

WMRC
Rechtsanwälte

WMRC Rechtsanwälte • Postfach 04 07 61 • 10064 Berlin

Vorab per E-Mail: G.Fraidel@ulm.de
Stadt Ulm
Abteilung VGV
Münchner Str. 2
89073 Ulm

Dr. Friedrich Wichert
Dr. Stefan Rude*
Katja Gnittke
Franziska Hansmann**
Dr. Natalie Hildebrandt

Chausseestraße 5
10115 Berlin

Tel. +49 (0) 30 288 84 83 -0
Fax +49 (0) 30 288 84 83 -10

info@wmrc.de | www.wmrc.de

*zugleich Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht
**zugleich Fachanwältin für Verwal-
tungsrecht

Berlin, 11.04.2014

Unser Zeichen: 22/14SR-gr
Ihr Zeichen:

Baulastträgerschaft an der Adenauer-Brücke zwischen Ulm und Neu-Ulm

Sehr geehrter Herr Fraidel,

wir wurden um Prüfung gebeten, ob die Stadt Ulm gemäß § 5 FStrG Baulastträger an der Adenauer-Brücke zwischen den Städten Ulm und Neu-Ulm ist. Dem sind wir gerne nachgekommen. Dabei sind wir zu der Auffassung gelangt, dass die Stadt nach den derzeit geltenden gesetzlichen Kriterien des § 5 Abs. 2, 4 FStrG ohne eine abweichende Einzelfallregelung nicht Baulastträger wäre. Das möchten wir wie folgt begründen und auch auf die zwischenzeitlich aufgefundene Entscheidung des Regierungspräsidiums Tübingen vom 16.10.1978 eingehen:

I. Zum Sachverhalt

Die Adenauer-Brücke überspannt im Stadtbereich Ulm/Neu-Ulm die Donau, deren Mitte hier sowohl die Grenze zwischen den Städten Ulm und Neu-Ulm als auch zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern darstellt.

Die Adenauer-Brücke wurde von der Stadt Ulm in den Jahren 1954/1955 gebaut, wobei 100 % der Kosten vom Bund übernommen wurden.

Deutsche Kreditbank AG
Konto 20 11 76 36
BLZ 120 300 00

IBAN: DE6512030000020117636
BIC: BYLADEM1001

Steuernr: 34 / 589 / 53304
USt-ID: DE 251301853

In den Jahren 1970/1971 wurde die Brücke von vier Fahrstreifen auf sechs Fahrstreifen erweitert. Die Verbreiterung wurde durch eine Verringerung der Gehwegbreiten erreicht. Eine statische und konstruktive Verstärkung des Tragwerks erfolgte nicht. Als Ausgleich für die Verringerung der Gehwegbreiten wurde eine neue Fuß- und Radwegbrücke in unmittelbarer Nähe errichtet. Die Kosten für diese Maßnahmen wurden zu 100 % vom Bund getragen, sie wurden jedoch von der Stadt Ulm durchgeführt. In der Vereinbarung vom 16.04./10.05./14.05.1970 zwischen der Stadt Ulm, der Stadt Neu-Ulm und der Bundesrepublik Deutschland gehen die Beteiligten davon aus, dass die Brücke in der gemeinsamen Baulast der Städte steht. Damals verbanden noch Ortsstraßen die beiden Städte. Die baldige Einstufung der Straßen als B10 stand jedoch bevor.

Mit Schreiben vom 16.10.1978 setzte das Regierungspräsidium Tübingen gemäß § 5 Abs. 4 FStrG die Ortsdurchfahrts- und Bereichsgrenze der Gemeinde Ulm im Zuge der Bundesstraße 10neu in Richtung Neu-Ulm auf die Landesgrenze mit dem Land Bayern auf der Adenauerbrücke fest. Einerseits heißt es, die Wirkung trete zum 01.01.1978 ein, andererseits heißt es, die OD-Festsetzung trete erst mit der Unanfechtbarkeit des Umstufungsfalles i. Z. d. B 10 in Kraft.

