



---

## Fachbereich WD 5

---

### Befugnisse und Pflichten des Bundes im Fall der Behinderung von Bundeswasserstraßen

---

## Befugnisse und Pflichten des Bundes im Fall der Behinderung von Bundeswasserstraßen

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 003/25

Abschluss der Arbeit: 12.02.2025

Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Umwelt

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzugeben und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Fragestellung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Wasserstraßenrecht des Bundes</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Strompolizeiliche Beseitigung von Schifffahrtshindernissen</b>	<b>5</b>
3.1.	Befugnisse	5
3.2.	Polizeikosten	6
<b>4.</b>	<b>Kostentatbestände</b>	<b>7</b>
4.1.	Kreuzungsrecht	7
4.2.	Bundesförderung	8
4.2.1.	Finanzierungsverantwortung und Finanzhilfen nach dem Grundgesetz	8
4.2.2.	Gesetzliche Fördertatbestände für Straßen	9
4.2.2.1.	Förderung nach § 5a FStrG	9
4.2.2.2.	Bundesprogramme nach § 6 GVFG	10

## 1. Fragestellung

Dieser Sachstand behandelt in einem ersten Teil (Abschnitte 2. und 3.) die Pflichten und Befugnisse des Bundes, um die Befahrbarkeit der in der Verwaltung des Bundes stehenden Binnenwasserstraßen sicherzustellen. Die Seewasserstraßen bleiben dabei außer Betracht. Besonders beleuchtet wird das Beispiel der Behinderung einer Bundeswasserstraße durch einen Brückeneinsturz. In einem thematisch zweiten Teil (Abschnitt 4.) behandelt der Text die Frage, inwieweit der Bund finanzielle Zuschüsse für den Bau und die Unterhaltung von Straßen, insbesondere wenn sie eine Bundeswasserstraße kreuzen, leisten kann oder muss.

## 2. Wasserstraßenrecht des Bundes

Das Recht der Bundeswasserstraßen ist im **Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG)**<sup>1</sup> geregelt. Danach sind Bundeswasserstraßen neben den (hier ausgeklammerten) Seewasserstraßen

„die Binnenwasserstraßen des Bundes, die dem Verkehr mit Güter- und Fahrgastschiffen oder der Sport- und Freizeitschifffahrt mit Wasserfahrzeugen dienen; als solche gelten die in der Anlage 1 aufgeführten Wasserstraßen, dazu gehören auch alle Gewässerteile,

- a) die mit der Bundeswasserstraße in ihrem Erscheinungsbild als natürliche Einheit anzusehen sind,
- b) die mit der Bundeswasserstraße durch einen Wasserzufluss oder Wasserabfluss in Verbindung stehen und
- c) die im Eigentum des Bundes stehen“ (§ 1 Abs. 1 WaStrG).

Das Gesetz vermutet mit § 1 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 WaStrG unwiderleglich, dass alle in **Anlage 1** des WaStrG aufgeführten **Wasserstraßen** den genannten Verkehrszwecken dienen – wodurch sie Bundeswasserstraßen sind.<sup>2</sup>

Der Bund ist nach Art. 89 Abs. 2 Satz 1 i. V. m. Art. 87 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz (GG)<sup>3</sup> für die Bundeswasserstraßen zuständig und verwaltet sie in **bundeseigener Verwaltung** mit eigenem Verwaltungsunterbau. Auf Antrag eines Bundeslandes kann der Bund gemäß Art. 89 Abs. 2

---

1 Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409), <https://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/index.html>.

2 So ist beispielsweise mit Nr. 9 Anlage 1 des WaStrG die Elbe mit ihren beiden in Deutschland gelegenen Endpunkten „deutsch-tschechische Grenze bei Schöna“ und „Nordsee, Verbindungsline zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand)“ als Bundeswasserstraße definiert.

3 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 439) geändert worden ist, <https://www.gesetze-im-internet.de/gg/BINR000010949.html>.

