



Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Schriftenreihe „Straßenrecht“

Heft 16

Recht und Technik II

**Zusammenarbeit
zwischen Juristen und Ingenieuren
in der Straßenbauverwaltung**

Herausgeber:
Konrad Bauer und Franz-Rudolf Herber

Inhaltsübersicht

Vorwort	5
I. Verfassungsrecht und Straßenrecht	
Deutsches Straßenrecht in seiner verfassungsrechtlichen Verankerung	15
Franz-Rudolf Herber	
Bulgarisches Straßenrecht in seiner verfassungsrechtlichen Verankerung	47
Diana Boteva / Franz-Rudolf Herber	
Polnisches Straßenrecht in seiner verfassungsrechtlichen Verankerung	71
Piotr Świątecki	
II. Organisation der Straßenbauverwaltung	
Die kaufmännische Bewertung des Landesstraßenvermögens als Grundlage der Erhaltungsplanung	99
Horst Hanne	
Der Bauassessor: Leitungsfunktion in der öffentlichen technischen Verwaltung	111
Konrad Bauer	
Die Zusammenarbeit zwischen der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.	130
Linda Meisel	
Straßenbau und Partizipation: Einbeziehung der Bürger in den Entscheidungs- und Umsetzungsprozess von Straßenbaumaßnahmen – dargestellt an Beispielen aus der Praxis	143
Regina Poth	
III. Innovative Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	
Der Systemansatz zur Verkehrssicherheit in Deutschland	157
Hans-Joachim Vollpracht	

	Das bundeseinheitliche Basissystem für Verkehrsrechnerzentralen	182
	Thomas Bräuner / Gerhard Kappich / Hans Christian Kniff / Bernd Pfeifle	
	Hochwasserschutz und Straßenbau	196
	David Bertermann	
	Die Umsetzung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes in die Praxis	209
	Silke Heugel	
IV.	Die Straße als Wirtschaftsobjekt von herausragender Bedeutung	
	Das Auftragswesen im Straßen- und Brückenbau	237
	Hinrich Poppinga	
	Die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING)	299
	Hans-Jürgen Hörner / Martin Ernsing	
	Die streckenbezogene Gebühr für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit schweren Nutzfahrzeugen ...	322
	Sebastian Heidorn	
V.	Die Straße als Kulturobjekt von herausragender Bedeutung	
	Die Tabula Peutingeriana – eine römische Straßenreisekarte	341
	Joachim Neumann	
	Die Straße als Denkmal	356
	Grazyna Ewa Herber	
VI.	Personenverzeichnis	379

Vorwort

Im Jahre 1997 hatten wir mit dankenswerter Unterstützung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen das Buch „Recht und Technik“ herausgegeben, das sich dem Thema „Zusammenarbeit zwischen Juristen und Ingenieuren in der Straßenbauverwaltung“ gewidmet hat. Es ist uns eine große Freude nunmehr an dieses Projekt anschließen zu können und im Jahre 2011 wiederum einen Band zu dieser unverändert aktuellen Thematik vorlegen zu können. Wir sind in diesem Zusammenhang der Geschäftsführung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sehr dankbar, dass sie unser Projekt von Anfang an tatkräftig unterstützt hat.

Das Straßenwesen hat sich seit 1997 nachhaltig fortentwickelt, was in diesem Buch an ausgewählten Beispielen gezeigt wird. Das Spektrum der Autorinnen und Autoren, die hierzu Abhandlungen angefertigt haben, ist breit angelegt; sie rekrutieren sich aus

- dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
- der Bundesanstalt für Straßenwesen,
- dem Bundesamt für Güterverkehr,
- den Verwaltungen der Länder,
- dem kommunalen Bereich,
- dem Hochschulbereich sowie
- der Anwaltschaft.

Besonders freut es uns, dass an diesem Projekt auch eine Autorin aus Bulgarien und ein Autor aus Polen mitwirken.

Folgende Schwerpunkte werden in diesem Buch behandelt:

- Verfassungsrecht und Straßenrecht in Deutschland, Polen sowie Bulgarien.
- Veränderungen in der Organisation von Straßenbauverwaltungen der deutschen Länder.
- Innovative Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Straßen.
- Die Straße als Wirtschaftsgut von herausragender Bedeutung.
- Die Straße als Kulturgut von herausragender Bedeutung.