In einer Vereinbarung zwischen den drei Beteiligten (Ulm, Neu-Ulm, Bund) vom 20.10./03.11.1986/20.03.1987 wird ebenfalls davon ausgegangen, dass die Landesgrenze zwischen Bayern und Baden-Württemberg die Baulastgrenze sei. Nach § 2 des Fernstraßengesetzes seien somit die Stadt Ulm und die Bundesrepublik Deutschland – Straßenbauverwaltung – Baulastträger. Die Stadt Ulm übernimmt in der Vereinbarung unter anderem die laufende Unterhaltung und die Instandsetzung der Adenauer-Brücke und zwar auch auf bayerischer Seite. Die Kostenaufteilung erfolgt zwischen der Stadt Ulm und der Straßenbauverwaltung. Die Brückenerneuerung wurde ausdrücklich einer anderen Vereinbarung vorbehalten.

Die letzte durchgeführte Hauptprüfung des Bauwerks ergab einen nicht ausreichenden Bauwerkszustand. In Folge von Schäden an der Übergangskonstruktion wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Bauwerk auf 40 km/h begrenzt. Aufgrund des schlechten Bauwerkszustands, des hohen Bauwerksalters, der unzureichenden Querschnitts- und Bauteilabmessungen und sonstiger statischer und konstruktiver Defizite der Tragkonstruktion soll ein Neubau die wirtschaftlichste Erhaltungsmaßnahme darstellen.

Der Stadt Ulm liegt eine Vereinbarung im Entwurf vor, nach der die Baulastgrenze in der Mitte der Donau sei. Damit sei auf baden-württembergischer Seite derzeit die Stadt Ulm und auf bayerischer Seite die Bundesrepublik Deutschland Straßenbaulastträger.

Nach Auskunft des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg am 26.11.2013 sei nach den offiziellen Karten der Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg die OD-Grenze an der B 10 von Ulm in Richtung Neu-Ulm auf

der Grenze zwischen dem Stadtkreis Ulm und der Landesgrenze Bayern in der Brückenmitte der Adenauer Brücke/Flussmitte der Donau.

II. Zur Rechtslage

Wer Baulastträger an der Adenauer-Brücke als Teil einer Bundesfernstraße ist, ergibt sich aus § 5 FStrG. Nach Abs. 1 ist grundsätzlich der Bund Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, soweit nicht die Baulast anderen nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen obliegt.

Eine andere gesetzliche Regelung ist Abs. 2, wonach die Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen sind.

Wenn keine Einzelfallregelung vorläge (dazu unter 1.), käme es für die Baulastträgerschaft darauf an, ob die Adenauer-Brücke nach den gesetzlichen Kriterien Teil einer Ortsdurchfahrt ist (2.).

1. Einzelfallregelung zur Festlegung der Ortsdurchfahrt

Es ist durchaus möglich, dass die Stadt Ulm mit der Entscheidung des RP Tübingen durch einen Verwaltungsakt zum Baulastträger bestimmt worden ist, auch wenn dies nach den gesetzlichen Kriterien nicht der Fall (gewesen) wäre. Nach § 5 Abs. 4 FStrG setzt die oberste Landesstraßenbaubehörde im Benehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde nach Anhörung der Gemeinde die Ortsdurchfahrt fest und kann dabei mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Kommunalaufsichtsbehörde von der Regel der Sätze 1 und 2 (Kriterien einer Ortsdurchfahrt) abweichen.

Diese Festsetzung ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (12.04.2000, 11 C 11/99) ein Verwaltungsakt mit konstitutiver Wirkung, was sich daraus ergibt, dass sie nicht mit der Grenze der geschlossenen Ortslage übereinstimmen muss, sondern auch abweichend erfolgen kann. Von einer solchen Einzelfallregelung durch das RP Tübingen muss zunächst ausgegangen werden.

Wir weisen darauf hin, dass die Möglichkeit einer abweichenden Festsetzung der Ortsdurchfahrt eher dazu gedacht war, Härten für die beteiligten Gemeinden zu vermeiden (Netter, in: Marschall, FStrG, § 5 Rn. 28). Das kommt in den Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen („ODR“, ARS 14/2008 vom 14.08.2008; s. a. VV des Innenministeriums BW vom 11.12.2008, GABl. 2009, 2) allerdings nicht richtig zum Ausdruck (Ziff. II.6).