Satz 3 GG die Verwaltung der Bundeswasserstraßen, die im Gebiet dieses Bundeslandes liegen, als Auftragsverwaltung auf dieses Bundesland übertragen.<sup>4</sup>

Die **Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)** untergliedert sich in die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit Sitz in Bonn und die Wasserstraßen und Schifffahrtsämter (WSA/WSÄ) sowie die Wasserstraßen-Neubauämter (WNA/WNÄ) in den jeweiligen Regionen.<sup>5</sup>

### 3. Strompolizeiliche Beseitigung von Schifffahrtshindernissen

#### 3.1. Befugnisse

Die Behörden der WSV haben für die Bundeswasserstraßen strompolizeiliche Befugnisse (§ 24 Abs. 1 WaStrG). Voraussetzungen für die einzelnen Maßnahmen regeln die §§ 24 bis 33 WaStrG. Die strompolizeiliche Ordnungsgewalt betrifft (nur) die „Erhaltung des für die **Schifffahrt** erforderlichen Zustands der Bundeswasserstraße“ und damit „die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, soweit diese durch den Zustand des Wasserwegs bedingt ist“.<sup>6</sup>

„Strompolizeilich erheblich sind Beeinträchtigungen daher nur, wenn ein Zusammenhang mit der zu erhaltenden **Verkehrsfunktion** der Bundeswasserstraße besteht.“<sup>7</sup>

Führt die Gefährdung eines polizeilichen Schutzgutes (wie Menschenleben, körperliche Unverehrtheit, Sachgüter, Unversehrtheit der Rechtsordnung) nicht auch zugleich zu einer Beeinträchtigung der Schifffahrt, greift die strompolizeiliche Zuständigkeit nicht.<sup>8</sup>

Das WaStrG regelt vor diesem Hintergrund in § 30 **speziell** die wasserpolizeiliche Beseitigung von Schifffahrtshindernissen. Wird die Bundeswasserstraße behindert, beispielsweise durch einen Brückeneinsturz, kann die WSV unter zwei Voraussetzungen die Hindernisse selbst beseitigen. Dafür muss gemäß § 30 Abs. 1 WaStrG eine Beeinträchtigung vorliegen und ein Verantwortlicher darf nicht rechtzeitig und wirksam herangezogen werden können:

„Wird der für die Schifffahrt erforderliche Zustand einer Bundeswasserstraße oder die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf einer Bundeswasserstraße durch [...] treibende oder auf Grund geratene Gegenstände **beeinträchtigt**, können die Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes das Hindernis beseitigen, wenn ein sofortiges

---

4 Vgl. auch Wissenschaftliche Dienste des Bundestages, Zum Eigentum und zur Verwaltung von Bundeswasserstraßen, WD 3 - 3000 - 041/23, 17. April 2023, <https://www.bundestag.de/resource/blob/949380/cc56705b9dfcccd3f7f18eeb6d8294fcf/WD-3-041-23-pdf.pdf>.

5 Vgl. zum Geschäftsbereich auch Website der WSV, <https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/gdws/geschaeftsbe-reich/geschaeftsbereich-node.html>.

6 Heinz, in: Friescke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2020, § 24, Rn. 7; Hervorhebungen durch Verf.; vgl. auch Reinhardt/Schäfer, in: Reinhardt/Schäfer, Nomos-Kommentar WaStrG, 3. Aufl. 2017, § 24, Rn. 2.

7 Heinz, in: Friescke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2020, § 24, Rn. 12

8 Heinz, in: Friescke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2020, § 24, Rn. 12.

Einschreiten **erforderlich** ist und wenn ein nach § 25 Verantwortlicher **nicht** oder nicht rechtzeitig herangezogen werden kann oder wenn zu besorgen ist, dass dieser Verantwortliche das Hindernis nicht oder nicht wirksam beseitigen wird.“

Der nach § 25 polizeipflichtige sog. Störer ist somit entsprechend allgemeinen polizeirechtlichen Grundsätzen<sup>9</sup> stets vorrangig für die Beseitigung verantwortlich. Verantwortlich sind Verhaltensstörer oder auch **Zustandsstörer** (§ 25 Abs. 1 und Abs. 3 WaStrG):

„Strompolizeiliche Maßnahmen, die [...] durch den Zustand einer Sache erforderlich werden, sind gegen den Eigentümer zu richten“ (§ 25 Abs. 3 Satz 1 WaStrG).

