

An die Herren

Koordinierenden Berichterstatter und Berichtstatter!

Betr.: XI. Internationaler Straßenkongress Rio de Janeiro 1959

Bezug: Mein Schreiben vom 1. 12. 1957 — StB 7 — Ieio — 3166 St 57

Anlg.: Abdruck nebst Aufstellung, Bedingungen für die Abfassung der Berichte

Anliegenden Abdruck meines Schreibens an den Internationalen Ständigen Verband der Straßenkongresse in Paris, aus dem Sie Ihre Benennung für die Berichterstattung zum XI. Straßenkongress ersehen, übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme. Für Ihre Bereitschaft, an der Erstellung der deutschen Berichte zur Vorbereitung des XI. Kongresses als Berichterstatter bzw. koordinierender Berichterstatter mitzuwirken, sage ich Ihnen meinen Dank.

Die näheren Bedingungen hinsichtlich der Abfassung der Berichte sind inzwischen vom Verband mit Einzelschreibern für die koordinierenden Berichterstatter übersandt worden, denen sie als Anlage zu diesem Schreiben übersandt werden. Für die Berichterstatter sind sie in Übersetzung beigelegt.

Für die notwendige Abstimmung im persönlichen, sachlichen und zeitlichen Zusammenwirken aller Beteiligten an dem Thema, über das sie berichten, werden die koordinierenden Berichterstatter das Nähere noch im einzelnen zu regeln haben. Hierin wären auch die Abgrenzung

im Umfang der Einzelbeiträge, die Terminfestlegung für die Einzelbeiträge sowie die Frage etwaiger weiterer Mitarbeiter für Spezialbeiträge einzubeziehen.

Der Vorlage der vollständigen Berichte in deutscher Fassung (einschl. des Bildmaterials und etwaiger Anlagen in vorgeschriebener Form) durch die koordinierenden Berichterstatter sehe ich zu dem bereits genannten Termin vom 1. 6. 1958 entgegen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Kunde

zu Anlage b Übersetzung

XI. Internationaler Straßenkongreß — Rio de Janeiro, 1959

Anmerkung für die Abfassung der Berichte

I. — Bedingungen betreffend die Aus- arbeitung des Berichtes

Jedes Land darf nur einen Bericht zu jedem zu behandelnden Thema vorlegen, aber dieser Bericht kann von mehreren Autoren in Zusammenarbeit aufgestellt werden.

Der Bericht soll sich auf das eigene Land des Berichterstatters beschränken.

Die Berichterstatter sollen sich bemühen, über neue Methoden des Straßenbaues, die in ihrem Land zur Anwendung kommen, zu berichten und vermeiden, auf die Entwicklung des Straßenbaues seit dem letzten Kongreß zurückkommen — mit anderen Worten, die Berichte sollen mehr auf die Zukunft als auf die Vergangenheit gerichtet sein.

Jeder Bericht soll schließen mit einer kurzen Zusammenfassung und soll ergänzt werden durch eine kurze Inhaltsangabe, um die Aufgabe des Generalberichterstatters zu erleichtern, der die gesamten Berichte dem Kongreß vorlegen muß.

Ein Inhaltsverzeichnis soll den Bericht vervollständigen. Die Verfasser sollen ihre Namen deutlich angeben und außerdem alle Titel (Bezeichnungen), die hinzugefügt werden sollen.

Die Berichte sollen so kurz wie möglich sein. Der Text soll nicht mehr als 10 000 Worte umfassen. Die Zusammenfassung sollte im Höchstfall 400 Worte nicht übersteigen.

Berichte, die diesen Umfang übersteigen, können zwecks Abkürzung an den Verfasser zurückgegeben werden.

Die Berichte sollen alles vermeiden, was nach Politik und Anpreisung aussieht. Sie sollen weder im ganzen noch auszugsweise vor dem Kongreß veröffentlicht werden.

Sechs graphische Darstellungen oder Illustrationen können in den Bericht eingefügt werden, insgesamt sollten sie aber nicht größer sein als 300 qcm. Dieser Raum wird zusätzlich zu dem für den Text benötigten Raum zugeteilt. Weitere graphische Darstellungen oder Illustrationen können, falls erforderlich, eingeräumt werden an Stelle von Textseiten. Zwei Zeichnungen können dem Bericht noch besonders hinzugefügt werden, ihre Abmessungen einschl. Umrahmung sollten 23 cm Höhe und 45 cm Breite nicht übersteigen.

Vier Ausfertigungen des Berichtes in Englisch oder in Französisch sollen zusammen mit zwei Ausfertigungen in der Landessprache bis spätestens 1. August 1958 an das Büro des Verbandes gesandt werden.

II. — Form der Berichte

- a) Text: Der Text soll einseitig in Maschinenschrift geschrieben sein mit Ausnahme der mathematischen Zeichen und Formeln.

Titel und Untertitel sollen klar herausgestellt werden.

Hinweise sollen am Fuß jeder Seite mit der entsprechenden Nummer angeführt werden.

- b) Zeichnungen: Zeichnungen sollen in chinesischer Tusche auf Transparentzeichenpapier ausgeführt werden. Jede Zeichnung soll zusammen mit vier Abzügen vorgelegt werden. Die Größe darf 30x50 cm nicht übersteigen.

Zeichnung und Beschriftung sollen so groß und kräftig sein, daß sie auch nach Verkleinerung auf die Größe des Berichtes noch lesbar sind.

Die Maßstäbe sollen zeichnerisch dargestellt und nicht als Verhältniszahlen angegeben werden, so daß sie auch nach der Verkleinerung noch anwendbar sind.

Graphische Darstellungen sollen nicht auf Millimeterpapier vorgelegt werden, da die Quadrateinteilung sich beim Photographieren verzerrt. Graphische Darstellungen sollen auf gewöhnlichem Zeichenpapier mit großer quadratischer Einteilung, die in chinesischer Tusche einzutragen ist, vorgenommen werden.

Die Beschreibung soll in die eine oder die andere der beiden vorgeschriebenen Sprachen übersetzt werden.

- c) Photographien: Diese sollen deutlich und auf Glanzpapier abgezogen sein. Vier Abzüge sollen beigelegt werden.

Der Platz für alle Illustrationen (Zeichnungen und Photographien) soll im Text vermerkt sein, damit der Drucker in der Lage ist, alles an den richtigen Platz zu bringen.

III. — Allgemeine Bemerkungen

Wenn ein Bericht das Werk mehrerer Verfasser ist, so bleibt es ihnen überlassen, sich darüber zu einigen, ob sie gemeinsam als Verfasser auftreten und zusammen mit ihren Namen unterzeichnen wollen oder ob sie jedes einzelne Kapitel mit dem Namen des betreffenden Verfassers unterzeichnen wollen.

Im letzteren Fall muß über die Bedeutung der einzelnen Kapitel von den einzelnen Verfassern selbst entschieden werden, oder, falls keine Einigung erzielt wird, durch das Nationale Komitee des Verbandes, in den Ländern, in denen ein solches besteht, oder in anderen Ländern durch den Hauptdelegierten der Ständigen Internationalen Kommission.

Der Bericht muß in jedem Fall im Einklang mit den in den vorhergehenden Abschnitten festgelegten Bestimmungen fertiggestellt werden.

Anlage c

Themen des XI. Internationalen Straßen- kongresses 1959

1. Sektion:

Charakteristische Eigenschaften, Entwurf, Bau und Unterhaltung von Straßen und Flugzeugstartbahnen.

1. Thema: (Untergrund, Unterbau und allgemeine Fragen).

A) Unterbau und Tragschichten.

- Verfahren zur Bestimmung der Tragfähigkeit auf Grund von Setzungsversuchen und auf Grund der Bodeneigenschaften, Vergleiche der verschiedenen Methoden;
- Verschiedene Arten von Tragschichten;
- Erkenntnisse über den wirtschaftlichsten Aufbau (Reihenfolge) der verschiedenen Schichten;
- Mechanische Bodenstabilisierung: Verbesserung der Ausführungsarten und technische Prüfung, Verdichtung grobkörniger Schüttungen;
- Chemische Verfestigung: Entwicklung der Verfahren und Angabe der verwendeten Mittel (bituminöse und hydraulische)

- lische Bindemittel, Kalk und Zement, obenflächenaktive Stoffe);
- Schutz der Erdarbeiten während der Bauausführung gegen die Einwirkungen der Witterung und der Erdbaugeräte.
- B) Allgemeine Fragen.
 - Bodenfrost und Glatteis: Analyse der Erscheinungsformen, Vorbeugungsmittel und Gegenmaßnahmen;
 - Entwässerung: Wegführen des Regenwassers (Berechnung der Abflussmengen) — Entwässerung des Planums (Fort-schritte unter Berücksichtigung der neuen Methoden im Aufbau des Straßenkörpers);
 - Ästhetische Linienführung der Straßen;
 - Optische Führung.

2. Thema: (Fahrbahndecken).

- A) Bituminöse Decken für Straßen und Startbahnen (flexible Bauweise).
 - Verbesserung der Bindemittel und ihre besonderen Begriffsbestimmungen (Verwendung von Haftmitteln, Gummi, Füller usw.);
 - Verbesserung der Zuschlagstoffe;
 - Bedeutung der Messungen der Formveränderung von elastischen Fahrbahn-decken und Startbahnen — Folgerungen aus derartigen Messungen;
 - Verhalten der verschiedenen Oberflä-chenschichten aus umhülltem Gestein entsprechend ihrer Stärke (Auswirkun-gen auf die Stärke des Oberbaues einer-seits und auf Rißbildung in der Decke andererseits);
 - Widerstandsfähigkeit gegen zerstörende Einflüsse, Flammenstöße, Chemikalien usw.;
 - Verbesserung der Ebenföchigkeit und der Griffigkeit.
- B) Betonfahrbahnen für Straßen und Startbahnen (starre Bauweise).
 - Abmessungen, Zusammensetzung und Aufbau der Betonstraßen und -startbah-nen entsprechend den verschiedenen Arten des Untergrundes — Entwicklung in der Zusammensetzung und der Ver-arbeitung der verschiedenen Betonarten;
 - Verbesserung der Ebenföchigkeit und der Griffigkeit, Entwicklung in der Tech-nik der Fugenausbildung (Möglichkeit, die Dehnfugen auszuschalten und Aus-führungsart der Fugen);
 - Stand der Technik für Straßen und Startbahnen aus Spannbeton;
 - Unterhaltung der Betonstraßen und -startbahnen — Wiederherstellung, Aus-bau und Verstärkung;
 - Maßnahmen gegen die Abnutzung und gegen Abblättern der Belagsoberfläche.

3. Thema: Stadtstraßen.

- Entwicklung der Belagstechnik für Stadtstraßen;
- Baustoffe und Ausführungsmethoden für Pflasterdecken (Unterbau, Sande, Vibration der Pflasterdecken);
- Decken aus Zementbeton;
- Bituminöse Beläge auf der Basis von Bitumen oder Teer;
- Ausführung von gleitsicheren Oberflä-chen;
- Beläge für Gehwege mit starkem Ver-kehr.

4. Thema: Straßen mit geringen Herstellungskosten.

- Straßen im Grundnetz: Merkmale die-ser Straßen — fortschreitender Ausbau;

- Arten der Unterhaltung: Bedingungen, unter denen die Mechanisierung der Unterhaltungsarbeiten erwünscht ist;
- Die Begrenzung der Fahrzeug- und Achslasten — Verwendung von Laterit und Schwarzerden;
- Straßen und Startbahnen in Wüsten-gegenden;
- Schutzmaßnahmen gegen die Erosion — Entwässerungsmethoden.

2. Sektion: Die Straße in Abhängigkeit von den Verkehrsbedürfnissen, Verwaltung und Finanzierung.

5. Thema: (Die Straße in Abhängigkeit von den Verkehrsbedürfnissen).

A) Für Straßen allgemein.

- Vorausschauende Einrichtung von Ver-kehrskreuzungen — Ansteigen des zu erwartenden Verkehrs durch neue Straßen;
- Organisation und Auswertung von Ver-kehrszählungen — Verhältnisse in we-nig entwickelten Gebieten;
- Untersuchungen über Unfallursachen — Einfluß der verschiedenen Faktoren;
- Probleme, die sich aus der Zunahme des Zweirad-Verkehrs ergeben;
- Nebenanlagen der Straße im Verhältnis zu ihren Erfordernissen aus dem Ver-kehr (Tankstellen, Rasthäuser, Bushalte-stellen, Beleuchtung, Telefonstationen usw.);
- Reklame an den Straßen;
- Einschränkung des Zugangsrechts der Anwohner;
- Einrichtung der Straßenkreuzungen: Schätzung der Verkehrskapazität.

B) Für Stadtstraßen.

- Verkehrsprognosen für Stadtstraßen Erhebung über die Verkehrsverlage-rungen in Städten und über die Ver-kehrsströme);
- Probleme des ruhenden Verkehrs (Par-ken) und der öffentlichen Verkehrsmittel (Folgerungen für die künftige Verkehrs-politik);
- Planung von Schnellverkehrsstraßen und der Straßen, die für besondere Ver-kehrsarten beschränkt sind (Beseitigung von Niveaure Kreuzungen an verkehrsrei-chen Stellen, Trennen der Verkehrsrich-tungen, Koordinieren der Signalanlagen);
- Untersuchungen über die Unfallursachen im Stadtverkehr — Einfluß der verschie-denen Faktoren;
- Reklamen an den Schnellverkehrs- und Vorrechtsstraßen in den Städten.

6. Thema: Finanzierung und Wirtschaftlichkeit von Straßenbauten.

A) Für den Straßenbau allgemein.

- Grundsätze, die bei Rentabilitätsunter-suchungen zu berücksichtigen sind — Bestimmung einfacher Kriterien für die Einstufung der verschiedenen Projekte nach wirtschaftlichen Richtlinien — Auf-stellung von Kostenvergleichen;
- Einfluß der zugelassenen Achslasten und Fahrzeugarten (Haltbarkeit und Güte der Straßen — Unterhaltungskosten — Transportkosten);
- Berechnungsmethoden zur Feststellung der Kostenersparnisse durch Verminde-rung der Straßenverkehrsunfälle;
- Studien zur Entwicklung einer Methode für die Bestimmung der Rentabilität von Straßen hinsichtlich ihres Beitrages zum nationalen Einkommen;

- Finanzierung: Haushaltsanschlüsse, Steuern, Anleihen, Benutzungsgebühren;
- Aufstellung des Straßennetzes nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten in den Ländern, die noch wenig entwickelt sind;
- B) Für Stadtstraßen.
 - Wirtschaftliche Vorteile von Straßenbauten in Großstädten;
 - Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen über die Vorteile der dem Verkehr gewährten neuen Erleichterungen;
 - Die Entwicklung von wirtschaftlichen Untersuchungsmethoden, die eine Einordnung der Projekte erlauben;
 - Die Finanzierung von Parkplätzen und Garagen.

