

Beilage 884

Der Bayerische Ministerpräsident.

An den

Herrn Präsidenten des Bayerischen Landtags.

Auf Grund Ministerratsbeschlusses vom 24. November 1947 ersuche ich um weitere verfassungsmäßige Behandlung des folgenden Entwurfs.

München, den 26. November 1947.

(gez.) Dr. **Chard,**

Bayerischer Ministerpräsident.

Entwurf eines Gesetzes

über die Straßenbaulast in Bayern.

Der Landtag des Freistaates Bayern hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

(1) Träger der Straßenbaulast für die in Bayern gelegenen Autobahnen und Reichsstraßen ist vom 8. Mai 1945 ab der Bayerische Staat.

(2) Die Straßenbaulast erstreckt sich nicht auf Ortsdurchfahrten durch Gemeinden, die bei der Volkszählung am 16. Juni 1933 mehr als 6000 Einwohner hatten.

§ 2

(1) Die aus dem Eigentum an den Autobahnen und Reichsstraßen, sowie ihren Nebenanlagen und Nebenbetrieben sich ergebenden Rechte und Pflichten stehen der Ausübung nach vom Zeitpunkt der Übernahme der Straßenbaulast an dem Bayerischen Staate zu.

(2) Dies gilt nicht für Vermögen der Reichsautobahnen oder des Reiches, solange es nach Anordnung der Militärregierung unter Vermögenskontrolle steht.

(3) Nebenanlagen und Nebenbetriebe fallen nur dann unter die Bestimmung des Absatzes I, wenn sie vor dem Übernahmezeitpunkt im Eigentum des Reiches, des Unternehmens Reichsautobahnen oder des Bayerischen Staates standen.

§ 3

Die Autobahnen und Reichsstraßen in Bayern werden vom Bayerischen Staatsministerium des Innern — Bauabteilung — verwaltet.

§ 4

(1) Die Bestimmungen des Reichsautobahngesetzes vom 29. Mai 1941 (RGBl. I Seite 313) und des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 (RGBl. I Seite 243) und der hiezu ergangenen Durchführungs- und Ausführungsverordnungen gelten im übrigen sinngemäß weiter.

(2) Wo in den vorstehend genannten Bestimmungen die Zuständigkeit des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen begründet ist, wird sie nunmehr vom Bayerischen Staatsministerium des Innern — Bauabteilung — wahrgenommen. Wo andere Reichsministerien für zuständig erklärt sind, treten an ihre Stelle die entsprechenden Ministerien des Bayerischen Staates.

(3) Unberührt bleiben die Zuständigkeiten in Angelegenheiten, die an Verwaltungen übertragen sind, die für mehrere Länder oder Zonen gemeinsam eingerichtet sind.

§ 5

Das Bayerische Staatsministerium des Innern ist ermächtigt, die erforderlichen Durchführungsbestimmungen zu erlassen.

§ 6

Das Gesetz tritt am in Kraft.

Begründung:

Straßenbaulastträger für die Autobahnen war nach § 3 des Reichsautobahngesetzes das „Unternehmen Reichsautobahnen“ und für die Reichsstraßen nach § 2 des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung das Reich. Nach dem Zusammenbruch des Reiches wurde in Bayern der Ministerpräsident verantwortlich für die Unterhaltung und den Betrieb auf den Reichsautobahnen und Reichsstraßen. Diese Aufgabe, die durch die Bauabteilung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern erfüllt wurde, wurde von der Besatzungsmacht durch die Vorschriften der Militärregierung Titel 14 — 342 und 14 — 343 auf den Ministerpräsidenten übertragen. Der Bayerische Staat hat auch sofort nach der Aufnahme seiner Amtsgeschäfte die Straßenbau- und -unterhaltungsaufgaben an den Autobahnen und Reichsstraßen übernommen und aus seinen Haushaltsmitteln finanziert, hat also de facto sofort nach dem Zusammenbruch die Straßenbaulast für die Autobahnen und Reichsstraßen getragen. Der Verwaltungsrat für den bizonalen Verkehr hat in seiner Sitzung am 11. Februar 1947 einstimmig beschlossen, daß die Straßenbaulast für Autobahnen und Reichsstraßen bei den Ländern liegen soll.