Klarer kommt der Schutzzweck der abweichenden Festsetzung in einigen Landesstraßengesetzen zum Ausdruck, wie etwa in § 8 Abs. 3 StrG BW oder Art. 4 Abs. 2 BayStrG, wo es ausdrücklich heißt, dass zu Gunsten der Gemeinde eine abweichende Festsetzung getroffen werden kann.

2. Gesetzliche Kriterien einer Ortsdurchfahrt

Die Festlegung der Landesgrenze als OD-Grenze entspricht u. E. nicht den gesetzlichen Kriterien für eine Ortsdurchfahrt. Eine Ortsdurchfahrt ist nach § 5 Abs. 4 FStrG der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt (dazu unter b)) und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke (dazu unter c)) oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes (dazu unter d)) dient. Diese Voraussetzungen liegen nicht vor.

a) Zweck

Ohne auf die einzelnen Tatbestandsmerkmale der Ortsdurchfahrt einzugehen, muss bereits wegen der Zielrichtung des § 5 Abs. 4 FStrG bezweifelt werden, ob die Adenauer-Brücke Teil einer Ortsdurchfahrt sein kann. Nach der Rechtsprechung des BVerwG (18.03.1983, 4 C 10/80) will § 5 Abs. 4 FStrG die Straßenbaulast zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Gemeinden danach verteilen, ob die Bundesfernstraße überwiegend dem Fernverkehr oder auch in beachtlichem Umfang dem innerörtlichen Verkehr dient.

Es kann schon vorab festgehalten werden, dass die Adenauerbrücke als Brücke zwischen verschiedenen Orten, politischen Gemeinden und sogar Ländern nicht dem innerörtlichen Verkehr dienen kann. Sie dient allein dem überörtlichen Verkehr. Sie kann somit keine Ortsdurchfahrt i. S. d. § 5 Abs. 4 FStrG sein. Eine Rechtfertigung für die Übertragung der Baulastträgerschaft vom Bund auf die Stadt besteht nicht.

b) Innerhalb geschlossener Ortslage

Die Adenauer-Brücke liegt bereits nicht innerhalb einer geschlossenen Ortslage. Eine geschlossene Ortslage ist nach § 5 Abs. 4 S. 2 FStrG der Teil des Gemeindebezirkes, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

Unstrittig dürfte zunächst sein, dass aus Sicht der freien Strecke Richtung Ulm die Bebauung frühestens am Ufer Ulms beginnt, nicht jedoch in der Mitte der Donau.

Dabei ist zu beachten, dass die geschlossene Ortslage nach dem FStrG („Teil des Gemeindebezirks“) auf das Gebiet der politischen Gemeinde zu beziehen ist (so auch Ziff. I.2.2.f. ODR). Deshalb kann keine gemeinsame Betrachtung der Bebauungszusammenhänge von Ulm und Neu-Ulm stattfinden. Vielmehr ist aus Sicht der freien Strecke zu prüfen, wann innerhalb der politischen Gemeinde Ulm die geschlossene Ortslage beginnt.

Dazu liegen Maßstäbe auch aus der Rechtsprechung des BVerwG (siehe nur 18.03.1983, 4 C 10/80, BVerwGE 67, 79-80) vor: Ob ein Gebiet zusammenhängend bebaut ist, lässt sich danach nur anhand einer weiträumigen, an objektiven Kriterien ausgerichteten Betrachtung der gesamten durch die Bebauung geprägten Situation in der Umgebung der Bundesfernstraße (vgl. BVerwG, 03.04.1981, 4 C 41.77, BVerwGE 62, 143 (145)), nicht aber aufgrund einer isolierten Würdigung einzelner

Umstände, wie etwa der einseitigen Bebauung einer Straße, entscheiden. § 5 Abs. 4 Satz 3 FStrG enthält demgemäß auch keine festumrissenen und damit eng auszulegenden Ausnahmetatbestände, sondern will im Gegenteil einer großräumigen Sicht gerade für die dort genannten typischen Zweifelsfälle den Weg ebnen: Einseitige Bebauung, ein einzelnes unbebautes Grundstück oder der Bebauung entzogenes Gelände sollen aus einem sonst in der Gesamtsituation sich abzeichnenden Bebauungszusammenhang nicht herausfallen.