Begonnen sei in diesem Überblick mit dem Sachkomplex Verfassungsrecht und Straßenrecht in Deutschland, Polen sowie Bulgarien:

- Im Jahr 1997 hat niemand ernsthaft in Erwägung gezogen, dass sich in Deutschland eine intensive Diskussion über eine Reform der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen entwickeln würde: Der Bundesrechnungshof hatte im Jahr 2002 erneut in Frage gestellt, dass die sog. autobahnparallelen Bundesstraßen an sich keine Fernverkehrsrelevanz mehr haben und daher in die Baulast von Ländern, Kreisen und Kommunen gehörten. Der entsprechende organisationsrechtliche Vorschlag des Bundesrechnungshofes aus dem Jahr 2002 hat es in sich. Der Bund solle sich ausschließlich auf die Bundesautobahnen konzentrieren und zwar in Bundeseigenverwaltung, die Bundesstraßen sollen gegen Kompensation an die Länder abgegeben werden. Die Förderalismus-Kommission II ist im Jahr 2009 nicht zu einer Lösung

gekommen und hat daher beschlossen, dass Bund und Länder – erneut – die Thematik der Fernverkehrsrelevanz mit dem Ziel der Einigung erörtern sollen. In der Förderalismus-Kommission II hat es ferner eine streitige Erörterung der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes zum Fernstraßenrecht nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG gegeben, ist diese doch dem Bund lediglich zum konditionierten Gebrauch anvertraut, also wenn und soweit die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet oder die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht. Diese Thematik und damit zusammenhängende verfassungsrechtliche Bezüge werden von Franz-Rudolf Herber aufbereitet.

- Die Europäische Union hat sich seit 1997 rasant fortentwickelt und nach Osten hin gewaltig vergrößert, so dass sich die Thematik geradezu aufdrängt, welchen Stellenwert das Straßenrecht in den Verfassungen von osteuropäischen Staaten einnimmt und welche einfachgesetzliche Lösung gewählt ist. Der aus Polen stammende Autor Piotr Świątecki stellt das polnische Straßenrecht vor und wagt auch den internationalen Vergleich. Das polnische Straßenrecht ist demnach hoch entwickelt und genügt internationalen Standards. Für den Sektor Straßenrecht werden die Vorteile, die der Zentralstaat auf diesem Gebiet bietet, deutlich. Polen hat die kommunistische Zeit, die auch für den Straßenbau weitgehenden Stillstand bedeutet hat, wohl hinter sich gelassen und ist heute ein selbstbewusster Mitgliedstaat der Europäischen Union. Im Straßenbaubereich liegt das Hauptaugenmerk in der Schaffung eines effektiven Autobahnnetzes.
- Die aus Bulgarien stammende Autorin Diana Boteva hat zusammen mit Franz-Rudolf Herber das bulgarische Straßenrecht analysiert und ebenfalls eine Bewertung vorgenommen. Bulgarien unternimmt derzeit gewaltige Anstrengungen, gerade auch seine Infrastruktur zu verbessern und will damit den Anforderungen gerecht werden, die an einen Mitgliedstaat der Europäischen Union gestellt werden. Ein zentraler Bereich der Infrastruktur ist der Autobahnbau, für den in Bulgarien ein enormer Nachholbedarf gegeben ist, zumal Bulgarien auch Transitland ist. Ohne die Zuwendungen der Europäischen Union würde der Autobahnbau in Bulgarien nicht zu bewältigen sein; ein besonderes Problem in Bulgarien ist die Schaffung eines geordneten und effizienten Ausschreibungswesens, das der anscheinend allgegenwärtigen Korruption Einhalt gebietet.