Der vorgelegte Gesetzentwurf hat den Zweck, dem de-facto-Zustand eine gesetzliche Untermauerung zu geben. Dies ist vor allem erforderlich, weil die Rechts-

verhältnisse an den Autobahnen und Reichsstraßen eine baldige Klärung erfordern. Dies gilt insbesondere für den Grundstücksverkehr, weil der Bayerische Staat nicht ohne weiteres Rechtsnachfolger des Reiches hinsichtlich dieser Straßen ist, demnach also auch nicht als Vertragspartner auftreten kann, während insbesondere an den neueren Straßenzügen die Grundeigentümer, meistens Bauern und Landwirte, auf eine baldige abschließende Regelung drängen. In einer Reihe von Gemeinden können ohne eine solche gesetzliche Regelung die begonnenen Flurbereinigungen nicht weiter und zu Ende geführt werden.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfes wird noch erläuternd bemerkt:

Zu § 1 Abs. I: Bei den Autobahnen im Sinne dieser Bestimmung handelt es sich nur um die dem Betrieb übergebenen Autobahnstrecken und die zum Betrieb erforderlichen Nebenanlagen und Nebenbetriebe. Die übrigen Vermögenswerte bleiben unter Kontrolle des Landesamtes für Vermögensverwaltung und Wiedergutmachung (vgl. § 2 Abs. II des Entwurfes).

Zu § 1 Abs. II: Die wörtliche Übernahme dieser Bestimmung aus § 2 Abs. II Satz 3 des Straßenneuregelungsgesetzes erscheint erforderlich, um jeden Zweifel darüber auszuschließen, daß sich an der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten in Gemeinden über 6000 Einwohnern durch diesen Entwurf nichts ändern sollte.

Zu § 2 Abs. I: Nach § 3 des Straßenneuregelungsgesetzes stehen die sich aus dem Eigentum an der Straße ergebenden Rechte und Pflichten der Ausübung nach dem jeweiligen Träger der Straßenbaulast zu. Der Straßenbaulastträger konnte hienach über das Eigentum an der Straße wie ein Eigentümer verfügen, auch wenn er nicht im Grundbuch als solcher eingetragen war. Diese Bestimmung hat sich in der Praxis bewährt und soll daher beibehalten werden. Die Wiederholung in diesem Entwurf ist damit bedingt, daß für die Autobahnen früher besondere Bestimmungen galten, sie also nicht automatisch unter diese Regelung nach § 3 des Straßenneuregelungsgesetzes fallen würden. Außerdem war es notwendig, in diese Bestimmung auch die Nebenanlagen und Nebenbetriebe der Straßen (Straßenmeistereien u. ä.) ausdrücklich einzubeziehen, da diese im Laufe der Jahre eine wachsende Bedeutung für den Unterhaltungsdienst gewonnen haben.

Zu § 3: Diese Bestimmung ersetzt die entsprechende Regelung in den früheren Gesetzen, wonach für die Autobahnen das Unternehmen Reichsautobahnen und für die Reichsstraßen der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen für die Verwaltung zuständig waren.

Zu § 4 Abs. I: Es ist zumindestens derzeit nicht geplant, eine vollständige Änderung und Neufassung der bestehenden gesetzlichen Grundlagen für die Autobahnen, Reichsstraßen und sonstigen Straßen zu treffen. Die noch weiter geltenden Bestimmungen der aufgeführten Gesetze können — da sie sich im allgemeinen bewährt haben — beibehalten werden. Eine Neuregelung bedürfte zum Teil überdies auch der Mitwirkung der bizonalen Verkehrsverwaltung.

Zu § 4 Abs. II: Die Erklärung der Zuständigkeit des Bayerischen Staatsministeriums des Innern

— Bauabteilung — an Stelle des früheren Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen entspricht der tatsächlichen Entwicklung.

Zu § 4 Abs. III: Der bizonalen Verkehrsverwaltung sind gewisse Zuständigkeiten durch das vorläufige Abkommen über die Bildung einer deutschen Verkehrsverwaltung von den Ländern übertragen worden. Soweit derartige Zuständigkeiten, jetzt des Wirtschaftsrates begründet sind, sollen sie unberührt bleiben.