Es dürfte deshalb zwar richtig sein, dass ein Fluss wie die Donau den Zusammenhang der geschlossenen Bebauung nicht unterbrechen muss (siehe dazu auch Ziff. I.2.2.b. ODR). Das kann jedoch nur gelten, wenn der Fluss innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt. Ein Fluss, der außerhalb oder am Rande der geschlossenen Ortslage liegt, erweitert den Bebauungszusammenhang nicht.

Das müsste hier jedoch angenommen werden, wenn die Ortsdurchfahrtsgrenze bis zur Mitte der Adenauer-Brücke gezogen werden soll. Die Donau müsste den Bebauungszusammenhang von Seiten Ulms in Richtung freie Strecke erweitern. Es kann nach der gesetzlichen Regelung aber – wie bereits erwähnt – nicht darauf ankommen, ob auf der anderen Seite der Donau eine weitere Bebauung besteht, wenn diese Bebauung nicht zum Gemeindebezirk Ulm gehört. Wenn es auf den Bebauungszusammenhang mit Neu-Ulm ankommen sollte, müsste die Ortsdurchfahrt konsequenterweise auch in Neu-Ulm fortgesetzt werden. Das geschieht jedoch zu Recht nicht, weil etwa auch bei der Einwohnerzahl nach § 5 Abs. 2 FStrG allein auf die jeweilige Kommune abgestellt wird.

Zutreffend sind daher die Aussagen bei Häußler, in Zeitler, BayStrWG, Art. 4, Rn. 21: *„Eine bisher als außerhalb der geschlossenen Ortslage liegende Flussbrücke, die zwei verschiedene Gemeinden beiderseits des Flusses verband, ist nach der Zusammenlegung dieser Gemeinden in die Ortsdurchfahrt einzubeziehen.“*

Bis zur derzeit wohl nicht absehbaren politischen Vereinigung von Ulm und Neu-Ulm muss beim Kriterium Ortslage also auf jede einzelne Kommune getrennt abgestellt werden. Damit dient die Adenauer-Brücke allein dem überörtlichen Verkehr und nicht dem innerörtlichen Verkehr Ulms.

Aus den genannten Gründen kann hier auch nicht Ziff. I.2.2.f ODR einschlägig sein, wo es heißt: *„Zieht sich die zusammenhängende Bebauung über die Grenze der Gemeinde hinweg, so ist die Ortsdurchfahrtsgrenze an der Gemeindegrenze festzulegen. Es schließen dann hier zwei Ortsdurchfahrten aneinander an.“*

Zum einen besteht zwischen Ulm und Neu-Ulm wegen der Donau keine zusammenhängende Bebauung, zum anderen gibt es in Neu-Ulm keine Ortsdurchfahrt. Folglich ist aus Richtung Neu-Ulm zu fragen, wann der Regelfall freie Strecke aufhört und der Ausnahmefall Ortsdurchfahrt anfängt. Das ist erst mit Beginn der geschlossenen

Ortslage und dem Beginn von Verknüpfungs- oder Erschließungsbereich in Ulm der Fall.

In der oben erwähnten Entscheidung des BVerwG vom 03.04.1981 (IV C 41.77, BVerwGE 62, 143-150) geht es im Übrigen um eine Bundesstraße, die durch Krefeld hindurch und dann im Osten von Krefeld über den Rhein führt. In der Entscheidung heißt es:

„Legt man diesen Maßstab zugrunde, so ergibt sich für den vorliegenden Fall aufgrund der Feststellungen des Berufungsgerichts und der von ihm in Bezug genommenen Planunterlagen und Lichtbilder, dass die Bundesstraße 57, soweit sie von km 74,075 bis km 87,904 die Stadt Krefeld durchläuft, mit dieser gesamten Strecke innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt. Denn die Gegenüberstellung der in der Umgebung dieser Straße vorhandenen Bodennutzungen ergibt, dass bei km 74,075 (Stahlwerkstraße) das bisher freie Gelände endet und von da ab ein zusammenhängender örtlicher Bereich baulicher und gewerblicher Nutzung beginnt. Dieser setzt sich mit mehr oder weniger Abstand zur Bundesstraße 57, aber in sich deutlich den Zusammenhang im Ortsbereich während, im Osten bis zum (westlichen) Rheinufer und im Norden (Ortsteil Uerdingen) bis zur Stadtgrenze mit Kaldenhausen (km 87,904) fort.“ (Hervorhebung nicht im Original)