(VkB1 1958 S. 6)

Nr. 5 Allgemeiner Runderlaß Straßenbau Nr. 1/58 Sachgebiet 3 Frostsicherung

Bonn, den 2. Januar 1958
StB 8 — Isf — 3001 Vms 58

An die
obersten Straßenbaubehörden der Länder
mit Nebenabdrucken
für die Mittelbehörden, Straßenbauämter, Autobahn-
ämter und Straßenmeistereien

Nachrichtlich:

- a) An die
für den Straßenbau zuständigen Herren Minister und
Senatoren (Ministerien) der Länder
- b) An die
Herren Verkehrsminister (-senatoren)
Verkehrsministerien der Länder und das Innen-
ministerium des Landes Baden-Württemberg
- c) An den
Herrn Bundesminister für Verteidigung
— Führungsstab der Bundeswehr E/G 4 —
Bonn
Ermekeilstr. 27
- d) An das
Kommando der Territorialen Verteidigung
— Abt. Transport- und Verkehrswesen —
Bad Godesberg
Kölner Straße 89
- e) An die
Bundesanstalt für Straßenbau
Köln - Raderthal
Brühler Straße / Ecke Militärring
- f) An die
Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Köln
Cäcilienstr. 20—24
- g) An die
Verbindungsstelle Berlin
des Bundesministers für Verkehr
Berlin W 15
Bundesallee 216—218
- h) An den
Herrn Präsidenten des Bundesrechnungshofes
Frankfurt a. M.
Berliner Str. 51
- i) An den Deutschen
Industrie- und Handelstag
z. Hd. Herrn v. Arnim
Bonn
Markt 26—32
- j) An die
Zentralarbeitsgemeinschaft für das
Straßenverkehrsgewerbe
Frankfurt a. M.
Brüder-Grimm-Str. 20
- k) An den
Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V.
Hauptverwaltung
München
Königinstr. 11a

- l) An den
Automobilclub von Deutschland e. V.
Hauptgeschäftsstelle
Frankfurt a. M.
Wiesenhüttenstr. 2

Betr.: Richtlinien für die Durchführung von Verkehrs-
beschränkungen bei Frostschäden an Bundes-
fernstraßen.

Bezug: Mein Allgemeiner Runderlaß Straßenbau Nr. 3/57
vom 17. Januar 1957.

Bei der Durchführung von Verkehrsbeschränkungen
infolge von Frostschäden bitte ich im Jahre 1958 nach
dem diesem Allgemeinen Runderlaß beigelegten Richt-
linien, die die Erfahrungen der letzten Jahre berücksich-
tigen, zu verfahren. Der Allgemeine Runderlaß Straßen-
bau Nr. 3/57 vom 17. Januar 1957 wird außer Kraft
gesetzt.

Zur Unterrichtung der Verkehrsteilnehmer werden in
diesem Jahre wiederum Auskunftsstellen eingerichtet.
Zu diesem Auskunftsdienst haben sich der ADAC, der
AvD und andere Verbände des Straßenverkehrs und der
Verkehrs-Wirtschaft, sowie mehrere Industrie- und Han-
delskammern erneut bereit erklärt.

Die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Aus-
kunftsstellen bitte ich in der Presse bekanntzugeben.

Die Meldekarte für die Bundesrepublik Deutschland
(Ausgabe 1955) behält weiterhin ihre Gültigkeit. Etwaigen
Bedarf bitte ich anzufordern.

Die benötigten Ausfertigungen dieses Runderlasses
sind beigelegt.

Ich bitte das Erforderliche zu veranlassen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. K u n d e

Der Bundesminister für Verkehr
Abteilung Straßenbau

Zum Allgemeinen Runderlaß
Straßenbau Nr. 1/58
Sachgebiet 3
Frostversicherung
vom 2. Januar 1958
StB 8 — Isf — 3001 Vms 58.

Richtlinien für die Durchführung von Verkehrsbeschränkungen bei Frostschäden an Bundesfernstraßen (mit 6 Anlagen)

I. Allgemeines

1. Auf Grund § 7 (2) Bundesfernstraßengesetz vom
6. 8. 1953 können Verkehrsbeschränkungen ange-
ordnet werden, wenn es zur Vermeidung außer-
ordentlicher Schäden an den Straßen oder für die
Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwen-
dig ist. Eine Notwendigkeit hierfür liegt auch
dann vor, wenn Straßen infolge der Auswirkun-
gen des Frostes in ihrem Bestand gefährdet
werden.
2. Derartige für das Verkehrswesen und die Ver-
sorgung der Bevölkerung einschneidende Maßnah-
men sollen unter Beachtung der nachstehenden
Richtlinien durchgeführt werden, um die ver-
kehrlichen und wirtschaftlichen Erschwernisse zu
mildern. Die Richtlinien befassen sich mit der ein-
heitlichen Festlegung der Verkehrsbeschränkun-
gen nach Art, Ort und Zeit, mit der Kennzeich-
nung der betroffenen Straßen und Umleitungs-
strecken sowie mit der Bekanntgabe der Verkehrs-
beschränkungen.

II. Art der Verkehrsbeschränkungen

1. Die Erfahrungen zeigen, daß für Frostschäden an-
fällige, durchfeuchtete Straßen fast ausschließlich
durch Verkehrserschütterungen und Verkehrs-
lasten in ihrem Bestand gefährdet werden. Die
vorbeugenden Maßnahmen müssen sich deshalb
in erster Linie auf eine Beschränkung der Fahr-
geschwindigkeit und der Fahrzeuggewichte er-
strecken.

2. Folgende Stufen sind für die anzuordnenden Verkehrsbeschränkungen vorgesehen:
 - Stufe 1: Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 9 t, Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge über 3,5 t: 30 km/h
 - Stufe 2: Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 6 t, Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge über 3,5 t: 30 km/h
 - Stufe 3: Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t
 - Stufe 4: Gesperrt für alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 1,5 t
 - Stufe 5: Gesperrt für alle Fahrzeuge.
3. Die Einteilung der Stufen verfolgt das Ziel, die für die Versorgung der Bevölkerung wichtigen Verkehrsarten (Pkw-Verkehr, leichter Lkw-Verkehr bis 3,5 t und mittlerer Lkw-Verkehr bis 6 t oder in Sonderfällen bis 9 t) so weit und so lange wie möglich aufrecht zu erhalten. Stufe 5 ist anzuwenden, wenn die Straße trotz der vorbeugenden Maßnahmen unbefahrbar geworden ist. Geeignete Umleitungen für den Gesamtverkehr sind festzulegen.

III. Festlegung der Verkehrsbeschränkungen

1. Die geplanten Verkehrsbeschränkungen werden nach Ort und Art in einer Karte dargestellt, die nach den Richtlinien des Allgemeinen Runderlasses Straßenbau Nr. 11/57 vom 10. 9. 1957 — StB 5 — Isf — 2083 Vms 57 — auszuarbeiten ist. Die zuständigen Stellen der Verwaltung, der Verkehrswirtschaft und der Streitkräfte sind hierbei zu beteiligen.
2. Die behördlichen Anordnungen für die einzelnen Verkehrsbeschränkungen sind im Benehmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorher festzulegen, um im Bedarfsfall die Verkehrsbeschränkungen und Umleitungen kurzfristig durchführen zu können. Die technischen Maßnahmen zur Durchführung der behördlichen Anordnungen sind vorzubereiten.

IV. Beginn und Beendigung der Verkehrsbeschränkungen

1. Den Tag des Beginns und den Tag der Beendigung einer Verkehrsbeschränkung bestimmt die zuständige Dienststelle der Straßenbauverwaltung. Sie soll diese Entscheidung möglichst am dritten Tage vor diesem Zeitpunkt treffen, um die erforderlichen Maßnahmen zum In- und Außerkraftsetzen der Verkehrsbeschränkung ordnungsgemäß durchführen zu können und den Straßenbenutzern die Möglichkeit zu geben, ihre Fahrten und Transporte rechtzeitig umzustellen.
2. Die Straßenbauverwaltung trifft folgende Maßnahmen:
 - a) Mitteilung an die zuständige Straßenverkehrsbehörde,
 - b) Mitteilung an die Dienststellen der Verkehrspolizei, ggfs. mit der Bitte um Bereitstellung von Polizeikräften zur Regelung und Überwachung des Verkehrs,
 - c) Kennzeichnung der von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Straßenabschnitte einschließlich der Umleitungen,
 - d) Bekanntgabe der angeordneten Verkehrsbeschränkung.

V. Kennzeichnung

1. Die Beschilderung soll deutlich und verständlich ausgeführt werden, um die Verkehrsabwicklung nicht durch ungenügende Kennzeichnung zusätzlich zu erschweren.
2. Der Anlaß der Verkehrsbeschränkungen ist durch ein besonderes Zusatzschild „Frostschäden“ bekanntzugeben.
3. Die von der Verkehrsbeschränkung betroffenen Fahrzeugarten sind gleichfalls auf besonderen Schildern zu bezeichnen.

4. Die Umleitungen sind in der Weise zu kennzeichnen, daß

- a) vor der Abzweigung der Umleitung ein Vorwegweiser aufgestellt wird,
- b) im Zuge der Umleitung an allen notwendigen Stellen (Krümmungen, Kreuzungen, Abzweigungen), deren Verlauf kenntlich gemacht wird. Dies gilt im besonderen für Umleitungen des Fernverkehrs.

5. Im einzelnen sind hierbei die nachstehenden Kennzeichen anzuwenden:

- a) Ankündigung einer Umleitung aus Anlaß von Frostschäden (siehe Anlage 1, Beispiel 1 und 2)
 - Vorankündigung bestehend aus
 - Zusatzschild „Frostschäden“
 - Zusatzschild „Betroffene Fahrzeugart“
 - Zusatzschild „Umleitung“

- Vorwegweiser bestehend aus
 - Zusatzschild „Betroffene Fahrzeugart“
 - Hinweiszeichen „Vorwegweiser“

- Hauptwegweiser bestehend aus
 - Zusatzschild „Betroffene Fahrzeugart“
 - Hinweiszeichen „Wegweiser“ mit Fernzielangabe oder Aufschrift „Umleitung“

- b) Kennzeichnung einer Verkehrsbeschränkung aus Anlaß von Frostschäden (siehe Anlage 2)

Gewichtsbeschränkung

- bestehend aus
 - Zusatzschild „Frostschäden“
 - Verkehrszeichen „Verkehrsverbot für Fahrzeuge über ein bestimmtes Gesamtgewicht“

Geschwindigkeitsbeschränkung

- bestehend aus
 - Zusatzschild „Fahrzeuge über 3,5 to Gesamtgewicht“
 - Verkehrszeichen „Verbot der Überschreitung bestimmter Fahrgeschwindigkeiten“

Dieses Kennzeichen ist entlang der betroffenen Strecke mehrmals zu wiederholen

Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung

- bestehend aus
 - Verkehrszeichen „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“

6. Bei Verkehrsbeschränkungen an Straßen mit geringem Verkehr können bei der Kennzeichnung der Umleitungen die Kennzeichen „Vorankündigung“ (V 5a) und „Vorwegweiser“ (V 5b) entfallen.

7. Von der Aufstellung der in der StVO unter Bild 55 dargestellten Tafel für die Umleitung des Verkehrs soll wegen der kurzfristigen Änderungen der Verkehrsbeschränkungen und der kostspieligen Herstellung dieses Schildes abgesehen werden.

Es ist anzustreben, die Beschilderung für Verkehrsbeschränkungen aus Anlaß von Frostschäden möglichst aus Einzelschildern zusammenzusetzen, die in größerer Auflage hergestellt und vorrätig gehalten werden können. Die hierbei erforderlichen Zusatzschilder sind in Anlage 3 mit ihren Abmessungen und Schriftgrößen dargestellt.

8. Der große Umfang der Kennzeichnung und der von den Witterungsverhältnissen abhängige, vorher nicht genau festlegbare Zeitpunkt der Aufstellung erfordern eine sorgfältige und frühzeitige Vorbereitung. Diese erstreckt sich vor allem auf die Anfertigung der Beschilderungspläne, die Beschaffung der Verkehrszeichen und Zusatzschilder und die Aufstellung der Pfosten, sowie auf

die Sicherstellung ausreichender Nachrichtenverbindungen. Bei den Vorbereitungsmaßnahmen ist davon auszugehen, daß die Beschilderung innerhalb von 2 Tagen angebracht sein muß.

9. Der Beschilderungsplan für die einzelnen Verkehrsbeschränkungen und Umleitungen ist im Benehmen mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde aufzustellen. Es ist nicht zweckmäßig, in einem zusammenhängenden Bereich verschiedene Stufen der Verkehrsbeschränkung anzuwenden, da dann die Beschilderung sehr umfangreich und wenig übersichtlich wird.
10. Alle Kennzeichen, die aus Anlaß von Frostschäden zur Kennzeichnung von Verkehrsbeschränkungen und Umleitungen an der Straße aufgestellt werden, sind am Tage der Aufhebung der Verkehrsbeschränkung einzuziehen. Dies gilt auch, wenn eine nochmalige Frost- und Tauperiode zu erwarten ist.
11. Auf Straßen, die trotz der vorbeugenden Verkehrsbeschränkungen größere Schäden erlitten haben und die noch längere Zeit mit beschränkter Geschwindigkeit befahren werden oder für bestimmte Fahrzeuggewichte gesperrt bleiben müssen, ist nach Beendigung der Frostaufgangsperiode auf alle Fälle das 1,25/0,85 m große Schild mit der Aufschrift „Frostschäden“ zu entfernen. Dieses Schild soll nur benützt werden, wenn der Straße Gefahren durch den Verkehr drohen und nicht, wenn dem Verkehr durch den schlechten Zustand der Straße Beschränkungen auferlegt werden müssen. Die übrige Beschilderung aus Anlaß der vorbeugenden Maßnahmen gegen Frostschäden kann bis zur endgültigen Freigabe des betroffenen Straßenabschnittes belassen werden.