Im Beispiel eines **Brückeneinsturzes** ist also der Brückeneigentümer der vorrangig Verantwortliche nach § 25 Abs. 3 Satz 1 WaStrG, wenn die Brücke aufgrund ihres Zustandes und nicht allein durch das Verhalten Dritter (z. B. Rammen der Brücke) zum Schifffahrtshindernis wurde. Eigentümer an einer Straße wiederum ist der Baulastträger (§ 6 Bundesfernstraßengesetz, FStrG<sup>10</sup>). Straßenbaulastträger ist bei Bundesstraßen in der Regel der Bund, es sei denn, es handelt sich um eine Ortsdurchfahrt (§ 5 Abs. 1, Abs. 2, Abs. 4 FStrG).

Gibt es mehrere Störer, findet eine sog. Störerauswahl statt.

„Es liegt im Ermessen der Behörde, welchen und wie viele der Störer sie herausgreift; sie ist auch befugt, sich an nur einen oder an alle gemeinsam zu wenden.“<sup>11</sup>

Die **wirtschaftliche Leistungsfähigkeit** des Störers ist grundsätzlich keine Voraussetzung für die Inanspruchnahme. Sie kann lediglich im Interesse einer möglichst wirksamen und schnellen Gefahrenbeseitigung als Auswahlkriterium herangezogen werden.<sup>12</sup>

### 3.2. Polizeikosten

Der für die Hindernisse (§ 30 Abs. 1 WaStrG) verantwortliche Störer (siehe 3.) muss die Polizeikosten für die Gefahrenabwehrmaßnahmen tragen, wenn er nicht ohnehin seiner originären Gefahrbeseitigungspflicht nachgekommen ist oder ihr nicht nachkommen konnte (Veranlasserprinzip).<sup>13</sup> Auch in Anwendung auf Hoheitsträger als Gefahrverursacher greifen die Grundsätze der polizeirechtlichen Verantwortlichkeit, sie können jedoch nicht per Verfügung durchgesetzt

---

9 Danach handelt es sich bei § 30 im Übrigen um eine Konstellation der sog. sofortigen Vollziehung nach § 6 Abs. 2 Bundes-Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), s. Heinz, in: Friescke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2020, § 30, Rn. 1 mit Verweis auf § 23, Rn. 14.

10 Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409), <https://www.gesetze-im-internet.de/fstrg/>.

11 Heinz, in: Friescke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2020, § 25, Rn. 6.

12 Heinz, in: Friescke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2020, § 25, Rn. 25 m. w. N.

13 Buchberger, in: Lisken/Denninger, Handbuch des Polizeirechts, 7. Aufl. 2021, L. Ausgleichs- und Ersatzansprüche des Bürgers und Haftung für Polizeikosten, Rn. 127.

werden.<sup>14</sup> Im Falle der Hindernisbeseitigung auf Bundeswasserstraßen nach § 30 WaStrG gilt speziell nach § 30 Abs. 3 WaStrG, dass der Störer die Kosten der WSV binnen Frist zu erstatten hat:

„Ist das Hindernis beseitigt, ist den nach § 25 Verantwortlichen, den Eigentümern der beseitigten Gegenstände und den Inhabern von Rechten an den Gegenständen, soweit sie bekannt und alsbald zu erreichen sind, von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt anheimzugeben, binnen einer von ihr zu bestimmenden Frist zur Vermeidung der Zwangsvollstreckung die Kosten der Beseitigung zu erstatten oder für sie Sicherheit zu leisten.“

Der Eigentümer einer eingestürzten Brücke hat somit die Kosten für die Beseitigung von Brückenteilen als Schifffahrthindernisse entweder unmittelbar durch eigene Beseitigung zu tragen oder der WSV des Bundes zu erstatten.

