

– Straßen- und Wegerecht –

Das nachfolgende Skript stellt das Straßen- und Wegerecht in Stichpunkten dar. Es entstammt meiner Vorbereitung auf das erste und zweite Staatsexamen (Wahlfachgruppe Staat und Verwaltung) und eignet sich besonders zur schnellen Wiederholung für Prüfung und Praxis. Besonderes Gewicht habe ich der schwierigen Abgrenzung zwischen Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht beigemessen.

Jedes Kästchen enthält eine Aussage bzw. behandelt ein Thema. So können Sie die „Leitsätze“ gut zu Fragen für die private Arbeitsgemeinschaft umformulieren.

Zur gezielten Suche benutzen Sie am besten die Suchfunktion Ihres Browsers (z.B. im Internet Explorer unter „Bearbeiten“ => „Suchen“), ansonsten das nachstehende kurze Inhaltsverzeichnis.

Inhalt

1. Worum geht es? - Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht	2
2. Gesetzesvollzug.....	3
a) Vollzug des Straßenrechts.....	3
b) Vollzug des Straßenverkehrsrechts	4
3. Institutionen des Straßenbestandsrechts	4
a) Grundentscheidungen des Straßenrechts:.....	4
b) Die Widmung	5
c) Einziehung und Teileinziehung.....	7
d) Umstufung	8
e) Einsetzbarkeit straßenrechtlicher Statusakte zur Verkehrsberuhigung	9
4. Bau und Planung öffentlicher Straßen, insbesondere der Bundesfernstraßen:	10
5. Straßenbaulast und Straßenverkehrssicherungspflicht	15
a) Straßenbaulast:	15
b) Verkehrssicherungspflicht:	15
6. Das Recht der Nutzung öffentlicher Straßen.....	16
7. Das Nachbarrecht der öffentlichen Straßen und Wege	17
8. Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht.....	17
a) => Vorbehalt des Straßenrechts:	19
b) => Vorrang des Straßenverkehrsrechts:	19

1. Worum geht es? - Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht

Straßen- und Wegerecht:

Bedeutung der Straße, Größe des Straßennetzes: mehr als 232 tausend km überörtlich, 400 tkm örtlich.

Straßenrecht = Recht an der Straße / Straßenverkehrsrecht = Recht auf der Straße

Straßenrecht ist typisches **öffentliches Sachenrecht**.

Im Straßenrecht **konkurrierende Bundeskompetenz gem. Art. 74 I Nr. 22 GG für Fernverkehrsstraßen**.

Für das übrige Straßenrecht haben die Länder nach Art. 70 GG Gesetzgebungskompetenz, in NW gebraucht durch das StrWG.

Straßenverkehrsrecht:

Straßenverkehrsrecht soll die **Sicherheit und Leichtigkeit** gewährleisten (**Gefahrenabwehr**). Es ist im wesentlichen **Sonderordnungsrecht**.

Durch die 1980 erfolgte Neufassung des § 45 StVO auf der Grundlage des Art. 74 I Nr. 18 („Bodenrecht“) ermöglicht die StVO aber Maßnahmen, die materiell dem Städtebaurecht zuzuordnen sind und nur instrumentell solche des Straßenverkehrsrechts sind.

Verhältnis Straßenrecht – Straßenverkehrsrecht:

Ersteres ist grobenteils **Landesrecht**, letzteres immer **Bundesrecht**.

=> nach BVerfG **Doppelzuständigkeit** von Land und Bund **unzulässig**. Eine **Abgrenzung** ist also erforderlich. Dabei kann aber nicht auf den Lebenssachverhalt abgestellt werden, der Gegenstand der Regelung ist, sondern auf den rechtlichen Gesichtspunkt, die **Funktion des Eingriffs**. Richtigerweise liegt eine unzulässige Doppelzuständigkeit nur vor, wenn eine Bundes- und eine Landesmaterie einen Sachverhalt unter demselben Gesichtspunkt erfassen. **Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht überlappen sich aber nur instrumentell**, die Gesichtspunkte, unter denen die Materien einen Sachverhalt erfassen sind immer unterschiedliche. Wird ein Sachverhalt von beiden Materien erfaßt, so entsteht eine zulässige „Doppelzuständigkeit“ für den Lebenssachverhalt.