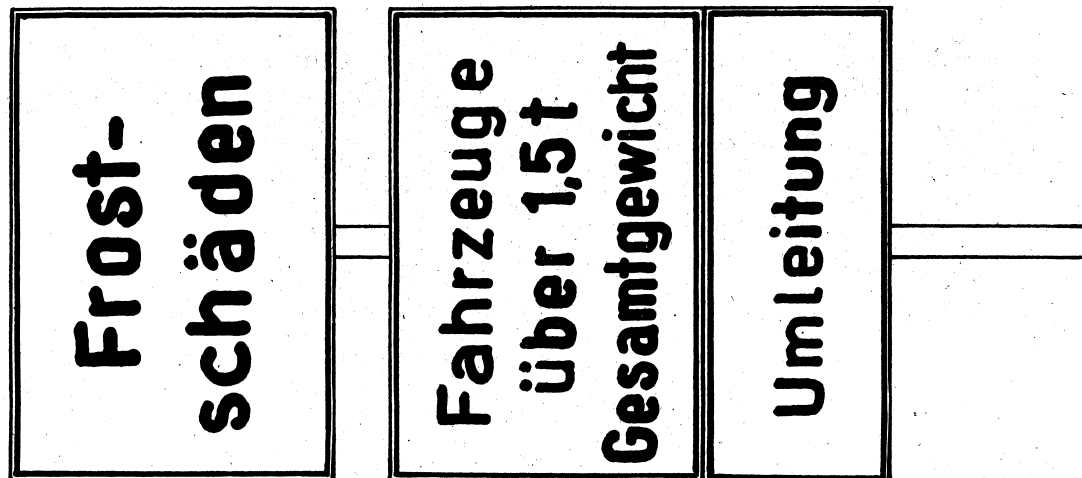
VI. Bekanntgabe der Verkehrsbeschränkungen

1. Die Verkehrsbeschränkungen werden durch Rundfunk, Presse und Auskunftsstellen veröffentlicht. Durch Rundfunk und Presse werden nur allgemeine Hinweise über bevorstehende Verkehrsbeschränkungen und die hiervon in erster Linie betroffenen Gebiete bekanntgegeben. Durch die Auskunftsstellen sollen genaue Mitteilungen über die Verkehrsbeschränkungen gegeben werden.
2. Für die im Bereich eines Landes gelegenen Bundesfernstraßen und Landstraßen I. und II. Ordnung soll im einzelnen das folgende bekanntgegeben werden, wenn es die zuständigen obersten Landesbehörden für erforderlich halten:
 - a) Vorankündigung von Verkehrsbeschränkungen in Rundfunk und Presse des Landes.
Die Vorankündigung soll die Straßenbenutzer und die berührten Wirtschaftskreise bereits mehrere Tage vor dem Inkrafttreten der Verkehrsbeschränkungen über die bevorstehenden Maßnahmen der Behörden unterrichten.
 - b) Ankündigung von Verkehrsbeschränkungen in Rundfunk und Presse des Landes.
Die Ankündigung soll in allgemeiner Form möglichst am zweiten Tage vor dem Inkrafttreten einer angeordneten Verkehrsbeschränkung erfolgen. Hierbei können auch Ort und Art der wichtigsten Verkehrsbeschränkungen sowie der Zeitpunkt des Inkrafttretens bekanntgegeben werden. In der örtlichen Presse soll die behördliche Anordnung der bevorstehenden Verkehrsbeschränkung verlautbart werden. Bei der Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung soll in der gleichen Weise verfahren werden.
 - c) Auskünfte durch die Auskunftsstellen im Landesbereich.

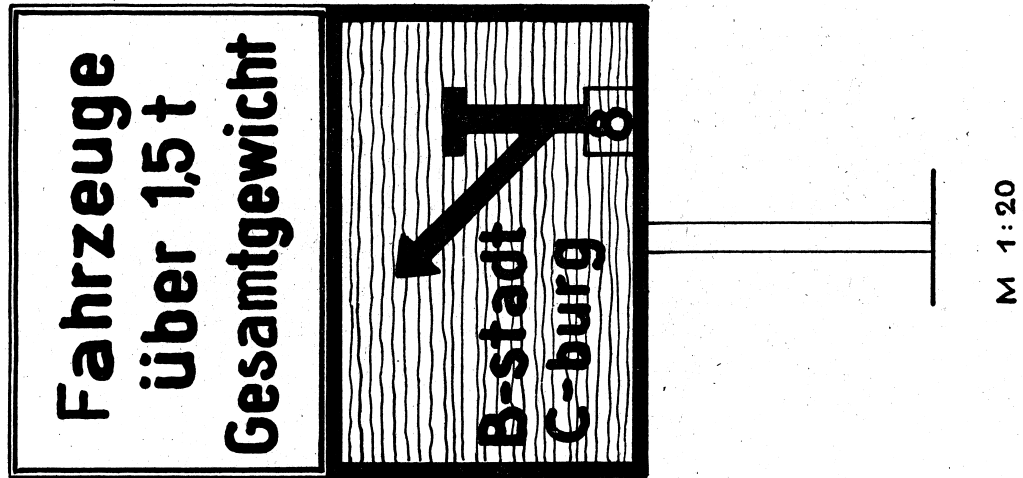
Alle Bekanntgaben für den Landesbereich werden von der Obersten Straßenbaubehörde des Landes veranlaßt.

3. Für die Bundesfernstraßen im gesamten Bundesgebiet erfolgen nachstehende Bekanntmachungen:
 - a) Übersicht über die Verkehrsbeschränkungen im Rundfunk. Die Übersicht enthält kurze Angaben über Beginn oder Beendigung von Verkehrsbeschränkungen auf den wichtigsten Bundesfernstraßen. Die Übersicht wird im Anschluß an den Straßenzustandsbericht mittags über alle Sender des Rundfunks bekanntgegeben.
 - b) Auskünfte durch die Auskunftsstellen.
Die Auskunftsstellen im gesamten Bundesgebiet teilen Beginn oder Beendigung der Verkehrsbeschränkungen zwei Tage vor dem vorgesehenen Zeitpunkt mit. Sie unterrichten über die bestehenden Verkehrsbeschränkungen und erteilen Ratschläge für die Umfahrung von Gebieten, die von Verkehrsbeschränkungen betroffen sind.
 - c) Wochenberichte über den Stand der Verkehrsbeschränkungen.
Die Wochenberichte enthalten eine Zusammenstellung der jeweils am Donnerstag in Kraft befindlichen Verkehrsbeschränkungen. Sie werden der Presse und den Auskunftsstellen zur Verfügung gestellt.
Die Bekanntmachungen für das Bundesgebiet werden vom Bundesverkehrsministerium veranlaßt.
4. Der Meldedienst über die angeordneten Verkehrsbeschränkungen und ihre Weitergabe an die Auskunftsstellen ist in der „Anleitung für die Meldestellen“ (Anlage 5) geregelt.
5. Es werden Hauptauskunftsstellen der Verwaltung und Hauptauskunftsstellen der Verkehrsverbände und der Verkehrswirtschaft eingerichtet.
 - a) Die Hauptauskunftsstellen der Verwaltung sollen sich bei den obersten Straßenbaubehörden der Länder befinden. Sie unterrichten die übrigen für den Straßenverkehr zuständigen Landesbehörden und versorgen die gegebenenfalls dort geschaffenen Nebenauskunftsstellen mit den benötigten Meldungen.
 - b) Die Hauptauskunftsstellen der Verkehrsverbände und der Verkehrswirtschaft sollen sich bei den größeren Geschäftsstellen der Organisationen des Kraftverkehrs und der Wirtschaft befinden. Ihnen werden nach Bedarf für einzelne Wirtschafts- oder Verkehrszweige oder für bestimmte Gebiete Nebenauskunftsstellen angegliedert.
Die Hauptauskunftsstellen mit ihren Fernschreib- und Fernsprechanschlüssen sind in Anlage 4 zusammengestellt.
6. Der Auskunftsdienst umfaßt
 - a) die Entgegennahme von Meldungen über Verkehrsbeschränkungen;
 - b) die Eintragung der gemeldeten Verkehrsbeschränkungen in die Landesmeldekarte und die Bundesmeldekarte;
 - c) die Weitergabe der Meldungen an angeschlossene Nebenauskunftsstellen;
 - d) die Erteilung von Auskünften.

Die Auskünfte können im Dauerauftrag oder auf Anfrage gegeben werden.
Anlage 6 enthält eine Anleitung für die Auskunftsstellen.



Kennzeichen
zur Ankündigung einer Umleitung



Anlage 1
zu Richtlinien für die Durchführung
von Verkehrsbeschränkungen bei
Frostschäden an Bundesfernstraßen

Kennzeichen
zur Ankündigung einer Umleitung

Fahrzeuge
über 6t
Gesamtgewicht

Richtung
D-feld
E-stein

Umleitung

Fröst-
schäden

Fahrzeuge
über 6t
Gesamtgewicht

A-heim
D-feld
E-stein
C-burg
26

Fahrzeuge
über 6t
Gesamtgewicht

D-feld
E-stein

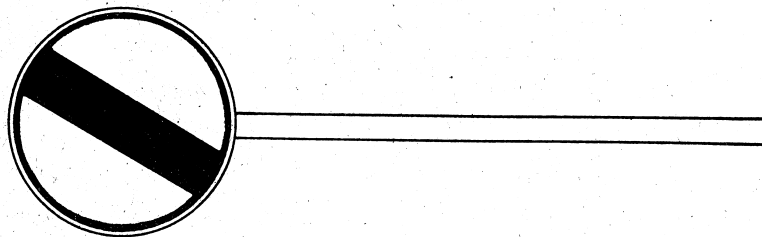
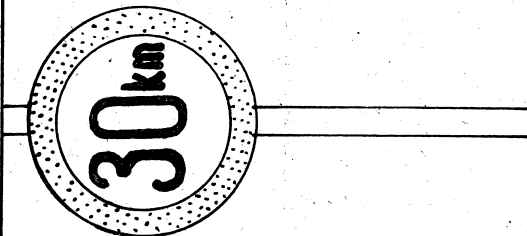
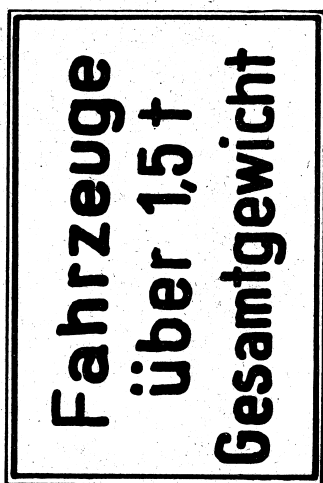
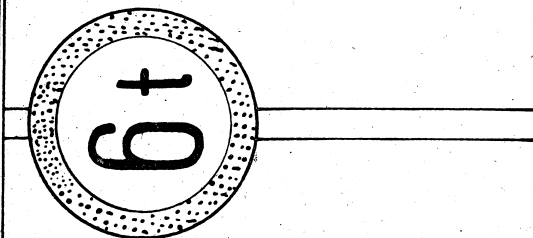
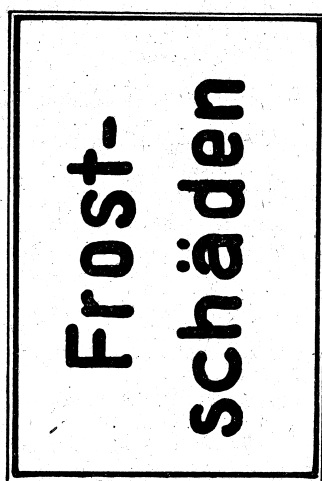
Anlage 1
zu Richtlinien für die Durchführung
von Verkehrsbeschränkungen bei
Frostschäden an Bundesfernstraßen

Beispiel 2

M. 1:20

Anlage 2
zu Richtlinien für die Durchführung
von Verkehrsbeschränkungen bei
Frostschäden an Bundesfernstraßen

Kennzeichen
für eine Verkehrsbeschränkung



M. 1:20

Anlage 3
zu Richtlinien für die Durchführung
von Verkehrsbeschränkungen bei
Frostschäden an Bundesfernstraßen

Zusatzschilder



M. 1:20
Maße in Millimeter

Verzeichnis der Hauptauskunftsstellen

Anlage 4

a) Anschrift Name	Ort	Straße	b) Fernschreiber Teilnehmer	Fernschr.-Nr.	Namengeber	c) Fernruf
A) Hauptauskunftsstellen der Verwaltung						
1) Straßenbauamt München	München	Winzerstr. 43	wie a)	052 3320	strba mchn	37 37 11
2) Innenministerium Baden-Württemberg Abteilung für Verkehr	Stuttgart	Jägerstr. 15	Landespolizeidirektion Stuttgart, Neckarstraße 195	072 2056	lpd stuttgart	6 94 46
3) Hessisches Landesamt für Straßenbau	Wiesbaden	Frankfurter Str. 8—12	wie a)	041 6754	hess stravw wbn	5 92 91
4) Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz	Koblenz	Hochhaus	wie a)	086 701	strverw kblz	21 51
5) Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Düsseldorf	Karlstr. 8	wie a)	0858 2728	wi min nrw f dssd	1 09 71
6) Niedersächsische Straßenbaudirektion	Hannover	Sophienstr. 7	Niedersächsischer Minister der Finanzen, Am Schiffgraben 6	092 2800	finanzmin han	2 08 55-59
7) Landesamt für Straßenbau Schleswig-Holstein	Kiel	Düsternbrooker Weg 94—100	wie a)	029 823	innenmin kiel	4 08 91
8) Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg	Hamburg 36	Stadthausbrücke 8	Baubehörde für Wirtschaft und Verkehr, Gr. Bleichen 23/27	021 1100	bwv hamburg	34 10 08
9) Der Senator für das Bauwesen, Straßenbaudirektion	Bremen	Pelzerstr. 36/38	wie a)	0244 804	senat bremen	36 11
10) Der Senator für Bau- und Wohnungswesen	Berlin	Berlin-Wilmersdorf, Fehrbellnerplatz 2	wie a)	018 3798	senat berlin 1	87 05 91
B) Hauptauskunftsstellen der Verkehrsverbände						
1) Allgemeiner Deutscher Automobil-Club						
ADAC Gau Südbayern	München	Sendlingertorplatz 9	wie a)	052 3120	adacclub gau mchn	59 20 21
ADAC Gau Nordbayern	Nürnberg	Prinzregentenauer 7	wie a)	062 365	adacclub nbg	5 44 51
ADAC Gau Württemberg	Stuttgart	Neckarstr. 55a	wie a)	072 3431	adacclub stgt	9 00 54/56
ADAC Gau Nordbaden	Karlsruhe	Leopoldstr. 1	wie a)	078 2709	adacclub klrh	2 27 39
ADAC Gau Südbaden	Freiburg	Am Karlsplatz 1	wie a)	077 823	adacclub frb	54 55-56
ADAC Gau Hessen	Frankfurt/M.	Schumannstr. 4/6	wie a)	041 1855	adacclub ffm	77 31 54
ADAC Gau Mittelrhein	Koblenz	Friedrich-Ebert-Ring 31	wie a)	086 827	adacclub koblenz	3 35 37
ADAC Gau Pfalz	Neustadt/Weinstr.	Pfalzgrafenstr. 43	wie a)	045 449	adacclub pfalz	26 11
ADAC Gau Nordrhein	Köln	Oberländer-Ufer 136—144	wie a)	088 2871	adacclub köln	3 75 71
ADAC Gau Westfalen West	Dortmund	Kaiserstr. 63	wie a)	0822 115	adacclub dtmd	2 43 41
ADAC Gau Westfalen Ost	Bielefeld	Herforder Str. 28	wie a)	0932 720	adacclub blfd	6 66 90
ADAC Gau Niedersachsen	Hannover	Hindenburgstr. 37	wie a)	0922 520	adacclub hannover	2 33 41-43
ADAC Gau Schleswig-Holstein	Kiel	Holstenstr. 88/90	wie a)	029 848	adacclub kiel	4 49 46
ADAC Gau Hansa	Hamburg	Hansastr. 2	wie a)	021 2311	adacclub hamburg	44 13 61