Seit 1997 haben sich auch in der Straßenbauverwaltung der deutschen Länder nachhaltige organisatorische Veränderungen ergeben, die Gegenstand folgender Abhandlungen sind:

- Für den Versuch, das Haushaltswesen der Straßenbauverwaltungen zu modernisieren, ist es in der Regel ein erster wichtiger Schritt, die Fesseln der Kameralistik abzulegen und sich verstärkt zu einer kaufmännischen Betrachtung zu kommen. Horst Hanke greift diese Thematik in seinem Beitrag „Kaufmännische Bewertung des Landesstraßenvermögens als Grundlage der Erhaltungsplanung“ auf. Für eine Neuausrichtung ist auch die Kosten-Leistungs-Rech-

nung von besonderer Bedeutung; hierzu gehört eine Erfassung und Bewertung des Vermögens sowie eine doppelte Buchführung. Besonders problematisch, aber auch nutzbringend ist dabei die Bewertung des Vermögens, das die Straßen mit allen ihren Anlageteilen darstellt. Am Beispiel des Saarlandes wird diese Problematik beschrieben und das Verfahren der Bewertung dargestellt. Kern des Verfahrens ist die kombinierte Bewertung der Straßen und von deren Anlageteilen nach Alter und Zustand. Der Zustand ergibt sich für die Straßen nach regelmäßiger systematischer Zustandserfassung, für die Bauwerke hingegen nach den Ergebnissen der Brückenprüfung.

- Dass der Straßenbau in Deutschland eine Erfolgsgeschichte geworden ist, hat ganz wesentlich auch damit zu tun, dass es gelungen ist, hoch qualifiziertes technisches Personal für die Straßenbauverwaltung gewinnen zu können. Konrad Bauer hat sich dieser Aufgabenanstellung an Hand der Ausbildung zum Bauassessor angenommen. Mit der Zielsetzung, in der öffentlichen technischen Verwaltung von Bund, Ländern und Kommunen hoch qualifizierte Leitungspersönlichkeiten einsetzen zu können, ist in Deutschland das zweijährige Baureferendariat mit anschließender Großer Staatsprüfung eingerichtet worden. Während des Referendariats werden die Baureferendare in verschiedenen Verwaltungsebenen der staatlichen Bauverwaltung, aber auch in der Kommunalverwaltung und in anderen Behörden eingesetzt. Außerdem werden zentral Schulungen über technische und rechtliche Verwaltungsvorschriften, über Managementaufgaben, Rhetorik und Grundsätze der Baufinanzierung durchgeführt. Zur Abnahme der schriftlichen und mündlichen Prüfung ist das Oberprüfungsamt für den höheren Technischen Verwaltungsdienst beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingerichtet worden. Es setzt, wenn auch in veränderter Form, die Aufgaben des vor 125 Jahren in Preußen gegründeten Oberprüfungsamts fort.
- Wenn gelegentlich behauptet wird, Straßenwesen sei in Deutschland reine Ländersache, dann wird die gegebene differenzierte Organisationsstruktur verkannt und nur sehr verkürzt zur Kenntnis genommen. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) und die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind beide insbesondere auf Bundesebene aktiv, was Linda Meisel in ihrem Beitrag vertieft darstellt. FGSV und BASt arbeiten bei der Aufstellung und Betreuung von Forschungsarbeiten und bei der Erstellung von Regelwerken, Richtlinien sowie Merkblättern und Vorschriften eng zusammen und sind für ein gemeinsames Forschungsprogramm verantwortlich. Dabei stimmen sie sich bei den für die Bundesfernstraßen relevanten Bereichen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ab. Aber auch für die übrigen Straßen, insbesondere die Stadtstraßen, werden Forschungen betrieben und Regelwerke erstellt.
- Dass der Straßenbau auch für Kommunen und Städte von großer Bedeutung ist, wird in dem Beitrag von Regina Poth aufgezeigt. Straßenbau kann auch auf dieser Ebene nicht gegen den erklärten Willen der Bürger gemacht werden. Partizipation kommt insbesondere im städtischen Straßenbau eine große Bedeutung zu. Hierunter ist nicht nur die formale Partizipation, juristisch Bürgerbeteiligung, nach den jeweiligen Fachgesetzen zu verstehen, sondern auch

andere Formen der Einbeziehung der betroffenen Bürger in den Planungs- und Umsetzungsprozess. Während in Deutschland die Vorgehensweise genau definiert und gesetzlich geregelt ist, gibt es in anderen Ländern den jeweiligen Rahmenbedingungen angemessene Verfahrensweisen, von denen einige in einem Exkurs beschrieben werden. Aus der Praxis in einer deutschen Kommune sind Beispiele informeller Partizipation detailliert dargestellt.