Beispiel: Werbung im Straßenraum ohne Teilnahme am Verkehr.

=> Straßennutzung – Straßenrecht.

=> Auswirkungen auf den Verkehr – Straßenverkehrsrecht.

2. Gesetzesvollzug

a) Vollzug des Straßenrechts

Bundesfernstraßen: Art. 90 II, 85 GG.

Exkurs: Bei der **Bundesauftragsverwaltung** handeln die Länderbehörden niemals als Bundesorgane, sondern ihre Tätigkeit wird dem Land zugerechnet.

- ➔ Die **Wahrnehmungskompetenz liegt unentziehbar beim Land** (kein Selbsteintritt des Bundes möglich),
- ➔ die **Sachkompetenz ist dem Land** bei den Bundesauftragsverwaltung aber **nur vom Bund verliehen**. Er kann sie jederzeit durch VVen oder **Weisungen** wieder an sich ziehen, **Art. 85 I, III GG**.

Dementsprechend trägt das Land die externe Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen (faktische Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen) und der Bund die finanzielle Straßenbaulast (Sachkosten); das Land macht, der Bund zahlt.

Das **Landesstraßenrecht** wird vom Land vollzogen im Wege der mittelbaren Staatsverwaltung (**43 ff. StrWG**; Landschaftsverbände, Kreise, Gemeinden).

organisatorische Grundbegriffe im Straßenrecht:

- ⇒ **Straßenbaubehörden (56 StrWG)** vollziehen das Straßenrecht und nehmen die Aufgaben aus der Straßenbaulast wahr. Sie sind **Organe der Straßenbaulastträger**.
- ⇒ **Straßenbaulastträger** sind die juristischen Personen des öffentlichen Rechts (Länder (in NW: Landschaftsverbände), Kreise, Gemeinden), denen die Straßen samt Baulast gesetzlich zugewiesen sind (**43, 47 StrWG**).
Sie **handeln durch die Straßenbaubehörden**.
- ⇒ **Straßenaufsichtsbehörden (54 StrWG)**
Die Straßenaufsichtsbehörden überwachen die Aufgabenerfüllung des Straßenbaulastträgers und seiner Straßenbaubehörde.
§ 53 II S. 3 StrWG verweist für die Durchführung der Aufsicht auf die §§ 116 ff. GO (Kommunalaufsicht). Da der Bau von Gemeindestraßen nach § 47 StrWG eine **pflichtige**

Selbstverwaltungsaufgabe, also keine Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung ist, greift die **allgemeine Aufsicht gem. § 116 I GO** ein. Für die Kreise gilt nach § 53 II S. 3 StrWG, 57 III KrO, 116 I GO das gleiche.

b) Vollzug des Straßenverkehrsrechts:

Straßenverkehrsbehörden (§ 44 StVO). Soweit das Selbstverwaltungskörperschaften sind, handelt es sich um **Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung** (übertragener Wirkungskreis)

Landesweites Tempolimit auf Autobahnen?

gesetzlich nicht möglich wg. Sperrwirkung der StVO gem. 74 I Nr. 22, 72 I GG. Aufgrund des 45 I S. 1 StVO als Einzelakt (Allgemeinverfügung, 35 S. 2 VwVfG) nur auf bestimmten Streckenteilen, soweit dort die Erlaßvoraussetzungen vorliegen.

Auch für **Ortsdurchfahrten** von Bundesstraßen gilt das FStrG.

3. Institutionen des Straßenbestandsrechts:

a) Grundentscheidungen des Straßenrechts:

➔ **Öffentlicher Sachstatus** der Straße: Straßen und Wege sind öffentliche Sachen.

Bau, Indienststellung und Unterhaltung sind öffentlich-rechtliche Verwaltungsleistungen. Rechtsverhältnisse speziell in Straßengesetzen (v.a. FStrG, StrWG) geregelt, ergänzend gilt das übrige öffentliche Recht, v.a. VwVfG.