Verzeichnis der Hauptauskunftsstellen

Anlage 4

a) Anschrift		Ort	Straße	b) Fernschreiber		c) Fernruf	
Name	Anschrift			Teilnehmer	Fernschr.-Nr.	Namengeber	Fernruf
ADAC Gau Weser-Ems		Bremen	Blumenthalstr. 9	wie a)	024 4550	adaclub bremen	30 07 91
ADAC Gau Berlin		Berlin-Zehlendorf	Lindenthaler Allee	wie a)	018 3513	adaclub berlin	84 13 85/86
Automobil- u. Touring-Club Saar im ADAC		Saarbrücken	Heinestr. 10	wie a)	044 233	ats sarbk	6 33 31
2) Automobilclub von Deutschland e. V. Hauptgeschäftsstelle		Frankfurt/M.	Wiesenhüttenstr. 2	wie a)	041 1237	avd ffm	33 09 76
3) Industrie- und Handelskammern							
Augsburg		Augsburg	Philippine-Welser-Str. 28	wie a)	053 815	ihk augsburg	27 11
Regensburg		Regensburg	Dr.-Martin-Luther-Str. 12	wie a)	065 883	ihk regensburg	72 51/54
Passau		Passau	Nibelungenstr. 15	wie a)	057 876	ihk passau	64 82/83
Bayreuth		Bayreuth	Bahnhofstr. 29	wie a)	0642 870	ihk bayreuth	22 81
Würzburg		Würzburg	Neubaust. 66	wie a)	068 884	ihk würzburg	5 01 57
Aschaffenburg		Aschaffenburg	Herstattstr. 26	wie a)	0418 867	ihk a'burg	4 21/3
Stuttgart		Stuttgart	Jägerstr. 30	wie a)	072 2031	ihk stuttgart	9 91 50
Mannheim		Mannheim	L 1,2	wie a)	046 2345	ihk mannheim	2 48 71
Kassel		Kassel	Ständeplatz 17	wie a)	043 817	ihk kassel	1 97 91
Arnsberg		Arnsberg	Königstr. 20	wie a)	084 284	ihk arnsberg	26 51-53
Duisburg-Wesel		Duisburg	Mercatorstr. 22/24	wie a)	0855 820	ihk duisburg	2 59 41
Bremerhaven		Bremerhaven	Friedrich-Ebert-Str. 6	wie a)	023 848	ihk bremerhaven	40 41
4) Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr							
Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr		Frankfurt/M.	Brüder-Grimm-Str. 20	wie a)	041 1627	kraftverkehr ffm	4 78 41/3
Deutsche Kraftwagen-Spedition GmbH		Düsseldorf	Grupellostr. 6	wie a)	0858 2619	deukrasped dssd	8 48 51/52
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Kraftwagenspediteure eGmbH		Bonn	Rheinweg 42	wie a)	0886 797	adekra bonn	2 60 91/92
5) Fernverkehr Kundendienst für Helmstedt-Berlin							
Fernverkehr Kundendienst Herbert Zeuke		Berlin-Grunewald	Alte Allee 10	wie a)	018 3691	kundendienst bln	92 77 88
Fernverkehr Kundendienst Herbert Zeuke		Helmstedt	Autobahn Zonengrenze	wie a)	0952 210	kundendienst helm	24 82
6) Bundesanstalt für Güterfernverkehr							
Zentrale		Köln	Cäcilienstr. 20—24	wie a)	088 2637	bag köln	21 50 61

Anlage 5

Anleitung für die Meldestellen

I. Art der Meldungen

1. Folgende Meldungen sind für die Durchführung von Verkehrsbeschränkungen auf Bundesfernstraßen und Landstraßen I. und II. Ordnung erforderlich:
 - a) Meldungen der Straßenbaudienststellen über bevorstehende Verkehrsbeschränkungen auf örtlich wichtigen Straßen ihres Bezirks an die ihnen zugeordnete, bereits für den Straßenwetter- und Warndienst eingerichtete Sammelmeldestelle des Landes oder Landesteiles (Einzelmeldung FLö);
 - b) Meldungen dieser Sammelmeldestelle an die Hauptauskunftsstellen des Landes (Sammelmeldung FLö);
 - c) Meldungen der Sammelmeldestelle an den Rundfunk des Landes (Meldung FL);
 - d) Meldungen der Sammelmeldestellen des Landes über bevorstehende Verkehrsbeschränkungen auf überörtlich wichtigen Straßen (Bundesfernstraßen des Landesbereiches) an das Bundesverkehrsministerium (Sammelmeldungen FLü);
 - e) Meldung des Bundesverkehrsministeriums über bevorstehende Verkehrsbeschränkungen auf Bundesfernstraßen im gesamten Bundesgebiet an alle Hauptauskunftsstellen (Sammelmeldung FBü);
 - f) Meldung des Bundesverkehrsministeriums an den Rundfunk (Meldung FB); siehe auch unter III. 3.
2. Gemeldet wird nur der tägliche Zu- und Abgang der Verkehrsbeschränkungen. Die Meldungen sind im Klartext in folgender Form abzufassen:

Beispiel a

19. 3. 58 Frostsperrung Land Bayern
 B 8 Neumarkt/Opf. — Regensburg
 Stufe 2) Daßwang — Hemau
 B 12.....

Für die Bezeichnung der gesperrten Strecke (in den Beispielen Daßwang — Hemau) sind nur Orte zu verwenden, die in den Meldekarten eingetragen sind. Für die Bundesstraßen ist hierfür die vom Bundesminister für Verkehr herausgegebene Bundesmeldekarte 1:500 000 (mit Landstraßen I. Ordnung), für die Landstraßen die von der Obersten Straßenbaubehörde des Landes herausgegebene Landesmeldekarte maßgebend. Befinden sich an Kreuzungen und Abzweigungen keine Ortschaften, so sind die auf der Bundesmeldekarte angegebenen Punktbezeichnungen zu verwenden. Es gibt drei Arten von Punktbezeichnungen:

Kr. 8/11 = Kreuzung zweier Bundesstraßen;
 Abzw. 65/129 = Abzweig zweier Bundesstraßen;
 171 = Abzweig der LIO 171 von einer Bundesstraße.

Beispiel b

13. 2. 58 Frostsperrung Land Niedersachsen
 B 209 Lüneburg — Soltau
 Stufe 2) 211 — Abzw. 71/209.

Für die Bezeichnung des Großabschnittes (in Beispiel a: Neumarkt/Opf. — Regensburg) sind die in der Karte mit Doppelkreis eingetragenen Orte zu verwenden. Endet die Bundesstraße an der Grenze gegen das Ausland oder gegen die sowjetisch besetzte Zone, so ist, sofern auf der Karte an der Grenze kein Ort verzeichnet ist, „Bundesgrenze“ bzw. „Zonengrenze“ einzusetzen. Wo, insbesondere bei Bundesstraßen mit geringer Gesamtlänge, die Verwendung der mit Doppelkreis versehenen Orte nicht möglich ist, können für die Bezeichnung des Großabschnittes hilfsweise die mit einem einfachen Kreis angegebenen

Orte eingesetzt werden. Für die Festlegung der eigentlichen Sperrstrecke dienen grundsätzlich nur die auf der Karte mit einfachem oder doppeltem Kreis gekennzeichneten Orte und Punkte (Kreuzungen, Abzweigungen, Bundesgrenzen), nicht dagegen Landesgrenzen oder Bauamts-grenzen.

3. Die angegebene Form ist nicht anzuwenden bei den unter 1 c und 1 f aufgeführten Meldungen FL und FB an den Rundfunk. Diese Meldungen bestehen aus einem kurzen Hinweis auf die Verhältnisse in den von Verkehrsbeschränkungen betroffenen Gebieten in fortlaufendem Text.

II. Meldezeiten und Meldewege für Meldungen im Landesbereich

1. Beginn und Beendigung der Verkehrsbeschränkungen werden von den Straßenbaudienststellen am 3. Tage vor dem vorgesehenen Zeitpunkt festgelegt. Die Mitteilung hierüber wird als Einzelmeldung FLö sofort am Morgen des 2. Tages vor dem vorgesehenen Zeitpunkt im Anschluß an die Meldung ZLö des Straßenwetter- und Warndienstes in der vorgeschriebenen Form fernmündlich an die Sammelmeldestelle gegeben.
2. Die Sammelmeldestelle trennt die eingegangenen Einzelmeldungen ZLö und FLö und stellt sie zu den Sammelmeldungen ZLö und FLö zusammen. Die Sammelmeldung FLö leitet sie im Laufe des Vormittags an die Hauptauskunftsstellen des Landes. Die Landesübersicht (Meldung FL) übermittelt sie rechtzeitig an den Rundfunk zu der gegen 9 Uhr erfolgenden Bekanntgabe im Anschluß an den Straßenzustandsbericht des Landes.

III. Meldezeiten und Meldewege für die Meldungen im Bundesgebiet

1. Die Sammelmeldestellen der Länder sondern nach Erledigung der ZLü-Meldungen des Straßenzustandsberichts aus den ihnen vorliegenden Einzelmeldungen FLö diejenigen Meldungen aus, welche sich auf die Bundesfernstraßen beziehen (Einzelmeldungen FLü) und stellen sie zur Sammelmeldung FLü zusammen.
2. Ab 8.45 Uhr halten die Sammelmeldestellen diese Sammelmeldung FLü auf Lochstreifen vorgestanzt zum fernschriftlichen Abruf durch das Bundesverkehrsministerium bereit. Hier entsteht dann durch Zusammenstellung der Sammelmeldungen FLü aller Länder die Sammelmeldung FBü über die Verkehrsbeschränkungen auf den Bundesfernstraßen des Bundesgebietes.
3. Die Sammelmeldung FBü bildet die Grundlage für die durch Rundfunk verbreitete Bundesübersicht über die Verhältnisse in den von den Verkehrsbeschränkungen besonders betroffenen Gebieten (Meldung FB). Die Meldung FB wird vom Bundesverkehrsministerium in die zwischen 9.45 Uhr und 10.00 Uhr abgehende ZB-Klartextmeldung des Straßenzustandsberichtes für das Bundesgebiet aufgenommen.
4. Von 10.30 bis 14.00 Uhr wird die Sammelmeldung FBü vom Bundesverkehrsministerium ungekürzt über das öffentliche Fernschreibnetz an alle Hauptauskunftsstellen abgesetzt. Für die Weitergabe dieser Meldungen von den Hauptauskunftsstellen an die Nebenauskunftsstellen und sonstige Empfänger steht der Nachmittag zur Verfügung.

Anlage 6

Anleitung für die Auskunftsstellen

I. Art der Meldungen

1. Die Hauptauskunftsstellen erhalten die Meldungen über Verkehrsbeschränkungen unmittelbar
 - a) vom Bundesverkehrsministerium für die Bundesfernstraßen des gesamten Bundesgebietes und

- b) von der obersten Straßenbaubehörde des Landes, in dem sie sich befinden, für die Bundesfernstraßen und Landstraßen I. und II. Ordnung des Landesbereichs.
2. Die Meldungen erfolgen im allgemeinen auf dem Fernschreibwege. Es wird nur Zu- und Abgang der Verkehrsbeschränkungen der Stufen 1 bis 5 gemeldet.
3. Die Meldungen sind in folgender Form abgefaßt:

Beispiel a

(Beginn der Verkehrsbeschränkung)
19. 3. 58 Frostsperrung Land Bayern
B 8 Neumarkt/Opf. — Regensburg
Stufe 2) Daßwang — Hemau
B 12

Beispiel b

(Verschärfung der Verkehrsbeschränkung)
23. 3. 58 Frostsperrung Land Bayern
B 8 Neumarkt/Opf. — Regensburg
Stufe 2—4) Daßwang — Hemau
B 12

Beispiel c

(Erleichterung der Verkehrsbeschränkung)
15. 4. 58 Frostsperrung Land Bayern
B 8 Neumarkt/Opf. — Regensburg
Stufe 4—1) Daßwang — Hemau
B 12

Beispiel d

(Aufhebung der Verkehrsbeschränkung)
20. 5. 58 Frostsperrung Land Bayern
B 8 Neumarkt/Opf. — Regensburg
Daßwang — Hemau aufgehoben
B 12

4. Für die Bezeichnung der gesperrten Strecke (in den Beispielen: Daßwang — Hemau) werden nur Orte verwendet, die in den Meldekarten eingetragen sind. Für die Bundesfernstraßen ist hierfür die vom Bundesminister für Verkehr herausgegebene Bundesmeldekarte 1:500 000 (mit Landstraßen I. Ordnung), für die Landstraßen die von der Obersten Straßenbaubehörde des Landes herausgegebene Landesmeldekarte maßgebend. Befinden sich an Kreuzungen und Abzweigungen keine Ortschaften, so sind die auf der Bundesmeldekarte angegebenen Punktbezeichnungen verwendet. Es gibt drei Arten von Punktbezeichnungen:

Kr. 8/11 = Kreuzung zweier Bundesstraßen;
Abzw. 65/219 = Abzweig zweier Bundesstraßen;
171 = Abzweig der LIO 171 von einer Bundesstraße.

Beispiel:

13. 2. 58 Frostsperrung Land Niedersachsen
B 209 Lüneburg — Soltau
Stufe 2) 211 — Abzw. 71/209

Für die Bezeichnung des Großabschnitts (in den Beispielen Neumarkt/Opf. — Regensburg) sind die in der Karte mit Doppelkreis eingetragenen Orte verwendet. Endet die Bundesstraße an der Grenze gegen das Ausland oder gegen die sowjetisch besetzte Zone, so ist, sofern auf der Karte an der Grenze kein Ort verzeichnet ist, „Bundesgrenze“ bzw. „Zonengrenze“ eingesetzt. Wo, insbesondere bei Bundesstraßen mit geringer Gesamtlänge, die Verwendung der mit Doppelkreis versehenen Orte nicht möglich ist, werden für die Bezeichnung des Großabschnittes hilfsweise die mit einem einfachen Kreis angegebenen Orte verwendet. Für die Festlegung der eigentlichen Sperrstrecke dienen grundsätzlich nur die auf der Karte mit einfachem oder doppeltem Kreis gekennzeichneten Orte und Punkte (Kreuzungen, Abzweigungen, Bundesgrenzen), nicht dagegen Landesgrenzen oder Bauamts-grenzen.

II. Eintragung der Meldungen

1. Die Meldungen des Bundesverkehrsministeriums über die Verkehrsbeschränkungen im Bundesge-

biet werden in die Bundesmeldekarte 1:500 000, die Meldungen der obersten Straßenbaubehörde des Landes über die Verkehrsbeschränkungen im Landesbereich werden in die Landesmeldekarte eingetragen.

2. Die gemeldeten Streckenabschnitte sind auf den Meldekarten durch farbige Markierungsnadeln abzustecken, und zwar mit einer Nadel in der Mitte jedes einzelnen durch Kreise begrenzten Abschnittes. Behelfsweise können diese Streckenabschnitte auch mit Farbstift gekennzeichnet werden.

Es bedeuten dabei

grün = Stufe 1 (Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 9 t; Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht: 30 km/h)

braun = Stufe 2 (Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 6 t; Höchstgeschwindigkeit wie vor)

blau = Stufe 3 (Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t)

rot = Stufe 4 (Gesperrt für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 1,5 t)

violett = Stufe 5 (Gesperrt für alle Fahrzeuge).