Die Straßen – insbesondere die Fernverkehrsstraßen – müssen stetig stärker wachsende Verkehrsstärken bewältigen; das bedeutet, dass die Anforderungen an die Verkehrssicherheit in technischer Sicht weiter steigen werden und auch die Straßenverkehrssicherungspflicht noch mehr an Bedeutung gewinnen wird:

- Hans Vollpracht geht in diesem Zusammenhang der Thematik nach, ob die Bemühungen in Deutschland für eine verbesserte Verkehrssicherheit hinreichend sind und legt hieran auch internationale Maßstäbe an. Das deutsche technische Regelwerk hat zwar einen deutlichen Vorsprung gegenüber dem anderer Staaten, aber das Ziel einer Straßengestaltung, die menschlichen Irrtümern so weit wie im technischen und finanziellen Rahmen möglich entgegenwirkt, ist noch nicht erreicht. Die Möglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden sind auf die Anordnung von Straßenausstattungen und Markierungen beschränkt – straßenbauliche Maßnahmen können sie nicht durchsetzen und ein durchgängig koordiniertes Sicherheitshandeln beider Verwaltungsbereiche ist nicht erkennbar. Selbst in Planfeststellungsverfahren haben Belange der Verkehrssicherheit noch einen geringeren Stellenwert als beispielsweise umweltrelevante Faktoren. Hier haben die UN mit dem „Global Plan for Road Safety“ und die EU mit der Einführung des „Road Safety Impact Assessment“ deutliche Zeichen gesetzt. Er weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die deutsche Bundesregierung sich lange gegen die Umsetzung der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur („Straßeninfrastruktur-Richtlinie“) in nationales Recht gewehrt hat.
- Für die Überwachung und den Betrieb von Verkehrsbeeinflussungsanlagen und weiteren Systemen werden zur Optimierung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit auf Bundesautobahnen moderne Verkehrsrechnerzentralen benötigt. Die Einrichtung dieser Verkehrsrechnerzentralen durch die Länder führten in der Vergangenheit überwiegend zu technischen „Einzellösungen“. Der Bund hat sich daher bereits vor einigen Jahren entschieden, ein bundeseinheitliches Basissystem für Verkehrsrechnerzentralen (VRZ) durch die Länder und die Bundesanstalt für Straßenwesen erstellen zu lassen. Das Ziel war es, eine moderne und kompatible Open Source Software zu realisieren, um kostenaufwändige Mehrfachentwicklungen und nicht kompatible Rechnerzentralen in den Ländern zu vermeiden. Im Auftrag des Bundes hat Baden-Württemberg seit November 2010 den umfangreichen zweiten und letzten Teil dieses bundeseinheitlichen Basissystems VRZ fertig gestellt. Das Basissystem steht nun den Ländern und interessierten Dritten für den Aufbau und Betrieb von Verkehrsrechnerzentralen zur Verfügung. Die von Thomas Bräuner, Gerhard Kappich,

Hans Christian Kniß und Bernd Pfeifle gemeinsam erstellte Abhandlung informiert über den neusten Stand der Entwicklung.