#### 4. Kostentatbestände

##### 4.1. Kreuzungsrecht

Eine Kostenregelung für die Kreuzungen von Verkehrswegen und Bundeswasserstraßen enthält § 41 WaStrG. Hier geht es nicht mehr um Störungen. Alle Anwendungsfälle von § 41 WaStrG setzen einen **Neubau** oder eine **Veränderung** von Verkehrswegen oder einer Bundeswasserstraße voraus. Es trägt immer derjenige die Kosten, der den Neubau oder die Veränderung **zeitlich** zuerst veranlasst. Nach § 41 Abs. 2 WaStrG hat daher der **Baulastträger** eines öffentlichen Verkehrsweges die Kosten der Kreuzungsanlagen zu tragen, wenn diese öffentlichen Verkehrswege verändert oder neu angelegt werden und dadurch Kreuzungen mit Bundeswasserstraßen hergestellt oder bestehende geändert werden müssen. Erneuert im Falle eines Brückeneinsturzes also der Brückenbaulastträger die Brücke und legt somit einen öffentlichen Verkehrsweg, der eine Bundeswasserstraße kreuzt, neu an und/oder ändert den Verkehrsweg, hat daher der Baulastträger der Brücke die Kosten der Kreuzungsanlagen zu tragen. Die Beseitigung eines öffentlichen Verkehrswegs (beispielsweise das Abtragen einer Brücke) fällt im Übrigen nicht unter den Begriff „Veränderung“ im Sinne des Kreuzungsrechts.<sup>15</sup> Die Ausnahme von der Kostentragungspflicht des Veranlassers einer Kreuzungsmaßnahme ist, dass ein anderer als der Baulastträger auf Grund Vereinbarung oder sonstigem Rechtsverhältnis zur Kostentragung verpflichtet ist (§ 41 Abs. 2 Halbsatz 2 WaStrG).

Die Kosten von Absicherungen der Brückendurchfahrten im Zuge öffentlicher Verkehrswege durch „Leitwerke, Leitpfähle, Dalben, Absetzpfähle oder ähnliche Einrichtungen“ und der Unterhaltung dieser Einrichtungen sind grundsätzlich ebenfalls durch den **Rechtsträger, auf dessen Kosten die Brücke errichtet** oder geändert wurde, zu tragen (§ 43 Abs. 1, Abs. 2 WaStrG;

14 Für das Naturschutzrecht Brinktrine, in: BeckOK Umweltrecht, 72. Ed., Stand: 1. Januar 2022, § 3 BNatSchG, Rn. 32.

15 Heinz, in: Friescke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Aufl. 2020, § 41, Rn. 6, begründet dies mit historischer Auslegung: „In der ursprünglichen Fassung des § 41 Abs. 5 war neben der Veränderung eines öffentlichen Verkehrswegs auch dessen Beseitigung gesondert aufgeführt. Art. 1 Nr. 8 Buchst. b WegerechtsÄndG hat die Beseitigung als mögliche Kreuzungsmaßnahme gestrichen [...]. Die Rechtsfolgen der Beseitigung ergeben sich somit nicht aus dem Kreuzungsrecht, sondern aus dem jeweils für die Maßnahme anwendbaren Planungsrecht.“

Ausnahmen: Änderung von Rechtsvorschriften, § 43 Abs. 3 WaStrG; Einrichtungen werden erst nach Errichtung der Brücke notwendig, § 43 Abs. 4 WaStrG).

#### 4.2. Bundesförderung

##### 4.2.1. Finanzierungsverantwortung und Finanzhilfen nach dem Grundgesetz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Bundestages führten zur Aufteilung der Finanzierungs- und Verwaltungsverantwortung von Bund und Ländern aus:

„Nach Art. 104a Abs. 1 Grundgesetz (GG) tragen der Bund und die Länder gesondert die Ausgaben, die sich aus der Wahrnehmung ihrer Aufgaben ergeben, soweit das GG nichts anderes bestimmt. Daraus folgt, dass die **Finanzierungskompetenz** grundsätzlich an die Aufgabenkompetenz anknüpft. Dieser Grundsatz wird als **Konnexitätsprinzip** bezeichnet. Eine Finanzierungskompetenz besteht danach grundsätzlich nur, soweit eine **Verwaltungskompetenz** gegeben ist [...]. Allerdings sieht das GG selbst Ausnahmen vom Konnexitätsprinzip vor, die dem Bund eine Beteiligung an der Finanzierung ermöglichen [...], insbesondere für Geldleistungsgesetze (Art. 104a Abs. 3 GG) und Finanzhilfen (Art. 104b und Art. 104c GG).“<sup>16</sup>