3. Das Datum des Beginns der Verkehrsbeschränkungen braucht nicht in die Meldekarten eingetragen zu werden. Bei Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen sind die Markierungsnadeln bzw. Farbstriche zu entfernen.
4. Die Eintragungen können an Hand der vom Bundesverkehrsministerium übermittelten Wochenberichte über den Stand der Verkehrsbeschränkungen nachgeprüft werden.

III. Erteilung der Auskünfte

1. Die **Hauptauskunftsstellen der Verwaltung** dienen nur der Unterrichtung der Behörden und der von ihnen eingerichteten Nebenauskunftsstellen. Sie stehen für Anfragen der Verkehrsteilnehmer nicht zur Verfügung.
2. Den Auskunftsdienst für die Öffentlichkeit führen die **Hauptauskunftsstellen der Verkehrsverbände und der Verkehrswirtschaft** und ihre Nebenauskunftsstellen durch.
3. Auskünfte auf einmalige Anfragen werden unentgeltlich gegeben. Für Auskünfte im Dauerauftrag können die Auskunftsstellen eine Vergütung vereinbaren.
4. Eine Gewähr für die Richtigkeit der Auskünfte kann keine Auskunftsstelle übernehmen.

(VkB1 1957 S. 10)

**Nr. 6 Allgemeiner Runderlaß Straßenbau
Nr. 12/1957**

Sachgebiet 15: Rechtswesen und Gesetzgebung.

Bonn, den 26. November 1957
— StB 2 — Rbs 518 Vms 56 —

An
die für den Straßenbau zuständigen
Herren Minister (Senatoren) der Länder
die obersten Straßenbaubehörden der Länder
— mit Nebenabdrucken für die Mittelbehörden
und Straßenbauämter —

nachrichtlich:

An
das Ministerium für Öffentliche Arbeiten
und Wiederaufbau
Saarbrücken
Genfer Straße 2

den Herrn Präsidenten
des Bundesrechnungshofes
Frankfurt (M)
Berliner Straße 51

Betr.: Zufahrten und Zugänge an Bundesstraßen.

Anlg.: — 1 —

Über die Rechtsverhältnisse bei Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen bestehen bei den Straßenbaubehörden und in der Öffentlichkeit Unklarheiten. Um sowohl dem Bedürfnis der Verkehrsteilnehmer nach Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als auch den berechtigten Interessen der Anlieger gerecht zu werden, bitte ich, bei Anwendung der Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes die anliegenden Richtlinien zu beachten.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller

Richtlinien**für die Zufahrten und Zugänge an Bundesstraßen****Übersicht****(1) A. Begriffe****B. Zufahrten und Zugänge außerhalb der Ortsdurchfahrten****(2) I. Neuanlage oder Änderung durch den Anlieger****1. Ohne gleichzeitigen Anbau****a) Zufahrten**

- (3) Grundsatz der Erlaubnispflicht
- (4) Inhalt der Sondernutzung
- (5) Zulassung neuer Zufahrten
- (6) Zulassung von Änderungen
- (7) Erlaubnisverfahren
- (8) Gebühren
- (9) Verhinderung nicht erlaubter Neuanlagen oder Änderungen
- (10) Beseitigung nicht erlaubter Neuanlagen
- (11) Beseitigung nicht erlaubter Änderungen
- (12) Rechtswidrige Belassung von Zufahrten

b) Zugänge

- (13) Zugänge ohne bauliche Anlagen auf dem Straßenkörper
- (14) Zugänge mit baulichen Anlagen auf dem Straßenkörper
- (15) Entgelte
- (16) Beseitigung unzulässiger baulicher Anlagen auf dem Straßenkörper

2. Bei gleichzeitigem Anbau

- (17) Verfahren nach § 9 FStrG
- (18) Ausnahmegenehmigungsverfahren — § 9 Abs. 1 und 8 FStrG —
- (19) Zustimmungsverfahren — § 9 Abs. 2 FStrG —
- (20) Genehmigungsverfahren — § 9 Abs. 5 FStrG —
- (21) Bauvorhaben im Bereich anerkannter Pläne — § 9 Abs. 7 FStrG —
- (22) Bauvorhaben im Bereich nicht anerkannter Pläne
- (23) Zuwiderhandlungen gegen Auflagen

II. Änderung oder Beseitigung durch die Straßenbauverwaltung

- (24) Änderung oder Beseitigung verkehrsstörender Zufahrten
- (25) Änderung oder Beseitigung von Zufahrten bei Straßenbaumaßnahmen
- (26) Änderung oder Beseitigung von Zugängen

C. Zufahrten und Zugänge in Ortsdurchfahrten

- (27) Grundsatz der Erlaubnisfreiheit
- (28) Gestaltung der Zufahrten und Zugänge
- (29) Zuwiderhandlungen gegen Auflagen und Bedingungen
- (30) Änderung oder Beseitigung von Zufahrten oder Zugängen durch den Träger der Straßenbaulast.

A. Begriffe

- (1) Unter einer Zufahrt ist jede für die Benutzung mit Fahrzeugen bestimmte Verbindung zwischen einer Bundesstraße und einem Anliegergrundstück zu verstehen, gleichgültig, ob dafür eine besondere Anlage

(Grabenbrücke, Rampe, Bankettbefestigung usw.) erforderlich ist oder nicht. Es ergibt sich aus der Natur der Sache, daß eine Zufahrt auch zum Ein- und Ausgehen benutzt werden kann, sofern nicht der Fußgängerverkehr auf der Bundesstraße ausgeschlossen ist. Zu den Zufahrten gehören auch die Einmündungen von Privatwegen, nicht aber die Einmündungen öffentlicher Straßen (§ 12 des Bundesfernstraßengesetzes — FStrG —). Unter einem Zugang im Sinne dieser Richtlinien ist jede Möglichkeit des Zugehens zu einem Anliegergrundstück von der Bundesstraße aus zu verstehen, gleichgültig, ob dafür eine besondere Anlage (Steg, Treppe usw.) erforderlich ist oder nicht. (Wegen der „Zugänge“ im Sinne der §§ 5 Abs. 6 und 24 Abs. 5 FStrG siehe Nr. 5 b.)

B. Zufahrten und Zugänge außerhalb der Ortsdurchfahrten
I. Neuanlage oder Änderung durch den Anlieger.

- (2) Bei der Anlage neuer oder der Änderung bestehender Zufahrten oder Zugänge zu Bundesstraßen hängt die Regelung der Rechtsverhältnisse davon ab, ob auf dem Anliegergrundstück gleichzeitig eine Bauanlage errichtet oder wesentlich geändert werden soll (Nr. 17—23) oder nicht (Nr. 3—16).

1. Ohne gleichzeitigen Anbau**a) Zufahrten**

(Nr. 3—12)

(3) Grundsatz der Erlaubnispflicht

Nach § 8 Abs. 4 FStrG gehören die Anlage neuer und die Änderung bestehender Zufahrten zu Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten zu den Sondernutzungen; sie sind daher erlaubnispflichtig, wenn sie vom Anlieger gewünscht werden. Für die durch die Straßenbauverwaltung veranlaßten Maßnahmen gelten die Richtlinien Nr. 24 und 25.

(4) Inhalt der Sondernutzung

Mit der Sondernutzungserlaubnis (§ 8 Abs. 1 FStrG) wird nicht nur das Ein- und Ausfahren gestattet, sondern auch die damit notwendigerweise verbundene Benutzung oder bauliche Umgestaltung der Straßenanlagen seitlich der Fahrbahn. Neben der öffentlich-rechtlichen Sondernutzungserlaubnis kommt daher eine besondere Vereinbarung nach bürgerlichem Recht (§ 8 Abs. 10 FStrG) für die Benutzung oder bauliche Umgestaltung des Straßenkörpers nicht in Betracht. Die notwendigen Bedingungen und Auflagen für die Herstellung der Zufahrtsanlage sind in die Sondernutzungserlaubnis aufzunehmen (§ 8 Abs. 3 FStrG).

(5) Zulassung neuer Zufahrten

- a) Neue Zufahrten bedeuten stets eine zusätzliche Gefährdung des durchgehenden Verkehrs; sie sind daher nur dann zuzulassen, wenn ohne sie die wirtschaftliche Existenz des Anliegers gefährdet würde, und keine andere Möglichkeit des Zufahrens gegeben ist oder geschaffen werden kann (z. B. Zufahrt zu anderen öffentlichen Straßen mit geringerem Verkehr, Anlegung eines Parallelweges, Benutzung bestehender Zufahrten ggf. durch Inanspruchnahme des Notwegerechts).
- b) Bei Ortsumgehungen werden neue Zufahrten überhaupt nicht in Betracht kommen; denn die Anliegergrundstücke an Ortsumgehungen dürfen „keine unmittelbaren Zugänge“ zur Ortsumgehung haben (§ 5 Abs. 6 FStrG). Damit ist die Zugänglichkeit schlechthin, auch diejenige über Zufahrten, ausgeschlossen.

(6) Zulassung von Änderungen

Die Änderung einer Zufahrt ist nur dann zuzulassen, wenn dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht in untragbarer Weise beeinträchtigt wird. Die Änderung einer Zufahrt liegt sowohl dann vor, wenn die Zufahrt baulich verändert (z. B. verlegt oder verbreitert) wird, als auch wenn sie gegenüber dem bisherigen Zustand einem wesentlich größeren oder andersartigen Verkehr dienen soll

(z. B. bei Umwandlung einer Fahrradwerkstätte in eine Kraftfahrzeugwerkstätte, oder wenn ein Grundstück nicht mehr nur landwirtschaftlich, sondern gewerblich oder zu Wohnzwecken genutzt, oder wenn eine Zufahrt durch zusätzliche Benutzung von dem Nachbargrundstück aus — etwa wegen Inanspruchnahme des Notwegerechts durch den Nachbarn — wesentlich stärker befahren werden soll als bisher).

(7) Erlaubnisverfahren

Alle Anträge auf Erteilung einer Erlaubnis für die Errichtung oder Änderung einer Zufahrt sind unter Abwägung der Interessen des Verkehrs und des Anliegers gewissenhaft zu prüfen und zu bescheiden.

a) Wird dem Antrag stattgegeben, so ist der Bescheid ausdrücklich als „Sondernutzungserlaubnis“ zu bezeichnen. Die Erlaubnis darf nur auf eine bestimmte Zeit oder auf Widerruf erteilt werden (§ 8 Abs. 2 FStrG). Sie ist mit den zur Wahrung der Interessen des Straßenverkehrs und der Belange der Straßenbauverwaltung notwendigen Bedingungen oder Auflagen zu versehen. Dazu gehören insbesondere eine solche Gestaltung der Zufahrt, daß der durchgehende Verkehr möglichst wenig behindert wird, die ordnungsmäßige Unterhaltung und Reinigung der Zufahrt, die Verpflichtung des Anliegers, den Träger der Straßenbaulast und die verwaltende Gebietskörperschaft von allem mit dem Bestand und der Benutzung der Zufahrt zusammenhängenden Mehraufwendungen, Schäden, Nachteilen und Haftungen freizustellen, und die Sondernutzungsgebühr. Als Auflage kommt auch die Anlegung und Unterhaltung von Ein- und Ausfahrtspuren, Abstellplätzen oder Standspuren oder die Verbreiterung einer bestehenden Zufahrt in Betracht, wenn dies erforderlich ist, um die Gefährdung des durchgehenden Verkehrs durch die Zufahrt auszuschließen. Bedingungen und Auflagen, die mit der beantragten Zufahrt in keinem Sachzusammenhang stehen, sind unzulässig (z. B. etwa die unentgeltliche Abtretung von Grundstücksflächen).

b) Ist das Anliegergrundstück bebaut und enthält die seinerzeitige Baugenehmigung die Auflage oder Bedingung, die Zufahrt nicht von der Bundesstraße aus zu nehmen, so ist vor der Erteilung der Erlaubnis für die nachträgliche Errichtung einer Zufahrt die Baugenehmigungsbehörde zu hören.

c) Die Erteilung oder Ablehnung einer Sondernutzungserlaubnis ist ein Verwaltungsakt. Ein ablehnender Bescheid ist zu begründen und mit einer Rechtsmittelbelehrung zu versehen. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß kein Rechtsanspruch auf die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis besteht. Wird dem Antrag unter den üblichen Bedingungen oder Auflagen stattgegeben, so kann von einer Begründung und Rechtsmittelbelehrung abgesehen werden, wenn nicht landesrechtlich etwas anderes bestimmt ist. Der Bescheid bedarf als Verwaltungsakt keiner unterschriftlichen Anerkennung durch den Antragsteller; es kann jedoch im Einzelfall zweckmäßig sein, den Antragsteller über die in Aussicht genommenen Bedingungen und Auflagen formlos (etwa mündlich durch den Straßenmeister gelegentlich einer Straßenbereisung) zu unterrichten, um ihm Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

(8) Gebühren

Für die Bemessung der Sondernutzungsgebühren (§ 8 Abs. 3 FStrG) gelten die hierüber erlassenen besonderen Richtlinien. Ob und in welcher Höhe für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis eine Verwaltungsgebühr zu erheben ist, bestimmt sich nach Landesrecht.

(9) Verhinderung nicht erlaubter Neuanlagen oder Änderungen

Versucht ein Anlieger eine Zufahrt ohne die erforderliche Erlaubnis neu zu errichten oder zu ändern, so ist er unverzüglich über die Erlaubnispflicht und

über die Rechtsfolgen einer Zuwiderhandlung zu belehren (Ahndung als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 1000,- DM — § 23 Abs. 1 Nr. 1 FStrG in Verbindung mit §§ 5 und 6 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten —, u. U. Beseitigung der unerlaubt hergestellten Anlage). Setzt er gleichwohl sein Vorhaben fort, so ist die Polizei berechtigt und verpflichtet, dagegen einzuschreiten und die Fortführung der Arbeiten sowie die Benutzung der Zufahrt mit polizeilichem Zwang zu unterbinden. Soweit erforderlich, ist die Polizei um das Einschreiten zu ersuchen.