- Mit dem globalen Klimawandel und dem Nutzungswandel in der Fläche ist mit vermehrten Hochwasserereignissen zu rechnen. Zu der Steigerung des Nutzungsdrucks hat auch besonders der Bau von Straßen und von Siedlungen auf Hochwasser gefährdete Flächen beigetragen. Da extreme Regenereignisse zunehmen, werden nun vermehrt auch Infrastruktur-Einrichtungen wie Straßen und Schienen gefährdet, die bis dato nur in Ausnahmefällen von derartigen Naturkatastrophen betroffen wurden. Das bedeutet auch, dass sich der Straßenbau auf diese neue Herausforderung einstellen muss – eine Thematik der sich David Bertermann angenommen hat. Um dieses Problem nachhaltig bewältigen zu können, müssen neben den zentralen, rein technischen Hochwasserschutzmaßnahmen verstärkt nachhaltige, dezentrale Maßnahmen bei der Planung berücksichtigt werden. Zur Umsetzung solcher dezentralen Hochwasserschutzmaßnahmen sollte in starkem Maße darauf geachtet werden, dass die Informationen aus bereits gesammelten Datensätzen ableitbar sind. Dies beschleunigt die Entscheidungsfindung und die planerische Umsetzung.
- Die Sicherheit auf der Straße ist gerade auch in die Verantwortung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gegeben. Dies gilt in besonderer Weise für die Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer, was auch dazu geführt hat, dass die Europäische Union und auch Deutschland Handlungsbedarf gesehen haben: Das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) und die Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) setzen die Europäische Richtlinie 3820/85/EG in deutsches Recht um. Ziel des Gesetzes ist es, die Straßenverkehrssicherheit und den Umweltschutz durch vorgeschriebene, aufwändige Qualifikationsmaßnahmen für die Fahrer zu erhöhen. Über das Vorliegen der gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen von dieser Qualifizierungspflicht wird in einer Vielzahl von Fällen zwischen Fahrzeughalter und Bundesamt für Güterverkehr gestritten. Ein Bund-Länder-Arbeitskreis (BLAK) hat hierzu eine umfangreiche Kasuistik entwickelt, die in diesem Aufsatz systematisiert wird. Die Abhandlung von Silke Heugel-Bauer zeichnet vor dem Hintergrund der zitierten Europäischen Richtlinie die Entstehung des deutschen Gesetzes nach und informiert über den neuesten Stand des Verwaltungsvollzuges.

Es steht außer jeder Frage, dass die Straße ein Wirtschaftsgut von herausragender Bedeutung ist, was ein Blick in die Statistik eindrucksvoll belegt: Der Straßen- und Brückenbau in Deutschland ist mit einem mittleren jährlichen Vergabevolumen von rd. 14 Mrd. € (Stand 2010) ein bedeutender Nachfragemarkt im Bereich der gesamten öffentlichen Bauvergaben mit einem Vergabevolumen von rd. 44 Mrd. €.

- Seit 1997 hat das Vergabewesen diverse Änderungen erfahren, die Hinrich Poppinga im Gesamtzusammenhang ausführlich darstellt. Die zahlreichen Änderungen haben zum Einen mit der auch in diesem Bereich zunehmenden Aktivität der Europäischen Union zu tun. Sie haben zum Anderen aber auch mit dem Willen des nationalen Gesetzgebers zu tun, diesen sensiblen Bereich stetig

fortzuentwickeln. Hinrich Poppinga hat diese Entwicklungen nachgezeichnet und stellt auch das aktuelle Vergaberecht dar. Das öffentliche Auftragswesen in Deutschland wird bestimmt durch eine Vielzahl von vergaberechtlichen Regelungen, die auf europäischen, wirtschaftsrechtlichen und haushaltsrechtlichen Bestimmungen beruhen. Die vergaberechtlichen Regelungen verpflichten die öffentlichen Auftraggeber, die als Verwender von Steuern und Abgaben eine übergeordnete Verantwortung zur dauerhaften Sicherung des Wettbewerbs haben, ihre Aufträge unparteiisch zu vergeben, Korruption und Manipulation durch Bieter und Auftraggeber zu verhindern, transparente und diskriminierungsfreie Auftragsvergaben zu sichern, einen leistungsfähigen und gesunden Mittelstand zu fördern und zu erhalten sowie einen größtmöglichen (grenzüberschreitenden) Bieterkreis zu erhalten.