➔ **„Theorie des modifizierten Privateigentums“:**

An Straßen besteht bürgerlich-rechtliches Eigentum gem. § 906 BGB. Die durch Widmung begründete öffentlich-rechtliche Sachherrschaft überlagert, verdrängt oder modifiziert das Privateigentum (vgl. 986 I, 1004 II BGB). **Die Sachherrschaft kraft Widmung** hat den Charakter einer **öffentlich-rechtlichen Dienstbarkeit**. Vom § 903 BGB bleibt nach der Widmung nicht mehr viel übrig.

➔ **Widmungsprinzip:** Die Straße erhält ihren öffentlichen Sachstatus durch **förmliche Widmung**.

➔ **Formalisierungsprinzip:** jede weitere Statusänderung bedarf eines förmlichen Akts: Einziehung, Teileinziehung, Umstufung.

b) Die Widmung

Ohne Widmung keine öfftl. Straße iSd. Straßenrechts.

Dann entweder tatsächlich öffentliche Straße oder Privatstraße.

Tatsächlich öffentliche Straße:

- ➔ Voraussetzung: (widerrufliche) Überlassung an Allgemeinheit zur Benutzung (Duldung reicht!).
- ➔ Rechtsfolge: Benutzung unterliegt dem **Straßenverkehrsrecht**
- ➔ Straßenrecht gilt dagegen nicht! Keine Benutzungsrechte aus wegerechtlichen Gemeingebrauchsgewährleistungen. Umfassende Dispositionsfreiheit des Eigentümers. Keine Baulast.

Beispiel: Straße zur Fernuni Hagen, Parkplatz eines Einkaufszentrums, Zufahrt zu einer Tankstelle, Feld- und Wanderwege.

Rechtswirkungen der Widmung:

- ➔ Straße wird **öffentliche Sache** im Gemeingebrauch
- ➔ **Einstufung** in Straßenklasse
- ➔ Benutzungsbeschränkungen in der Widmung
- ➔ **Straßenbaulast**
- ➔ **Anliegerrecht**
- ➔ Anwendbarkeit spezieller Rechtssätze.

Weil Widmung Eigentümer- und Besitzerbefugnisse nahezu ausschließt, zivilrechtliche Legitimation erforderlich.

Regelmäßig soll daher der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des Straßengrundstücks sein (Grundgedanke der Enteignungsvorschriften des § 19 FStrG; 42 StrWG). Das ist aber nicht zwingend.

Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der Widmung ist nur die Verfügungsbefugnis nach § 2 II FStrG; § 6 V StrWG (Eigentum, Zustimmung zur Widmung, vertragliche Besitzüberlassung, Einweisung oder Besitzerlangung durch sonstiges gesetzliches Verfahren).

Fehlt die Verfügungsbefugnis, so ist die Widmung rwi und anfechtbar. Nichtig nur, wenn § 44 I VwVfG (+). In der Regel aber keine Evidenz des Fehlers, da für einen mit den Gesamtumständen vertrauten, verständigen, aber rechtsunkundigen Beobachter der Fehler nicht ohne weiteres ersichtlich ist bzw. sich nicht aufdrängt, der Widmung also nicht geradezu auf der Stirn geschrieben steht.

Widmung stuft Straße in eine **Straßenklasse bzw. Gruppe** ein.

Es besteht **kein** planerischer **Gestaltungsspielraum** des Straßenbaulastträgers. Gesetzliche Merkmale der **Straßenklasse bzw. Gruppe** sind **unbestimmte Rechtsbegriffe und damit uneingeschränkt gerichtlich überprüfbar**.

Die **Namensgebung** ist **nicht Teil der Widmung**, sondern ein selbständiger adressatloser dinglicher Verwaltungsakt in Form der AV (35 S. 2 2. Alt. VwVfG). Bei Änderung besteht ein **subj. öfftl. Recht der Anlieger** auf fehlerfreie Berücksichtigung ihres öf geschützten Beibehaltungsinteresses in der Ermessensausübung.

Rechtsnatur- und Rechtsschutzfragen:

Widmung ist einstufiger Hoheitsakt der Straßenbaubehörde für den Straßenbaulastträger. Für die verwaltungsgerichtliche Kontrolle muß zwischen den Objektiven und den subjektiven Rechtswirkungen der Widmung unterschieden werden.