(10) Beseitigung nicht erlaubter Neuanlagen

Ist eine neue Zufahrt ohne die erforderliche Erlaubnis errichtet worden, so ist nach den Grundsätzen in Nr. 5 zu prüfen, ob eine Sondernutzungserlaubnis versagt werden muß (Buchstabe a) oder ob sie nachträglich erteilt werden kann (Buchstabe b).

a) Kann die Zufahrt nicht belassen werden, so hat die Straßenbaubehörde unter Hinweis auf die Erlaubnispflicht nach § 8 Abs. 4 FStrG und die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten sowie unter Darlegung der Gründe, welche einer nachträglichen Sondernutzungserlaubnis entgegenstehen, den Anlieger aufzufordern, binnen einer angemessenen Frist (etwa 1 Woche) den rechtmäßigen Zustand wieder herzustellen. Gleichzeitig ist ihm anzuzeigen, daß dies widrigenfalls durch die Straßenbauverwaltung auf seine Kosten veranlaßt würde. Bleibt die Aufforderung erfolglos, oder ist wegen der besonderen Gefahrenlage ein sofortiges Eingreifen ohne vorherige Aufforderung notwendig, so ist die Zufahrt, soweit sie sich auf dem Straßengrundstück befindet, durch die Straßenbauverwaltung zu beseitigen, oder die Benutzung der Zufahrt durch Pfähle, Steine oder auf andere Weise unmöglich zu machen. Eingriffe in das Anliegergrundstück sind zu unterlassen. Außerdem ist bei der nach Landesrecht hierfür zuständigen Behörde die Einleitung des Bußgeldverfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten wegen der unzulässig in Anspruch genommenen Sondernutzung zu beantragen. Die Kosten der Beseitigung oder Sperrung sind, soweit erforderlich, aus den Unterhaltungsmitteln zu verauslagen. Der Ersatzanspruch ist notfalls im Zivilrechtswege geltend zu machen. Erstattete Beträge sind bei Titel 66 „Einnahmen aus Ersatzleistungen Dritter für Schäden“ zu vereinnahmen. Im übrigen gilt § 19 der „Zweiten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen“ vom 11. 2. 1956 (BAnz Nr. 38 vom 23. 2. 1956).

b) Bestehen gegen die ohne Erlaubnis errichtete Zufahrt keine Bedenken, so daß es möglich ist, die Sondernutzung zuzulassen, so kann dem Anlieger die Erlaubnis auch ohne Antrag nachträglich erteilt werden.

c) Hat ein Anlieger bei Neuanlage einer Zufahrt gegen eine Auflage der Sondernutzungserlaubnis verstoßen, so ist entsprechend nach den Buchstaben a) und b) zu verfahren.

(11) Beseitigung nicht erlaubter Änderungen

Hat ein Anlieger eine Zufahrt ohne Erlaubnis geändert, so ist sinngemäß nach Nr. 10 zu verfahren. Beruht die Zufahrt auf einem widerruflichen Rechtsverhältnis, so kann wegen des Mißbrauchs die erteilte Berechtigung widerrufen werden. Ist das Rechtsverhältnis unwiderruflich, so ist die Beseitigung der ganzen Zufahrt oder ihre vollständige Sperrung nicht möglich, weil damit auch die ursprüngliche, unwiderruflich gestattete Benutzung (z. B. für landwirtschaftliche Zwecke) ausgeschlossen würde. In diesem Fall ist die Beseitigung oder die Sperrung auf diejenigen Anlagenteile zu beschränken, die zusätzlich geschaffen worden sind (z. B. Beseitigung der Rohre, die zur Verbreiterung einer landwirtschaftlichen Zufahrt verlegt worden sind, um das An- und Ausfahren mit Lastkraftwagen zu ermöglichen). Gegen eine Änderung nicht baulicher Art (z. B. Benutzung der Zufahrt

für einen wesentlich größeren oder andersartigen Verkehr; vgl. Nr. 6), ist nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (Bußgeldverfahren), notfalls wiederholt, vorzugehen.

(12) Rechtswidrige Belassung von Zufahrten

Unterläßt es ein Anlieger, eine Zufahrt zu beseitigen, obwohl die hierfür erteilte Sondernutzungserlaubnis (oder Gestattung nach früherem Recht) zeitlich abgelaufen oder rechtswirksam widerrufen ist, so ist sinngemäß nach Nr. 10 zu verfahren.

b) Zugänge

(Nr. 13—16)

(13) Zugänge ohne bauliche Anlagen auf dem Straßenkörper

Aus § 8 Abs. 4 FStrG, worin nur die Zufahrten als Sondernutzungen behandelt werden, ergibt sich, daß es für die Schaffung neuer oder die Änderung bestehender Zugänge keiner Sondernutzungserlaubnis bedarf. Auch eine vertragliche Regelung (§ 8 Abs. 10 FStrG) ist nicht notwendig, sofern der Zugang nicht bauliche Anlagen auf dem Straßenkörper erfordert (Nr. 14). Zugänge sind selbstverständlich unzulässig, wenn der Gemeingebrauch der Bundesstraße auf den Verkehr mit Fahrzeugen beschränkt, der Fußgängerverkehr also ausgeschlossen ist.

(14) Zugänge mit baulichen Anlagen auf dem Straßenkörper

a) Bedingt die Schaffung oder Änderung eines Zugangs bauliche Maßnahmen auf dem Straßenkörper (z. B. eine Grabenverrohrung, einen Fußgängersteg, eine Treppe auf der Böschung), so dürfen diese vom Anlieger nur auf Grund einer Vereinbarung mit der Straßenbauverwaltung durchgeführt werden (Vereinbarung bürgerlichen Rechts über die Benutzung des Eigentums der Bundesfernstraßen — § 8 Abs. 10 FStrG —). Anträge auf Abschluß solcher Vereinbarungen sind wie Anträge auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis sorgsam zu prüfen und zu beantworten, obwohl auf den Abschluß der Vereinbarung kein Rechtsanspruch besteht, und die Ablehnung der verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung nicht unterliegt. Eine Vereinbarung ist abzulehnen, wenn die bauliche Anlage auf dem Straßenkörper die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen würde. An Ortsumgehungen sind Zugänge grundsätzlich nicht zuzulassen (Nr. 5).

b) Die Vereinbarung ist nur auf Zeit oder jederzeit kündbar abzuschließen und mit den notwendigen Bedingungen und Auflagen zu versehen, insbesondere mit solchen, die geeignet sind, eine mißbräuchliche Benutzung des Zugangs zum Ein- und Ausfahren zu verhindern (z. B. Beschränkung der Breite des Zugangs, Auferlegung einer Umzäunung an der Straßenfront lediglich mit einer schmalen Tür für Personen, Einbau von Stufen). Eine Rechtsmittelbelehrung entfällt, da es sich um keinen Verwaltungsakt handelt. Die formlose Aufsichtsbeschwerde an die übergeordnete Verwaltungsbehörde wird dadurch nicht ausgeschlossen.

(15) Entgelte

Für die Bemessung des (privatrechtlichen) Entgelts für eine nach bürgerlichem Recht vereinbarte Benutzung gelten die hierfür erlassenen besonderen Richtlinien.

(16) Beseitigung unzulässiger baulicher Anlagen auf dem Straßenkörper

Eigenmächtige bauliche Maßnahmen eines Anliegers auf dem Straßenkörper zur Herstellung oder Änderung eines Zugangs sind keine Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 23 Abs. 1 Nr. 1 FStrG, da die Zugänge nicht zu den Sondernutzungen gehören (Nr. 13). Sie sind jedoch rechtswidrige Eingriffe in das Wegeigentum. Wenn derartigen eigenmächtigen Maßnahmen nicht nachträglich durch Abschluß einer Vereinbarung (Nr. 14) zugestimmt werden kann, so sind sie unter sinnvoller Anwendung der Richtlinien in Nr. 10 Buchstabe a) zu beseitigen. An die Stelle der An-

drohung des Bußgeldverfahrens tritt die Androhung einer Strafverfolgung wegen Sachbeschädigung (§§ 305, 316 b, 321 StGB) und einer Unterlassungsklage nach § 1004 BGB. Das gleiche gilt, wenn ein Anlieger gegen eine Bedingung in einer Vereinbarung verstößt oder nach Ablauf der Vereinbarung den Zugang nicht beseitigt.

2. Bei gleichzeitigem Anbau

(17) Verfahren nach § 9 FStrG

a) Die Errichtung oder wesentliche Änderung von Bauanlagen an Bundesfernstraßen ist nach Maßgabe des § 9 FStrG von einer Zustimmung oder Genehmigung durch die zuständige Straßenbaubehörde abhängig. Werden gleichzeitig mit der Errichtung oder wesentlichen Änderung solcher Bauanlagen Zufahrten oder Zugänge zu Bundesstraßen neu angelegt oder geändert, so wird über deren Zulassung im Verfahren für die Bauanlage nach § 9 FStrG entschieden. Die für die Zulassung maßgeblichen Gesichtspunkte (Nr. 5, 6 und 14) sind dann von der Straßenbaubehörde in dem Verfahren nach § 9 zu prüfen und zu berücksichtigen.

b) Ferner kann in dem Verfahren nach § 9 auch über die Änderung oder Beseitigung bereits vorhandener Zufahrten oder Zugänge zu dem Baugrundstück entschieden werden.

c) Im einzelnen ergeben sich danach im Zusammenhang mit Anbaumaßnahmen folgende Entscheidungsmöglichkeiten über Zufahrten oder Zugänge:

I. Baugrundstücke außerhalb des Geltungsbereichs städtebaulicher Pläne (Regelfall auf der freien Strecke)

a) Bauanlagen innerhalb der Bauverbotszone (§ 9 Abs. 1)

Verfahren (vgl. Nr. 18 — Ausnahmegenehmigungsverfahren):

1. bei Zufahrten: Ausnahmegenehmigung nach § 9 Abs. 8, damit zu verbinden die Sondernutzungserlaubnis nach § 8 Abs. 1,

2. bei Zugängen: Ausnahmegenehmigung nach § 9 Abs. 8, daneben ggf. Vereinbarung nach § 8 Abs. 10;

b) Bauanlagen innerhalb der Baubeschränkungszone (§ 9 Abs. 2), die einer Baugenehmigung oder sonstigen behördlichen Genehmigung bedürfen

Verfahren (vgl. Nr. 19 — Zustimmungsverfahren):

1. bei Zufahrten: Zustimmung nach § 9 Abs. 2; die Sondernutzungserlaubnis nach § 8 Abs. 1 wird durch die Baugenehmigung ersetzt,

2. bei Zugängen: Zustimmungsverfahren nach § 9 Abs. 2, daneben ggf. Vereinbarung nach § 8 Abs. 10;

c) Bauanlagen innerhalb der Baubeschränkungszone (§ 9 Abs. 2), die keiner Baugenehmigung oder sonstigen behördlichen Genehmigung bedürfen

Verfahren (vgl. Nr. 20 — Genehmigungsverfahren):

1. bei Zufahrten: Genehmigungsverfahren nach § 9 Abs. 5, damit zu verbinden die Sondernutzungserlaubnis nach § 8 Abs. 1,

2. bei Zugängen: Genehmigungsverfahren nach § 9 Abs. 5, daneben ggf. Vereinbarung nach § 8 Abs. 10.

II. Baugrundstücke innerhalb des Geltungsbereichs städtebaulicher Pläne (Ausnahmefall, da städtebauliche Pläne meistens nur für die geschlossene Ortslage vorhanden sind)

a) im Geltungsbereich „anerkannter“ Pläne (d. h. von Fluchtlinienplänen, Bebauungsplänen oder anderen förmlich festgesetzten städtebaulichen Plänen, die unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast aufgestellt worden sind, oder denen er nachträglich zugestimmt hat; § 9 Abs. 7)

Verfahren (vgl. Nr. 21 — Bauvorhaben im Bereich anerkannter Pläne): — Kein Verfahren nach § 9

1. bei Zufahrten: Sondernutzungserlaubnis nach § 8 Abs. 1

2. bei Zugängen: ggf. Vereinbarung nach § 8 Abs. 10.

- b) im Geltungsbereich „nicht anerkannter“ Pläne (d. s. die unter a) genannten Pläne, an deren Aufstellung der Träger der Straßenbaulast nicht mitgewirkt hat und denen er auch nachträglich nicht zugestimmt hat)

Verfahren (vgl. Nr. 22 — Bauvorhaben im Bereich nicht anerkannter Pläne):

Wie bei Baugrundstücken außerhalb des Geltungsbereichs städtebaulicher Pläne (vgl. I).

(18) Ausnahmegenehmigungsverfahren — § 9 Abs. 1 und 8 FStrG —

- a) Längs der Bundesstraßen dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden (§ 9 Abs. 1 FStrG). Wird für ein derartiges Bauvorhaben von der zuständigen Straßenbaubehörde eine Ausnahmegenehmigung erteilt (§ 9 Abs. 8 FStrG), so kann diese mit Auflagen und Bedingungen wegen der Zufahrt oder des Zugangs zu dem Baugrundstück verbunden, insbesondere auch davon abhängig gemacht werden, daß das Baugrundstück nicht zur Bundesstraße sondern nach rückwärts oder seitlich aufgeschlossen und entlang der Bundesstraße ein ausreichender Abschluß (Zaun ohne Tür und Tor, Hecke o. ä.) hergestellt wird, und daß etwa schon vorhandene Zufahrten oder Zugänge zur Bundesstraße beseitigt werden.
- b) Kann eine neue Zufahrt zu dem Baugrundstück oder die Änderung einer Zufahrt zugelassen werden (Nr. 5 und 6), so ist dafür unabhängig von der Ausnahmegenehmigung für die Bauanlage eine Sondernutzungserlaubnis nach § 8 Abs. 1 FStrG erforderlich. Für diese gelten die allgemeinen Vorschriften (Nr. 7). Ausnahmegenehmigung und Sondernutzungserlaubnis können in einem Bescheid zusammengefaßt werden.
- c) Für die Neuanlage oder die Änderung von Zugängen mit baulichen Anlagen auf dem Straßenkörper ist neben der Ausnahmegenehmigung für die Bauanlage eine Vereinbarung nach § 8 Abs. 10 FStrG erforderlich (Nr. 14).

(19) Zustimmungsverfahren — § 9 Abs. 2 FStrG —

1. Zufahrten:

- a) Werden auf Grundstücken, die zur Bundesstraße eine unmittelbare Zufahrt besitzen oder erhalten sollen, Bauanlagen neu errichtet oder wesentlich geändert, so darf eine Baugenehmigung durch die Baugenehmigungsbehörde oder eine nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigung (z. B. der Gewerbebehörde), nur erteilt werden, wenn die zuständige Straßenbaubehörde zugestimmt hat. „Unmittelbar“ in diesem Sinne ist eine Zufahrt dann, wenn das Anliegergrundstück von der Bundesstraße aus ohne Benutzung eines anderen öffentlichen Weges erreicht werden kann.
- b) Wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs es erfordern, ist die Zustimmung zu versagen oder mit Auflagen zu erteilen. Die Versagung ist unzulässig, wenn den Erfordernissen des Straßenverkehrs durch Auflagen Rechnung getragen werden kann. Da neue Zufahrten die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen (Nr. 5), ist die Zustimmung mit Auflagen zu verbinden, die die Errichtung einer neuen Zufahrt ausschließen. Entsprechendes gilt für die Erweiterung bisheriger Zufahrten. Es ist auch zulässig, die Zustimmung davon abhängig zu machen, daß eine bestehende Zufahrt beseitigt wird, wenn die mit der neuen Bauanlage verbundene Benutzung der Zufahrt den Straßenverkehr gefährden würde.

Kann die geplante Bauanlage ohne Zufahrt zur Bundesstraße überhaupt nicht benutzt werden, so rechtfertigt dies, die Zustimmung überhaupt zu versagen.