„Nach Art. 104b Abs. 1 Satz 1 GG kann der Bund, soweit ihm das GG Gesetzgebungsbefugnisse verleiht, den Ländern Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen der Länder und Kommunen gewähren, die zur Abwehr einer Störung des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts (Nr. 1), zum Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet (Nr. 2) oder zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums (Nr. 3.) erforderlich sind.“<sup>17</sup>

Ausnahmen von Art. 104b Abs. 1 Satz 1 GG sieht der folgende Satz 2 vor. Danach kann der Bund auch unabhängig von Gesetzgebungsbefugnissen Finanzhilfen leisten

„im Falle von Naturkatastrophen und außergewöhnlichen Notsituationen, die sich der Kontrolle des Staates entziehen und die die staatliche Finanzlage erheblich beeinträchtigen“ (Art. 104b Abs. 1 Satz 2 GG).

**Außergewöhnliche Notsituationen** sind wegen des identischen Wortlauts der Ausnahmeregelung mit dem Wortlaut des Art. 115 Abs. 2 Satz 6 GG (Kreditaufnahmen des Bundes in Ausnahme zur sog. Schuldenbremse) im Wesentlichen übereinstimmend auszulegen.<sup>18</sup> Sie sind verursacht durch solche äußerer Einflüsse, „die nicht oder im Wesentlichen nicht der staatlichen Kontrolle

---

16 Wissenschaftliche Dienste des Bundestages, Zur Frage der Finanzierbarkeit von Mittagsverpflegung an Kitas und Schulen aus dem Bundeshaushalt, WD 4 - 3000 - 32/24, 4. Juli 2024, S. 4, <https://www.bundestag.de/resource/blob/1014246/1605adc0cb48a20ae0fd79231dffbe86/WD-4-032-24-pdf.pdf>.

17 Wissenschaftliche Dienste des Bundestages, Zur Frage der Finanzierbarkeit von Mittagsverpflegung an Kitas und Schulen aus dem Bundeshaushalt, WD 4 - 3000 - 32/24, 4. Juli 2024, S. 14, <https://www.bundestag.de/resource/blob/1014246/1605adc0cb48a20ae0fd79231dffbe86/WD-4-032-24-pdf.pdf>.

18 Siekmann, in: Sachs, Grundgesetz, 10. Aufl. 2024, Art. 104b, Rn. 38; vgl. die Auslegung der Notsituation für Kreditaufnahmen bei Heun, in: Dreier, Grundgesetz Kommentar, 3. Aufl. 2018, Art. 115, Rn. 40.

unterliegen“.<sup>19</sup> Dies betrifft Unglücksfälle infolge **technischen** oder **menschlichen Versagens** (etwa Kernreaktorstörfälle oder Flugzeugabstürze) sowie absichtlich herbeigeführte Ereignisse wie Terroranschläge.<sup>20</sup> Die Entstehung der Notsituation muss also außerhalb der staatlichen Kontrolle liegen, während der Staat das zukünftige Geschehen beeinflussen können muss, „andernfalls wäre sein Eingreifen, das mit Finanzhilfen des Bundes gesichert werden soll, von vornherein nicht sinnvoll.“<sup>21</sup> Teilweise wird vertreten, dass die Notsituation auch „hausgemacht“ sein darf, dass aber „die zuständigen staatlichen Stellen zur Beherrschung der eingetretenen Notsituation ohne Einsatz der [...] besonders bereitgestellten Instrumente nicht in der Lage sind.“<sup>22</sup>