- Das Auftrags- und Vergabewesen hat unmittelbaren Zusammenhang mit den „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten“ (ZTV-ING), deren Entstehung und Fortentwicklung Hans-Jürgen Hörner und Martin Ernsing kommentierend erläutern: Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat 2003 die ZTV-ING herausgegeben; die Obersten Straßenbaubehörden der Länder haben sie danach verbindlich eingeführt. Der Beitrag behandelt gerade auch die jeweiligen Ergänzungen, die sich über die Fortschreibungen des Regelwerks in den Jahren 2006 und 2007 bis zur aktuellen Ausgabe 2010 erstrecken. Neu gegenüber den vorherigen „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen für Kunstbauten“ (ZTV-K) und anderen ZTV ist die Herausgabe als Loseblattsammlung; die in dem Werk enthaltenen Vertrags- und Richtlinien-texte sind klar voneinander abgehoben.
- Straßen sind ein sehr teures Wirtschaftsgut, so dass der Staat auch auf die Einnahmenseite schauen muss. Eine Erfolgsgeschichte ist hier die Lkw-Maut, mit der sich Sebastian Heidorn befasst hat: Die Mautkontrollbrücken der Firma Toll-Collect sind mittlerweile ein gewohnter Anblick auf deutschen Autobahnen. Dabei hatte sich die Einführung der Autobahnmaut in Deutschland als unerwartet schwierig erwiesen, weshalb der ursprünglich geplante Starttermin (1. Januar 2003) nicht eingehalten werden konnte. Dies lag zum Einen an der langen Dauer des durchzuführenden Vergabeverfahrens, zum Anderen auch an technischen Mängeln, welche der Betreiber des Mautsystems „Toll Collect“ nicht rechtzeitig zum geplanten Zeitpunkt beheben konnte. In diesem Beitrag wird in gebotener Kürze das Verfahren bis zur Einführung der Maut dargestellt. Nach einem eher theoretischen Teil wird die praktische Funktionsweise der Mauterhebung erläutert. Am Ende des Beitrages erfolgt außerdem eine Auseinandersetzung mit dem Phänomen des Mautausweichverkehrs und dessen Handhabungsmöglichkeiten nach StVO; in diesem Zusammenhang wird insbesondere auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. März 2008 eingegangen.

Die Straße ist in ihrer Planung vom Recht und in ihrer Herstellung von der Technik bestimmt. Straßen haben nach ihrer Inbetriebnahme auch ein Leben, es kann kürzer, aber auch länger sein – denken wir nur an die erhalten gebliebenen römi-

schen Straßen. Straßen sind natürlich auch Kulturträger und Kulturgüter, die eine nachhaltige wissenschaftliche Betrachtung verdienen:

- Jochen Neumann widmet sich in seiner Abhandlung über die Tabula Peutingeriana dem römischen Straßenwesen, für das diese „Tafel“ von herausragender kartografischer Bedeutung gewesen ist. Das Original der Tabula Peutingeriana entstand höchstwahrscheinlich in der zweiten Hälfte des 4. Jahrhunderts. Die Umstände um ihre Bewahrung durch das sog. dunkle Mittelalter hindurch bis zur Neuzeit bilden eine sehr spannende Geschichte: Es ist ein großer Glücksfall gewesen, dass der Humanist Conrad Celtis die Bedeutung der Karte erkannte und sie daher für die Nachwelt gesichert hat. Ein weiterer großer Glücksfall ist es gewesen, dass Conrad Celtis die Karte seinem Freund Konrad Peutinger übergeben hat, der sich in ebenso kompetenter und fürsorglicher Weise um das Dokument kümmerte; er hat sogar den Versuch einer Neuherausgabe unternommen. Erst im 19. Jahrhundert ist die Neuherausgabe gelungen; dies ist dem umsichtigen Gelehrten Konrad Miller zu verdanken. Die Ausdeutung der Tabula Peutingeriana belegt eindrucksvoll, wie fortgeschritten die Kartografie im Altertum gewesen ist und auf welchem hohen technischen Niveau Straßen geplant und gebaut worden sind
- Europa ist eine Kulturlandschaft, die über vielfältige Denkmäler verfügt. Längst hat das Denkmalschutzrecht sich etabliert; jedoch längst sind nicht alle Kulturdenkmäler entdeckt oder freigelegt oder in anderer Weise gesichert. Gerade im Zusammenhang mit der Realisierung von Straßenbaumaßnahmen werden immer wieder überraschend Denkmäler angetroffen. Solche Funde tragen nicht selten auch zur Kulturerhaltung insoweit bei, als beim Straßenbau angetroffene Denkmäler gerade nicht zerstört werden, sondern der Öffentlichkeit zeitweise oder auch dauerhaft zugänglich gemacht werden. Grazyna Ewa Herber hat sich dieser Thematik angenommen und hat Fälle dargestellt, in denen der Zielkonflikt Straße und Denkmal gemeistert worden ist, wobei mitunter die Straße selbst auch zu einem Denkmal geworden ist.

Wir hoffen, dass Ihnen – den Leserinnen und Lesern – das vorgelegte Buch viel Freude bereiten wird.

Bonn und Bamberg, im Herbst 2011

Konrad Bauer

Franz-Rudolf Herber