- c) Hält es die Straßenbaubehörde für vertretbar, eine neue Zufahrt oder die Änderung einer bestehenden Zufahrt zuzulassen (Nr. 5 und 6), so ist, obwohl es sich dabei auch um eine Sondernutzung handelt, nach ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift (§ 8 Abs. 4 Satz 3 Buchstabe a) FStrG) neben der Zustimmung eine Erlaubnis für die Zufahrt nicht erforderlich. Die notwendigen Auflagen für die Gestaltung der Zufahrt (Nr. 7) sind in die Zustimmung aufzunehmen; das gilt auch für die Befristung der Sondernutzung oder den Vorbehalt des Widerrufs und für die Sondernutzungsgebühr.

2. Zugänge:

- d) Werden auf Grundstücken, die zur Bundesstraße einen unmittelbaren Zugang besitzen oder erhalten sollen, Bauanlagen neu errichtet oder wesentlich geändert, so ist die Zustimmung der Straßenbaubehörde zur Baugenehmigung oder zu einer sonstigen behördlichen Genehmigung nach § 9 Abs. 2 FStrG dann erforderlich, wenn die Bauanlage weniger als 40 m vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn entfernt ist. Die Zustimmung ist mit den notwendigen Auflagen zu versehen, um eine Gefährdung des Straßenverkehrs durch den Zugang unmöglich zu machen. Die Richtlinien unter a)–c) gelten entsprechend.
- e) Hält es die Straßenbaubehörde für vertretbar, einen neuen Zugang mit baulichen Anlagen auf dem Straßenkörper zuzulassen, so ist unabhängig von der Zustimmung zur Bauanlage eine Vereinbarung nach § 8 Abs. 10 FStrG abzuschließen (Nr. 14). Die Vereinbarung wird durch die Zustimmung zur Baugenehmigung nicht ersetzt; sie kann mit ihr auch nicht verbunden werden, da es sich bei der Vereinbarung um einen bürgerlich-rechtlichen Vertrag, bei der Zustimmung um eine Verwaltungsentscheidung handelt.

(20) Genehmigungsverfahren — § 9 Abs. 5 FStrG —

1. Zufahrten:

- a) Wird auf einem Grundstück, das zur Bundesstraße eine unmittelbare Zufahrt (Nr. 19 Buchstabe a, Satz 2) besitzt oder erhalten soll, eine Bauanlage errichtet oder wesentlich geändert, ohne daß hierfür eine Genehmigung durch die Baugenehmigungsbehörde oder durch eine sonstige Behörde vorgeschrieben ist (z. B. eine Kiesgrube), so bedarf es der Genehmigung durch die zuständige Straßenbaubehörde. Für ihre Versagung oder Verbindung mit Auflagen gelten sinngemäß die Grundsätze für die Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG (Nr. 19 Buchstabe b).
- b) Hält es die Straßenbaubehörde für vertretbar, eine neue Zufahrt oder die Änderung einer bestehenden Zufahrt zu dem Baugrundstück zuzulassen, so bedarf es einer Sondernutzungserlaubnis nach § 8 Abs. 1 FStrG. Diese kann mit der Genehmigung für die Bauanlage verbunden werden. Für die Sondernutzungserlaubnis gelten die allgemeinen Bestimmungen (Nr. 7).

2. Zugänge:

- c) Wird auf einem Grundstück, das zur Bundesstraße einen unmittelbaren Zugang besitzt oder erhalten soll, eine Bauanlage errichtet oder wesentlich geändert, ohne daß hierfür eine Genehmigung durch die Baugenehmigungsbehörde oder durch eine sonstige Behörde vorgeschrieben ist, so bedarf es einer Genehmigung durch die Straßenbaubehörde nur dann, wenn die Bauanlage weniger als 40 m vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn entfernt ist. Für ihre Versagung oder ihre Verbindung mit Auflagen gelten sinngemäß die Grundsätze für die Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG (Nr. 19 Buchstabe b).

- d) Hält es die Straßenbaubehörde für vertretbar, einen neuen Zugang mit baulichen Anlagen auf dem Straßenkörper zuzulassen, so ist unabhängig von der Genehmigung für die Bauanlage eine Vereinbarung nach § 8 Abs. 10 FStrG abzuschließen (Nr. 14). Die Vereinbarung wird durch die Genehmigung nicht ersetzt (vgl. Nr. 19 Buchstabe e).

(21) Bauvorhaben im Bereich anerkannter Pläne — § 9 Abs. 7 FStrG —

Bauvorhaben auf Grundstücken, die im Bereich von Fluchtlinienplänen, Bebauungsplänen oder anderen förmlich festgesetzten städtebaulichen Plänen liegen, die unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast aufgestellt worden sind, oder denen er nachträglich zugestimmt hat, bedürfen selbst dann keiner Zustimmung oder Genehmigung durch die Straßenbaubehörde, wenn die Grundstücke unmittelbare Zufahrten oder Zugänge zur Bundesstraße besitzen oder erhalten sollen. Das Verfahren nach § 9 FStrG entfällt. Soweit derartige Pläne für die an freie Strecken von Bundesstraßen angrenzenden Teile des Gemeindegebiets überhaupt aufgestellt werden, wird ihnen der Träger der Straßenbaulast in der Regel nur dann zustimmen können, wenn die Pläne die Anbaufreiheit der Bundesstraße vorsehen, also Zufahrten und Zugänge ausschließen. Lassen die Pläne Zufahrten und Zugänge zu, so ist dieser Abschnitt der Bundesstraße in die Ortsdurchfahrt einzubeziehen. Dann gelten die Richtlinien Nr. 26—28.

(22) Bauvorhaben im Bereich nicht anerkannter Pläne

Liegen Bauvorhaben im Bereich von Fluchtlinienplänen, Bebauungsplänen oder anderen förmlich festgesetzten städtebaulichen Plänen, die nicht unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast aufgestellt worden sind, und denen dieser auch nachträglich nicht zugestimmt hat, oder im Bereich lediglich vorbereitender Pläne (Wirtschaftspläne, Flächennutzungs usw.), so unterliegen diese Bauvorhaben in vollem Umfang den Vorschriften des § 9 Abs. 1 — 5 und 8 FStrG. Für die Regelung der Zufahrten und Zugänge zu diesen Baugrundstücken gelten dieselben Richtlinien wie für Zufahrten und Zugänge zu Baugrundstücken außerhalb des Geltungsbereichs städtebaulicher Pläne (Nr. 18 — 20).

(23) Zuwiderhandlungen gegen Auflagen

Ein Anlieger handelt ordnungswidrig, wenn er entgegen einer Auflage der Straßenbaubehörde in der Zustimmung (§ 9 Abs. 2 FStrG), Genehmigung (§ 9 Abs. 5 FStrG) oder Ausnahmegenehmigung (§ 9 Abs. 8 FStrG) eine Zufahrt oder einen Zugang errichtet, ändert oder nicht beseitigt oder Vorkehrungen, die ihm zur Verhütung unerlaubten Zufahrens oder Zugehens auferlegt worden sind, unterläßt (§ 23 Abs. 1 Nr. 2 FStrG). Gegen derartige Ordnungswidrigkeiten ist in entsprechender Anwendung der Richtlinien Nr. 9 — 12 vorzugehen. Sind Auflagen, gegen die der Anlieger verstößt, in die Baugenehmigung aufgenommen worden, so sind — unabhängig von den Maßnahmen der Straßenbaubehörde nach Nr. 9 bis 12 — die festgestellten Zuwiderhandlungen der Baugenehmigungsbehörde mitzuteilen.

II. Änderung oder Beseitigung durch die Straßenbauverwaltung

(24) Änderung oder Beseitigung verkehrsstörender Zufahrten

Wird durch rechtmäßig bestehende Zufahrten die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs über das hinnehmbare Maß hinaus beeinträchtigt, so hat die Straßenbaubehörde ihre Änderung (z. B. Verlegung) oder, wenn dies zur Abhilfe nicht ausreicht, ihre Beseitigung anzustreben. Das gilt auch für Zufahrten, die bis zum Inkrafttreten des FStrG an vorher gebauten Ortsumgehungen entstanden sind (vgl. § 24 Abs. 5 FStrG).

- a) Ist für die Zufahrt eine Sondernutzungserlaubnis nach § 8 Abs. 4 FStrG oder eine widerrufliche

Gestattung nach früherem Landesrecht erteilt worden, so ist sie zu widerrufen. Wird nur eine Änderung der Zufahrt, nicht ihre Beseitigung notwendig, so ist der Widerruf bedingt für den Fall auszusprechen, daß es der Anlieger unterläßt, die erforderlichen Änderungen vorzunehmen. Dem Anlieger steht für den Wegfall der Zufahrt keine Entschädigung zu.

- b) Handelt es sich um eine Zufahrt, die auf einer unwiderruflichen Gestattung nach früherem Recht („unwiderrufliches Nutzungsrecht“; § 8 Abs. 9 FStrG) oder auf einer Sondernutzung (Gestattung) beruht, deren zeitliche Befristung noch nicht abgelaufen ist, so bedarf es zur Aufhebung oder Änderung der Zufahrt der Einwilligung des Anliegers oder der Enteignung. Die Enteignung (§ 19 Abs. 1 FStrG) setzt einen nach § 17 FStrG festgestellten Plan voraus. In dem Plan sind die aufzuhebenden oder zu ändernden Zufahrten und die gegebenenfalls zu errichtenden Ersatzzufahrten auszuweisen. Der Berechtigte ist in Geld oder, wenn er damit einverstanden ist, durch Errichtung einer neuen Zufahrt an geeigneter Stelle als Ersatz für die aufgehobene Zufahrt zu entschädigen.

- c) Beruht die Zufahrt weder auf einer Sondernutzungserlaubnis oder widerruflichen Gestattung (Buchstabe a) noch auf einem unwiderruflichen Nutzungsrecht (Buchstabe b), so wird es sich in der Regel um eine seit altersher ausgeübte Anliegernutzung auf Grund des Gemeingebrauchs handeln. In diesem Falle hat der Anlieger keinen Rechtsanspruch darauf, daß die Zufahrt erhalten bleibt. Er muß die für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlichen Eingriffe in die Zufahrt entschädigungslos hinnehmen. Wenn dies jedoch zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Anliegers führt (z. B. weil eine andere Zufahrt zu dem Grundstück nicht vorhanden ist), besteht die Möglichkeit, ihm für dieses im Interesse der Allgemeinheit auferlegte besondere Opfer einen billigen Ausgleich zu gewähren. Hierfür genügt es in der Regel, auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast eine andere, dem Anlieger zumutbare Zufahrtsmöglichkeit zu schaffen.

- d) Auf Zufahrten, die vor Inkrafttreten des FStrG durch bürgerlich-rechtliche Verträge vereinbart worden sind, gelten die Vorschriften über Sondernutzungen (§ 8 FStrG) von dem Zeitpunkt an, zu dem die Verträge nach dem Inkrafttreten des Gesetzes erstmals kündbar sind (§ 24 Abs. 12 FStrG). Wann dies der Fall ist, ergibt sich im Einzelfall aus den Bestimmungen des Vertrages. Ist vereinbart, daß der Vertrag für eine Zufahrt „jederzeit“ oder „wenn es im Interesse des Verkehrs erforderlich ist“ gekündigt werden kann (Regelfall), so ist der Vertrag im Falle einer Beeinträchtigung des Straßenverkehrs durch die Zufahrt als kündbar anzusehen und die Zufahrt als widerrufliche Sondernutzung (§ 8 Abs. 1 FStrG) zu behandeln. Enthalten solche Verträge ausnahmsweise keine Kündigungsklausel, so sind sie nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen kündbar, und zwar gelten bei Verträgen, in denen dem Anlieger die Benutzung des Straßenkörpers für die Zufahrt gegen Entgelt zugestanden ist, die gesetzlichen Kündigungsfristen für Grundstücksmietverträge (§ 565 BGB), bei Zufahrtsverträgen ohne Entgeltsleistung des Anliegers die Vorschriften über die außerordentliche Kündigung einer Leihe (§ 605 Nr. 1 BGB). Diese Zufahrten sind dann ebenfalls als widerrufliche Sondernutzungen zu behandeln.

(25) Änderung oder Beseitigung von Zufahrten bei Straßenbaumaßnahmen

- a) Müssen Zufahrten im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen (z. B. Höher- oder Tieferlegungen, Verbreiterungen oder Verlegungen von Bundesstraßen) geändert werden, so bedarf es hierzu

keiner Sondernutzungserlaubnis, da die Maßnahmen nicht im Interesse der Anlieger liegen und von ihnen nicht veranlaßt werden (Nr. 3).

- b) Über die Änderung oder Beseitigung vorhandener Zufahrten, die Tragung der dabei entstehenden Kosten und die Unterhaltung der geänderten Anlagen ist in der Planfeststellung zu entscheiden. Das gleiche gilt, wenn bei Straßenbaumaßnahmen neue Zufahrten oder Wirtschaftswege (Anliegerstraßen) angelegt werden müssen, um die Benutzung der Anliegergrundstücke zu sichern oder die Bundesstraße von Zufahrten frei zu machen. Sofern die Planfeststellung nicht aus anderen Gründen erforderlich ist, kann sie unterbleiben, wenn mit den Anliegern entsprechende Vereinbarungen über die Zufahrten getroffen worden sind (§ 17 Abs. 2 FStrG).

- c) Für die Kosten der Änderung oder Beseitigung von Zufahrten und der Herstellung notwendiger Ersatzbauten (Wirtschaftswege usw.) gilt folgendes:

1. Die Kosten sind vom Anlieger aufzubringen, wenn die Zufahrten widerrufen sind, d. h. entweder auf einer Sondernutzungserlaubnis nach § 8 Abs. 4 FStrG oder auf einer solchen Gestattung nach früherem Recht beruhen, deren Widerruf vorbehalten, oder in der dem Anlieger die Folgepflicht auferlegt worden ist (d. i. die Pflicht, die Zufahrt der jeweiligen Straßenlage auf eigene Kosten anzupassen oder sie zu beseitigen). Die Unterhaltung der geänderten Zufahrt, auch wenn sie über die bisherige Unterhaltung hinausgeht, verbleibt dem Anlieger; ihm ist auch die Unterhaltung etwaiger Ersatzbauten aufzuerlegen. Ist der Anlieger zur Übernahme der ihm auferlegten Änderungs- oder Beseitigungskosten und der Unterhaltung der Anlagen nicht bereit, so ist die Sondernutzung zu widerrufen. Bei Zufahrten auf Grund bürgerlich-rechtlicher Verträge gilt Nr. 24 Buchstabe d) entsprechend.
2. Handelt es sich um eine Zufahrt, die auf einer unwiderruflichen Gestattung nach früherem Recht (unwiderrufliches Zufahrtsrecht nach § 8 Abs. 9 FStrG) oder nur auf einer Sondernutzung (Gestattung) beruht, deren zeitliche Befristung noch nicht abgelaufen ist, so sind die Kosten vom Träger der Straßenbaulast als Veranlasser aufzubringen. Die Unterhaltung der geänderten Zufahrten und der Ersatzbauten sind dem Anlieger, in geeigneten Fällen der Gemeinde aufzuerlegen. Die Mehrkosten der Unterhaltung gegenüber dem bisherigen Aufwand sind dem künftigen Unterhaltungsträger auf Verlangen möglichst in Form einer einmaligen Abfindung zu erstatten.
3. Bei Zufahrten, die nach früherem Recht vom Anlieger auf Grund des Gemeingebruchs — in der Regel seit altersher — benutzt werden, gilt Nr. 24 Buchstabe c) entsprechend.

