

## 1 Einleitung

Deutschland verfügt über ein Versorgungsnetz von ca. 4,9 Mio. km Leitungen.<sup>1</sup> Die Benutzung der öffentlichen Wege für Verlegung und Betrieb ist zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur unabdingbar. Bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrswege zum Netzausbau kommen verschiedene rechtliche Regelungen zum Einsatz. Dabei muss zunächst unterschieden werden wer zuständiger Straßenbaulastträger ist und um welche Art von Netzbetreiber es sich handelt. „Die Straßenbaulast ist eine öffentliche Aufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge. Der Begriff Straßenbaulast bezeichnet allgemein die Verpflichtung eines Hoheitsträgers, dem sogenannten Straßenbaulastträger, Straßen und Wege zu planen, zu bauen, zu betreiben und zu unterhalten.“<sup>2</sup> Straßenbaulastträger ist bei Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) sowie Ortsdurchfahrten in kleineren Gemeinden gemäß § 5 Abs. 1 Fernstraßengesetz (FStrG) der Bund. Die Bundesländer sind Träger der Straßenbaulast bei den Landstraßen. Die Kreisstraßen obliegen den Kreisen bzw. den kreisfreien Städten. Für die Gemeindestraßen, sowie Ortsdurchfahrten bei Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern (gemäß § 5 Abs. 2 S. 1 FStrG) ist die Gemeinde Straßenbaulastträger.<sup>3</sup> Somit setzt auf Bundesebene das Bundesfernstraßengesetz und auf Landesebene die Straßengesetze der Bundesländer, welche sich an das FStrG anschließen die rechtlichen Rahmenbedingungen.

Auf Seiten der Netzbetreiber gibt es die Energie- und Wasserversorger, die Abwasserentsorger und die Telekommunikationsunternehmen. Für alle gelten meist unterschiedliche Richtlinien bei der Wegenutzung. In der Gesetzeslage, wird hauptsächlich zwischen Energieversorgungsunternehmen (EVU) und Telekommunikationsunternehmen (TKU) differenziert. Das Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) befasst sich dabei mit der Wegenutzung durch Energieversorgungsunternehmen, und das Telekommunikationsgesetz (TKG) enthält Vorgaben für die Wegenutzung durch Telekommunikationsunternehmen.

Erfolgt die Wegenutzung im Rahmen einer Neubaumaßnahme stellt dies in der Regel keine Problematik dar, da bei der Erschließung die notwendigen Ver- und Versorgungsleitungen bei der Herstellung des Straßenkörpers direkt mitverlegt werden können. Anders sieht es bei Um- oder Ausbaumaßnahmen aus. Solche Maßnahmen können sowohl von den Netzbetreibern als auch von den Straßenbaulastträgern veranlasst werden. Hierbei kommen Verträge zum Einsatz die auf Grundlage der bestehenden Gesetze und der praktischen Erfahrungen verfasst wurden und eine diskriminierungsfreie Zusammenarbeit beider Parteien gewährleisten sollen.

---

<sup>1</sup> Mahne, S. 14

<sup>2</sup> ÖPP-Schriftenreihe Band 8, ÖPP im Bereich von Kommunal- und Landesstraßen

<sup>3</sup> Mahne, S. 90

Die nachfolgende Arbeit stellt die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Benutzung der öffentlichen Verkehrswege dar.

Sie befasst sich mit den gängigen Vertragsbedingungen des Bundes/Landes und der Gemeinden. Während die Vertragsbedingungen in der Baulast des Bundes/Landes durch das Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung, durch die Empfehlung von Musterverträgen vereinheitlicht wurde gibt es bei den Verträgen für Verkehrswege in der Baulast der Gemeinden Unterschiede in den Vertragsbedingungen.

Ziel war es diese Unterschiede im Rahmen einer Umfrage zu erfassen, darzustellen und anschließend zu optimieren.

Aufgrund der geringen Resonanz konnte Ich leider keine eindeutige Tendenz bei der Gestaltung der Verträge feststellen. Jedoch bin ich auf Grundlage der eingegangenen Antworten und meiner sonstigen Recherchearbeiten zu der Erkenntnis gekommen, dass Gestattungsverträge möglichst detailliert zu formulieren sind. Außerdem sollten sie, speziell in Bezug auf die Aufbrüche des Straßenkörpers zusätzliche Vertragsbedingungen enthalten, welche die Wiederherstellung der Verkehrswege regeln.