#### 4.2.2. Gesetzliche Fördertatbestände für Straßen

##### 4.2.2.1. Förderung nach § 5a FStrG

§ 5a FStrG<sup>23</sup> („Zuwendungen für fremde Träger der Straßenbaulast“) bildet eine durch das GG vorgesehene **Ausnahme** zum Konnexitätsprinzip nach Art. 104a Abs. 1 GG (s. Abschnitt 4.2.1.), gerechtfertigt durch die Gesetzgebungskompetenz aus dem **Sachzusammenhang** von Straßenbauaufgaben des Bundes nach Art. 90 Abs. 2 GG und Straßenbauaufgaben anderer Straßenbaulastträger.<sup>24</sup> § 5a Satz 1 FStrG lautet:

„Zum Bau oder Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und zum Bau oder Ausbau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind, kann der Bund Zuwendungen gewähren.“

Bundesförderungen unmittelbar an **Kommunen** dürfen somit im Rahmen des bestehenden Sachzusammenhangs zur Bundesfernstraßenbaukompetenz (Art. 90 GG) – und daher unberührt von der Föderalismusreform I 2006 – nur noch erteilt werden für die „Ausnahmefälle“<sup>25</sup>, dass ein solcher Sachzusammenhang zur Bundeskompetenz aufgrund der örtlichen Gegebenheiten besteht. Das sind nach den Maßgaben des § 5a Satz 1 FStrG die Fälle

- Bau oder Ausbau von **Ortsdurchfahrten** im Zuge von Bundesstraßen und
- 

19 Kube, in: Epping/Hillgruber, BeckOK Grundgesetz, Art. 104b, Rn. 9.

20 Kube, in: Epping/Hillgruber, BeckOK Grundgesetz, Art. 104b, Rn. 9; Siekmann, in: Sachs, Grundgesetz, 10. Aufl. 2024, Art. 104b, Rn. 38 unter Verweis auf Kommentierung zu Art. 109, Rn. 78; Heun/Thiele, in: Dreier, Grundgesetz-Kommentar, 3. Aufl. 2018, Art. 104b, Rn. 25.

21 Heun/Thiele, in: Dreier, Grundgesetz-Kommentar, 3. Aufl. 2018, Art. 104b, Rn. 25.

22 So Hellermann, in: Huber/Voßkuhle, Grundgesetz, 8. Aufl. 2024, Art. 104b, Rn. 58.

23 Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409), <https://www.gesetze-im-internet.de/fstrg/>.

24 Netter, in: Marschall, Bundesfernstraßengesetz, § 5a, Rn. 1; Witting, in: Müller/Schulz, Bundesfernstraßengesetz, 3. Aufl. 2022, § 5a, Rn. 3.

25 Witting, in: Müller/Schulz, Bundesfernstraßengesetz, 3. Aufl. 2022, § 5a, Rn. 6.

- Bau oder Ausbau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die **Zubringer** zu Bundesfernstraßen sind.<sup>26</sup>

Zur Ausführung der Förderungen nach § 5a FStrG im Detail besteht eine **Verwaltungsrichtlinie** (§ 5a-Richtlinie)<sup>27</sup> von 1971. Nach Nr. 4 der § 5a-Richtlinie fallen unter den zuwendungsfähigen „Bau oder Ausbau“ beispielsweise die von der Kommune zu tragenden Kostenanteile an Kreuzungsmaßnahmen.

Die Förderungen nach § 5a FStrG sind haushaltsrechtlich Zuwendungen nach §§ 23, 44 Bundeshaushaltordnung (BHO)<sup>28, 29</sup>. Somit dürfen sie nur dann veranschlagt werden, wenn der Bund an der Erfüllung der Zuwendungszwecke durch die begünstigten Stellen „ein **erhebliches Interesse** hat, das ohne die Zuwendungen nicht oder nicht im notwendigen Umfang befriedigt werden kann“<sup>30</sup> (§ 23 Satz 1 BHO).