(26) Änderung oder Beseitigung von Zugängen

Müssen Zugänge, die mit baulichen Anlagen auf dem Straßenkörper verbunden sind, im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen oder weil sie die Sicherheit oder die Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen, geändert oder beseitigt werden, so gelten die Richtlinien Nr. 24 und 25 entsprechend, wobei an die Stelle der Widerruflichkeit die Kündbarkeit bestehender Vereinbarungen tritt.

C. Zufahrten und Zugänge in Ortsdurchfahrten

(27) Grundsatz der Erlaubnisfreiheit

Innerhalb der geschlossenen Ortslage sind die Straßen grundsätzlich zum Anbau bestimmt; zu dieser Zweckbestimmung gehört die Freiheit des Zugangs und der Zufahrt. Aus diesem Grund ist in Ortsdurchfahrten die Anlage neuer oder die Änderung bestehender Zufahrten nicht von einer Sondernutzungserlaubnis

abhängig und auch für Zugänge bedarf es keiner besonderen Zulassung. Das gilt auch dann, wenn Zufahrten oder Zugänge nach bisherigem Wegerecht zum sogenannten gesteigerten Gemeingebruchs gerechnet und von einer Erlaubnis abhängig gemacht worden sind. Gestattungen aus früherer Zeit (z. B. für Zufahrten zu Tankstellen) sind durch das FStrG insoweit gegenstandslos geworden; insbesondere ist damit die Grundlage für die Erhebung von Sondernutzungsgebühren (Gestattungsgebühren, Anerkennungsgebühren) fortgefallen, sofern solche Gebühren nach altem Recht oder auf Grund von Gestattungen aus früherer Zeit erhoben werden durften. Andere, nicht aus der Zulassungspflicht abgeleitete Auflagen in früheren Gestattungen, z. B. Auflagen zur Unterhaltung der Zufahrten oder Zugänge, sind jedoch unberührt geblieben.

(28) Gestaltung der Zufahrten und Zugänge

- a) Ungeachtet der Erlaubnisfreiheit für Zufahrten und Zugänge bedarf der Anlieger der Einwilligung der Straßenbaubehörde, wenn er bei der Herstellung oder Änderung von Zufahrten oder Zugängen Straßenanlagen baulich verändern oder auf dem Straßenkörper bauliche Maßnahmen treffen will. Die Einwilligung kann mit Auflagen und Bedingungen versehen werden, soweit es erforderlich ist, um den durchgehenden Verkehr auf der Bundesstraße vor einer erheblichen Gefährdung durch den Anliegerverkehr zu schützen. Die Hinnahme von Behinderungen durch den Anliegerverkehr ist den Verkehrsteilnehmern in Ortsdurchfahrten zuzumuten; sie rechnen in Ortsdurchfahrten auch damit.
- b) Werden Zufahrten oder Zugänge gleichzeitig mit Bauanlagen errichtet oder geändert, so kann die Straßenbaubehörde auf die Gestaltung der Zufahrten oder Zugänge einwirken, indem sie die Zustimmung zur Baugenehmigung (§ 9 Abs. 2 FStrG), die Genehmigung (§ 9 Abs. 5 FStrG) oder die Ausnahmegenehmigung (§ 9 Abs. 8 FStrG) unter entsprechenden Auflagen erteilt (Nr. 18—20). Findet ein Verfahren nach § 9 nicht statt, weil das Bauvorhaben im Bereich anerkannter Pläne liegt (Nr. 21), so kann sich die Straßenbaubehörde gleichwohl gegenüber der Baugenehmigungsbehörde gutachtlich äußern und entsprechende Auflagen für die Baugenehmigung vorschlagen.

(29) Zuwiderhandlungen gegen Auflagen und Bedingungen

Unzulässige bauliche Maßnahmen von Anliegern auf dem Straßenkörper bei der Errichtung oder Änderung von Zufahrten oder Zugängen können unter entsprechender Anwendung der Richtlinien Nr. 10 und 16 beseitigt werden. Bei Verstößen gegen Auflagen im Verfahren nach § 9 ist entsprechend Nr. 23 in Verbindung mit Nr. 9—12 vorzugehen.

(30) Änderung oder Beseitigung von Zufahrten oder Zugängen durch den Träger der Straßenbaulast

- a) In der geschlossenen Ortslage hat der Anlieger nach ständiger Rechtsprechung einen Rechtsanspruch darauf, daß die Zufahrt und der Zugang zu seinem Grundstück erhalten bleibt und nicht erheblich erschwert wird. Erweist es sich als notwendig, bestehende Zufahrten oder Zugänge aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs oder wegen einer Straßenbaumaßnahme zu beseitigen, so ist der Anlieger in Geld oder mit seinem Einverständnis dadurch zu entschädigen, daß auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast als Ersatz für die aufgehobene Verbindung eine andere angemessene Möglichkeit der Zufahrt oder des Zugangs geschaffen wird. Dasselbe gilt für eine dauernde und erhebliche Erschwerung der Zufahrt oder des Zugangs. Bei nur vorübergehender oder nicht erheblicher Erschwerung der Zugänglichkeit des Grundstücks oder bei ihrem vorübergehenden Ausschluß stehen dem Anlieger gegenüber dem Träger der Straßenbaulast keine Entschädigungsansprüche zu.

- b) Müssen Zufahrten oder Zugänge im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen geändert oder beseitigt werden, so wird hierüber in der Planfeststellung entschieden (vgl. Nr. 25 Buchstabe b).

(VkB1 1958 S. 20)

Nr. 7 Einziehung einer Teilstrecke der Bundesstraße 76, Abschnitt Schleswig-Flensburg, bei Bilschau.

Kiel, den 30. November 1957
— LS 121 — 2/B 76 e

Mit der Fertigstellung der zur Kurvenverbesserung bei Bilschau im Zuge der Bundesstraße 76 neu erbauten Straßenstrecke ist das alte Teilstück der Bundesstraße Nr. 76 bei Bilschau von km 160,200 (alt) bis km 160,700 (alt) für den öffentlichen Verkehr entbehrlich geworden. Diese Strecke verliert daher mit Wirkung vom 31. Dezember 1957 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 — Bundesgesetzbl. I S. 903) und wird eingezogen. Das Einziehungsverfahren nach § 2 Abs. 5 FStrG ist abgeschlossen.

Einsprüche gegen die vorstehende Einziehung können binnen 1 Monat, gerechnet vom Tage der Veröffentlichung, bei dem Landesamt für Straßenbau Schleswig-Holstein in Kiel, Düsternbrooker Weg Nr. 94/100, erhoben werden.

Landesamt für Straßenbau
Schleswig-Holstein
in Kiel
Kloss

(VkB1 1958 S. 27)

Nr. 8 Widmung und Abstufung von Teilstrecken der Bundesstraße 10 und Abstufung der Landstraße II. Ordnung Nr. 212 aus Anlaß des Baues der Ortsumgehung Karlsruhe—Knielingen.

Stuttgart, den 9. Dezember 1957
Nr. Verk. 9769 — 10 Knielingen/12

Die auf der Gemarkung Karlsruhe, Regierungsbezirk Nordbaden, zur Umgehung der geschlossenen Ortslage des Stadtteils Knielingen neu gebaute Straße erhält mit Wirkung vom 26. Juli 1957 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1953 — Bundesgesetzbl. I S. 903) und wird Bestandteil der Bundesstraße 10.

Die gewidmete Strecke beginnt bei km 1,653 und endet bei km 3,986 auf der Bundesstraße 10.

Die bisherige Teilstrecke der Bundesstraße 10 von km 1,653 bis km 3,986 verliert mit dem Ablauf des 25. Juli 1957 die Eigenschaft einer Bundesstraße. Die Teilstrecke von km 1,758 bis km 3,870 einschließlich der neu gebauten Anschlüsse dieser Strecke an die Ortsumgehung wird der Stadt Karlsruhe überlassen. Für die Teilstrecken von km 1,653 bis km 1,758 und von km 3,870 bis km 3,986 wird das Einziehungsverfahren eingeleitet.

Im Verzeichnis der Landstraßen II. Ordnung ist die Teilstrecke der Landstraße II. Ordnung Nr. 212 von km 2,299 bis km 2,564 mit Wirkung vom 26. Juli 1957 zu löschen.

Gegen diese Verfügung kann binnen einem Monat nach Bekanntgabe beim Verwaltungsgericht Karlsruhe schriftlich oder zu Protokoll des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle Anfechtungsklage erhoben werden.

Innenministerium Baden-Württemberg
In Vertretung
Dr. Fetzer

(VkB1 1958 S. 27)

Nr. 9 Widmung, Abstufung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße 173, Abschnitt Kronach—Naila, bei Wellesbach.

München, den 10. Dezember 1957
— IV D 1 h — 9511 n 32/Ofr. —

Die in den Gemeinden Wallenfels und Schnaid, Landkreis Kronach, Regierungsbezirk Oberfranken, neu gebaute Straße erhält mit Wirkung vom 1. Dezember 1957 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 — Bundesgesetzbl. I S. 903) und wird Bestandteil der Bundesstraße Nr. 173. Die gewidmete Straße beginnt bei km 77,819 (neu und alt) und endet bei km 78,366 (neu = km 78,417 alt).

Von der bisherigen Teilstrecke der Bundesstraße Nr. 173

- a) verliert die Teilstrecke von km 77,909 bis km 78,103 mit Ablauf des 30. November 1957 die Eigenschaft einer Bundesstraße, wird zur Gemeindestraße abgestuft und auf Grund des Übernahmevertrages vom 15./18. 10. 1957 der Gemeinde Wallenfels überlassen,
- b) sollen die Teilstrecken von km 77,819 bis km 77,909 und von km 78,103 bis km 78,417 eingezogen werden. Das Einziehungsverfahren nach § 2 Abs. 5 des Bundesfernstraßengesetzes ist eingeleitet.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntmachung Einspruch bei der unterfertigten Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern eingelegt werden. Der Einspruch muß einen bestimmten Antrag enthalten.

Sollte auf den Einspruch ohne zureichenden Grund binnen angemessener Frist kein Bescheid ergehen, so kann Anfechtungsklage bei dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden, aber nur innerhalb von sechs Monaten seit Einlegung des Einspruchs.

Die Anfechtungsklage soll als solche bezeichnet werden. Sie muß einen bestimmten Antrag enthalten.

Oberste Baubehörde
im Bayer. Staatsministerium des Innern
In Vertretung
Reinhardt
Ministerialdirigent

(VkB1 1958 S. 27)

Nr. 10 Widmung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße 12, Abschnitt München—Mühldorf, bei Maitenbeth und Pemberg.

München, den 11. Dezember 1957
— IV D 1 h — 9511 n 72/Obb. —

Die in der Gemeinde Maitenbeth, Landkreis Wasserburg, und in der Gemeinde Rattenkirchen, Landkreis Mühldorf, Regierungsbezirk Oberbayern, neu gebauten Straßen erhalten mit Wirkung vom 1. Dezember 1957 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 — Bundesgesetzbl. I S. 903) und werden Bestandteile der Bundesstraße Nr. 12. Die gewidmeten Straßen befinden sich zwischen km 42,039 (neu und alt) und km 42,345 (neu = km 42,375 alt) sowie zwischen km 63,482 (neu und alt) und km 63,702 (neu = km 63,714 alt).

Die bisherigen Bundesstraßenstrecken von km 42,039 bis km 42,375 und von km 63,482 bis km 63,714 sollen eingezogen werden. Das Einziehungsverfahren nach § 2 Abs. 5 des Bundesfernstraßengesetzes ist eingeleitet.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntmachung Einspruch bei der unterfertigten Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern eingelegt werden. Der Einspruch muß einen bestimmten Antrag enthalten.

Sollte auf den Einspruch ohne zureichenden Grund binnen angemessener Frist kein Bescheid ergehen, so kann Anfechtungsklage bei dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden, aber nur innerhalb von sechs Monaten seit Einlegung des Einspruchs.

Die Anfechtungsklage soll als solche bezeichnet werden. Sie muß einen bestimmten Antrag enthalten.

Oberste Baubehörde
im Bayer. Staatsministerium des Innern
In Vertretung
Krauss
Ministerialdirigent

(V k B l 1958 S. 27)

Nr. 11 Widmung und Einziehung von Teilstrecken der Bundesstraße 19, Abschnitt Immenstadt — Kempten, nördlich Martinszell.

München, den 11. Dezember 1957
— IV D 1 h — 9511 n 31/Schw. —

Die in der Gemeinde Martinszell, Landkreis Kempten, Regierungsbezirk Schwaben, neu gebaute Straße erhält mit Wirkung vom 1. Dezember 1957 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 — Bundesgesetzbl. I S. 903) und wird Bestandteil der Bundesstraße Nr. 19. Die gewidmete Straße beginnt bei km 9,700 (neu = km 9,702 alt) und endet bei km 9,337 (neu und alt).

Die bisherige Bundesstraßenstrecke zwischen km 9,702 und km 9,337 soll eingezogen werden. Das Einziehungsverfahren nach § 2 Abs. 5 des Bundesfernstraßengesetzes ist eingeleitet.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntmachung Einspruch bei der unterfertigten Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern eingelegt werden. Der Einspruch muß einen bestimmten Antrag enthalten.

Sollte auf den Einspruch ohne zureichenden Grund binnen angemessener Frist kein Bescheid ergehen, so kann Anfechtungsklage bei dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden, aber nur innerhalb von sechs Monaten seit Einlegung des Einspruchs.

Die Anfechtungsklage soll als solche bezeichnet werden. Sie muß einen bestimmten Antrag enthalten.

Oberste Baubehörde
im Bayer. Staatsministerium des Innern
In Vertretung
Krauss
Ministerialdirigent

(V k B l 1958 S. 28)

Wasserbau

Nr. 12 Verlegung des Prüffeldes des Seezeichenversuchsfeldes von Brunsbüttelkoog nach Koblenz.

Bonn, den 18. Dezember 1957
— W 9 — 2087 Ref 57 —

Das Prüffeld des Seezeichenversuchsfeldes hat mit Wirkung vom 15. Oktober 1957 seinen Dienstsitz von Brunsbüttelkoog nach Koblenz verlegt.

Die neue Anschrift lautet jetzt:

Wasser- und Schiffsamt Koblenz/Rhein
— Seezeichenversuchsfeld —

Koblenz-Lützel
Weinbergstraße

Telefon: 22 31 Amt Koblenz
Wf-Netz: Dipl.-Ing. Haase 390
Angest. Dott 393

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Niehuß

(V k B l 1958 S. 28)