In seiner Entscheidung hat das BVerwG die Ortsdurchfahrt also am Ufer enden lassen und die Rheinbrücke nach Duisburg nicht in die Ortsdurchfahrt einbezogen. Die Stadtgrenze zwischen Krefeld und Duisburg liegt – soweit uns ersichtlich – in der Mitte des Rheins.

c) Erschließung der anliegenden Grundstücke („Erschließungsbereich“)

Zur Begründung einer Ortsdurchfahrtsgrenze würde es auch nicht ausreichen, dass die Adenauer-Brücke innerhalb einer geschlossenen Ortslage liegt. Das Gesetz fordert des Weiteren, dass die Bundesstraße "auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient". Damit verlangt das Gesetz nach der Rechtsprechung des BVerwG (28.05.1997, 4 B 91/97), dass die Bundesstraße innerhalb der geschlossenen Ortslage eine für diesen Bereich - der als Ortslage gelten soll - neben der überörtlichen Funktion einer Bundesstraße zugleich Merkmale einer den Ortsbereich erschließenden Funktion besitzt. Dafür spricht bereits der Wortlaut der Vorschrift. § 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG verweist nicht auf ein einzelnes Grundstück, sondern auf die der Bundesstraße "anliegenden Grundstücke". Die Vorschrift benennt als weitere Alternative das Ortsstraßennetz und bezieht sich damit ebenfalls deutlich auf eine gebietsbezogene Erschließungsfunktion. § 5 Abs. 4 Sätze 2 und 3 FStrG steht dem nicht entgegen. Denn dort wird - in erkennbarer Anlehnung an städtebauliche Bestimmungen - nur der Begriff der Ortslage näher umschrieben. Auch der Sinn und Zweck des § 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG erlaubt nicht, auf einzelne Grundstücke, die der Bundesstraße "anliegen", abzustellen. Vielmehr muss sich die Erschließungsfunktion gerade auf die bestehende Ortslage beziehen. Die Annahme einer Ortsdurchfahrt - mit den vom Gesetzgeber daraus gezoge-

nen rechtlichen Folgerungen - ist nur dann innerlich gerechtfertigt, wenn die Bundesstraße in funktionaler Weise die Aufgaben einer ortsstraßenmäßigen Netzverknüpfung verkehrlich mitträgt. Dann erst ist es nach der Rechtsprechung des BVerwG verständlich, dass § 5 Abs. 2 und 2 a FStrG die Straßenbaulast der Gemeinde auferlegt.

Es ist nicht ersichtlich, dass die Adenauer-Brücke der Erschließung von Grundstücken der Ortslage Ulm dient. Es gibt nach unserer Kenntnis keine Grundstücke, die durch die Adenauer-Brücke bzw. diesen Teil der Bundesstraße erschlossen werden. Bitte teilen Sie uns mit, wenn es sich anders verhalten sollte. Sie können auch gerne mitteilen, ab welchem Punkt die Bundesstraße eine Erschließungsfunktion für anliegende Grundstücke einnimmt.

d) Mehrfache Verknüpfung des Ortsstraßennetzes („Verknüpfungsreich“)

Da die Adenauer-Brücke keine Grundstücke in Ulm erschließt, müsste sie alternativ eine innerörtliche Verknüpfungsfunktion haben. Auch das ist nicht der Fall.

Die mit dem Tatbestandsmerkmal der Verknüpfung verbundenen Fragen hat das BVerwG mit seinem Urteil vom 03.04.1981 (s. a. Urteil vom 18.03.1983, 4 C 10/80, BVerwGE 67, 79-80) wie folgt geklärt: Mehrfache Verknüpfung des Ortsstraßennetzes setzt voraus, dass der von der Bundesstraße über einen Verknüpfungspunkt im Ortsbereich aufgenommene Verkehr überhaupt ein innerörtliches Ziel haben kann und nicht etwa nur - wie z. B. bei einer Autobahnauffahrt - lediglich Zugangs- und Abgangsverkehr zu einer den Ortsbereich durchlaufenden Fernstraße ist. Eine einzige Verknüpfung würde in der Regel nur den Zugang zum Fernverkehr ermöglichen. Aber jede weitere Verknüpfung - sei es durch eine Kreuzung oder durch eine weitere Einmündung - schafft regelmäßig schon die Vorbedingung für den innerörtlichen Verkehr.