- ➔ objektiv-rechtliche Wirkung: § 35 S. 2 2. Alt. VwVfG (dingliche AV): öfftl. Sachstatus.
- ➔ zugleich subj.-rechtliche Wirkung: § 35 S. 2 3. Alt (Benutzungsregelungs-AV): Gemeingebrauch.
- ➔ Individualisierbare subjektive Rechtswirkungen, und daher **zugleich VA iSd. 35 S. 1 VwVfG gegenüber:**
 - Straßeneigentümer
 - Träger der Straßenbaulast
 - Anliegern (z.B. Anbauverbote und –beschränkungen).

Strenge Typisierung straßenrechtlicher Statusakte („Formalisierungsprinzip“):

Widmung ist nebenbestimmungsfeindlich, aber aufschiebend bedingt durch die faktische Indienststellung der Straße.

Die Widmung wird öffentlich bekanntgemacht (2 VI 3 FStrG, 6 I StrWG).

Rechtsschutz: AK / VK

c) Einziehung und Teileinziehung:

schöne **Legaldefinition in § 7 I StrWG.**

Einziehung setzt voraus (7 II StrWG; 2 IV FStrG):

- Straße hat jede Verkehrsbedeutung verloren („mangelndes Interesse“) oder
- überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls („überwiegendes Interesse“).

Einziehung beendet Gemeingebrauch und alle widerruflichen Sondernutzungen (2 VII FStrG; 7 VII StrWG) => **Eingriffe in subj. öfftl. Rechte möglich.**

=> daher rechtsstaatliches Verfahren: Ankündigung, Gelegenheit zu Einwendungen, öffentliche Bekanntmachung (2 FStrG; 7 StrWG).

Einziehung ist wie Widmung Allgemeinverfügung nach 35 S. 2 2. und 3. Alt..

Teileinziehung ist Widmungsmodifikation (Legaldef. in 7 I S. 2 StrWG NW!).

Eigenes Rechtsinstitut, , Verfahren wie bei Einziehung, Rechtswirkungen aber natürlich nicht Wegfall des öfftl. Sachstatus und Gemeingebrauchs, sondern eben nur Modifikation.

Einziehung: kein Ermessen (Landesstraßen aber: § 7 II StrWG: „soll“) <=> Teileinziehung: Ermessen (7 III StrWG; im FStrG nicht ausdrücklich geregelt).

Grund: bei Teileinziehung wie bei Widmung städtebauliche und verkehrspolitische Gesichtspunkte legitimerweise zu berücksichtigen.

d) Umstufung:

Sonderfall der Widmungsänderung, der aus dem Typenzwang der Straßengruppen folgt. Es kann (förmlich) ein- oder um-, und zwar auf-, und abgestuft werden.

Klassifikationsstufen:

1) Bundesautobahnen (1 II Nr. 1, III FStrG)

<-> 2 IIIa FStrG <->

2) Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten (1 II Nr. 2, 5 IV FStrG)

<-> 2 IIIa FStrG, 2 IV FStrG <->

3) Landesstraßen (3 I Nr. 1, II StrWG)

<-> 8 StrWG <->

4) Kreisstraßen (3 I Nr. 2, III StrWG)

<-> 8 StrWG <->

5) Gemeindestraßen (3 I Nr. 3, IV StrWG)

<-> 8 StrWG <->

6) Sonstige Straßen (3 I Nr. 4, V StrWG)

Einstufung und Umstufung wirken zusammen:

Einstufung: nach in Aussicht genommener Verkehrsbedeutung.

Umstufung: nach tatsächlicher Änderung der Verkehrsbedeutung ggü. der Einstufung.

Die Umstufung ist kein Lenkungsinstrument; sie ist nur der förmliche Rechtsakt, mit dem der Status der Straße ihrer tatsächlichen Verkehrsbedeutung angepaßt wird!!!

Ortsdurchfahrten sind zwar wie gesehen **keine eigene Straßengruppe**,

es gelten **aber wegen der örtlichen Bedeutung Sonderregeln**, z.B. für

➔ Baulast (5 II ff. FStrG)

➔ Beteiligung an nutzungsrechtlichen Entscheidungen bis hin zur autonomen Sondernutzungsregelung durch Satzung (8 FStrG).