#### 4.2.2.2. Bundesprogramme nach § 6 GVFG

Des Weiteren besteht die Möglichkeit der Förderung aus den sogenannten besonderen Bundesprogrammen des GVFG, 1988 erlassen auf Grundlage des mit der Föderalismusreform weggefallorenen Art. 104a Abs. 4 GG a. F.<sup>31</sup> Nach Art. 125c Abs. 2 Satz 2 GG gelten die Regelungen für Programme des GVFG (nach der Föderalismusreform I) dennoch fort („versteinertes Bundesrecht“):

„Die im Bereich der Gemeindeverkehrsfinanzierung für die besonderen **Programme nach § 6 Absatz 1** des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes [...] geschaffenen Regelungen gelten bis zu ihrer Aufhebung fort.“<sup>32</sup>

---

26 Witting, in: Müller/Schulz, Bundesfernstraßengesetz, 3. Aufl. 2022, § 5a, Rn. 6.

27 Richtlinien für die Gewährung von Bundeszuwendungen zu Straßenbaumaßnahmen von Gemeinden und Gemeindeverbänden nach § 5a FStrG, Verkehrsblatt (VkBla.) 1971, S. 566, auch unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/ars-aktuell/allgemeines-rundschreiben-strassenbau-1971-22.html>.

28 Bundeshaushaltordnung vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1284), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. August 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 361), <https://www.gesetze-im-internet.de/bho/index.html>.

29 Netter, in: Marschall, Bundesfernstraßengesetz, § 5a, Rn. 1; Witting, in: Müller/Schulz, Bundesfernstraßengesetz, 3. Aufl. 2022, § 5a, Rn. 9.

30 Hervorhebungen durch Verf.

31 Netter, in: Marschall, Bundesfernstraßengesetz, 2. Aufl. 2012, § 5a, Rn. 2; Witting, in: Müller/Schulz, Bundesfernstraßengesetz, 3. Aufl. 2022, § 5a, Rn. 4; vgl. Bundesministerium der Finanzen, Monatsbericht 05/2019, Neue Möglichkeiten zur finanziellen Unterstützung der Länder in wichtigen Investitionsbereichen, <https://www.bundesfinanzministerium.de/Monatsberichte/2019/05/Inhalte/Kapitel-3-Analysen/3-3-unterstuetzung-laender.html>.

32 Ergänzend gilt die Besonderheit, dass trotz „Versteinerung“ eine Änderung des Gesetzes noch möglich bleibt, s. Art. 125c Abs. 2 Satz 3 GG; „Eine Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes durch Bundesgesetz ist zulässig.“ Hervorhebungen im Haupttext durch Verf.

Entsprechend führte der Bund das **GVFG-Bundesprogramm** zur Förderung von Bau und Ausbau des schienengebundenen ÖPNV weiter.<sup>33</sup> Der Bund gewährt damit den **Ländern** (nicht unmittelbar den Kommunen) Finanzhilfen für Investitionen „zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ (§ 1 GVFG) nach den Vorschriften und jährlich anzupassenden Programmen des GVFG. Manche Bundesländer haben entsprechende Landesgesetze zum Ersatz des GFVG erlassen, einige führen das GFVG ergänzt durch untergesetzliche Regelungen fort.<sup>34</sup> Auf Grund dieser GFVG-Nachfolgeregelungen sind die Zuwendungen der Länder an die Gemeinden möglich.<sup>35</sup>

§ 2 GVFG beschränkt die Zuwendungsmöglichkeiten auf die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).<sup>36</sup> Nach § 2 Abs. 1 GVFG sind die dort genannten Bau- und Ausbauvorhaben nur förderfähig,

„soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden“.

Des Weiteren kann – befristet bis 2030 – nicht nur ein Neu- und Ausbau, sondern bei nachgewiesener ordnungsgemäßer Instandhaltung auch eine „Grunderneuerung“ von Bahnverkehrswegen gefördert werden (§ 2 Abs. 3 GVFG).<sup>37</sup>

\*\*\*

---

33 BT-Drs. 19/15621 vom 2. Dezember 2019, Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, S. 1, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/156/1915621.pdf>.

34 Witting, in: Müller/Schulz, Bundesfernstraßengesetz, 3. Aufl. 2022, § 5a, Rn. 5.

35 Witting, in: Müller/Schulz, Bundesfernstraßengesetz, 3. Aufl. 2022, § 5a, Rn. 7.

36 Witting, in: Müller/Schulz, Bundesfernstraßengesetz, 3. Aufl. 2022, § 5a, Rn. 4.

37 Vgl. dazu auch Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, 22. März 2023, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-schienenpersonenverkehr/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg.html>.