Diese Voraussetzungen sind nicht für bestimmte begrenzbare Straßenabschnitte, sondern grundsätzlich in einer großflächigen Betrachtungsweise, die das gesamte Gemeindegebiet einschließt, zu ermitteln. Auf den Anteil des innerörtlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auf der fraglichen Strecke der Bundesstraße kommt es nicht an. Es genügt, dass der Bundesstraße bei summarischer Betrachtung nach den äußeren Umständen auch eine - nicht nur ganz unwesentliche - innerörtliche Verkehrsbedeutung zukommt. Denn vor allem der innerörtliche Verkehr, der die Bundesstraße zu seinem Zwecke einbezieht, ist letztlich der Grund für eine Verlagerung der Straßenbaulast auf die Gemeinde. Nach dem Wortlaut des Gesetzes ("auch ... dient") ist nicht vorausgesetzt, dass der innerörtliche Verkehr auf dieser Strecke überwiegt. Es ist daher nicht geboten, etwa aufgrund von Verkehrszählungen eine exakte Aufteilung und Bemessung der Verkehrsströme vorzunehmen. Vielmehr genügt, dass der Bundesstraße bei summarischer Betrachtung nach den äußeren Umständen auch eine -- nicht nur ganz unwesentliche -- innerörtliche Verkehrsbedeutung zukommt.

Wir können nicht erkennen, wie die Adenauer-Brücke vor diesem Hintergrund überhaupt eine Verknüpfungsfunktion im innerörtlichen Verkehr der Stadt Ulm haben kann. Die Brücke dient u. E. allein dem überörtlichen Verkehr, nämlich der Verknüpfung verschiedener Orte, Gemeinden und Länder. Somit kann auch unter diesem Gesichtspunkt die Adenauer-Brücke nicht Teil einer Ortsdurchfahrt sein.

Das Staatliche Bauamt Krumbach argumentiert dagegen nach Ihrer Auskunft:

„Eine direkte Erschließung anliegender Grundstücke durch die Bundesstraße B 10 ist im vorliegenden Fall der Adenauerbrücke nicht gegeben, weshalb kein Erschließungsbereich vorliegt. Allerdings erfolgt durch die Schützenstraße und die Wiblingerstraße, sowie die Auf- und Abfahrtsrampen der Adenauerbrücke und deren Verflechtungstreifen auf dem Bauwerk eine mehrfache Verknüpfung des Ortsstraßennetzes von Neu-Ulm und Ulm. Durch eben diese mehrfache Verknüpfung wird gemäß der ODR im vorliegenden Fall eine Ortsdurchfahrt definiert. Es liegt somit ein Verknüpfungsbereich einer Ortsdurchfahrt vor (vgl. beiliegenden Bestandsplan: grün = freie Strecke; gelb = Verknüpfungsbereich).“

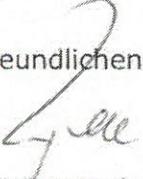
Das staatliche Bauamt Krumbach bestätigt zunächst, dass die Adenauer-Brücke nicht der direkten Erschließung anliegender Grundstücke dient. Vielmehr wird die Verknüpfungsfunktion des Ortsstraßennetzes von Neu-Ulm und Ulm als Argument angeführt. Das ist jedoch unseres Erachtens unzutreffend, weil es in § 5 FStrG um die Verknüpfungsfunktion innerhalb der geschlossenen Ortslage und nicht zwischen verschiedenen Ortslagen verschiedener politischer Gemeinden geht.

3. Ergebnis

Nach unserer Einschätzung wäre die Stadt Ulm nach der derzeitigen Regelung in § 5 FStrG nicht Baulastträger an der Adenauer-Brücke. Deshalb sollte die Bitte des MVI an das RP Tübingen unterstützt werden, die OD-Festsetzung zu überprüfen (siehe auch Ziff. 7 ODR).

Für Rückfragen und Erläuterungen stehen wir Ihnen jederzeit sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Stefan Rude
Rechtsanwalt