Rechtliche Eigenart des Umstufungsaktes:

➔ Umstufung ist **gebundene** Entscheidung.

➔ Umstufung **ändert Straßenbaulast** und belastet damit den „übernehmenden Straßenbaulastträger“ finanziell

➔ Mit der Straßenbaulast geht auch das **Eigentum** durch Umstufung über (6 I FStrG).

➔ Umstufung grds. **verwaltungsinternes** Verfahren zur Änderung der Straßenbaulast.

➔ Umstufung **folgt nur der Verkehrsbedeutung**.

=> tritt zugleich eine Einschränkung der widmungsrechtlich zugelassenen Benutzung ein, so ist neben dem Umstufungsverfahren ein Teileinziehungsverfahren mit seinen rechtsstaatlichen Sicherungen erforderlich.

➔ daraus folgt die **Abgrenzung zwischen Umstufung und Teileinziehung**:

- ⇒ **Umstufung** – Verkehrsbedeutung -> § 35 S. 2 2. Alt. VwVfG (**Öfftl. Sachstatus**)
- ⇒ **Teileinziehung** – Benutzungsbeschränkung -> § 35 S. 2 3. Alt. VwVfG (**Benutzung**).

Die (anfängliche) Widmung umfaßt beide Rechtsfolgen.

Durch Umstufung bzw. Teileinziehung sind sie aber im Laufe der Zeit getrennt modifizierbar (macht die ganze Chose flexibler).

e) Einsetzbarkeit straßenrechtlicher Statusakte zur Verkehrsberuhigung:

Fußgängerzone: Widmungsbeschränkung durch Teileinziehung.

§ 45 I b S. 1 Nr. 3 StVO dagegen **nur zur Publikation** der getroffenen straßenrechtlichen Verfügungen: Schild „**Fu.-Zone**“.

Für die **Anlieger** möglich:

- ➔ **Zulassung beschränkten Anliegerverkehrs** im Statusakt wegen Erschließungsfunktion der Ortsstraße sachgerecht und damit kein Verstoß gegen Gleichheitsprinzip des Gemeingebrauchsgedankens.
- ➔ Möglich auch genereller Ausschluß des Fahrzeugverkehrs und Wahrung der rechtlich geschützten Interessen dann durch **Sondernutzungserlaubnis** (18 StrWG).

„Verkehrsberuhigte Bereiche“ erfordern dagegen idR. **keine wegerechtliche Grundlage**; denn hier **kein Ausschluß bestimmter Verkehrsarten** von der Nutzung, sondern **nur Verkehrsregelung für alle Arten der Nutzung** aufgrund § 45 I b S. 1 Nr. 3 iVm. S. 2 StVO, so daß der Vorbehalt des Straßenrechts hier anders als bei Fußgängerzonen diese StVO-Regelung nicht überlagert und so zur bloßen Publikationsvorschrift macht.

Das **Straßenverkehrsrecht** ist hier **Instrument zur Umsetzung städtebaulich-planerischer Entscheidungen** (s.o.!).

4. Bau und Planung öffentlicher Straßen, insbesondere der Bundesfernstraßen:

Viertaktprinzip: Planung, Bau, Widmung, Indienststellung.

Straßenplanung muss vielfältige Bodennutzungskonflikte zum Ausgleich bringen.

Deshalb **Planfeststellungsverfahren** (§ 17 ff. FStrG / § 38 ff. StrWG). Ergebnis: Pfb (VA)

=> Bestandskraft sichert rechtliche Basis für das (teure!) Projekt.

Stufenfolge innerhalb der Straßenplanung (s. auch Seminararbeit!!!):

Straßenplanung rechtlich hochkomplex => Komplexitätsverringering der Gesamtentscheidung durch **Verfahrensstufung**:

➔ **Bedarfsplanung** durch förmliches Bundesgesetz: **Fernstraßenausbaugesetz**.

Drei Binnenstufen:

- **Bedarfsplan** (§ 1 II FStrAbG) bestimmt sachlichen Gehalt der Ausbauplanung,
- 5-Jahresplan und Jahresplan (§ 5 FStrAbG) nur auf tats. Konkretisierung bezogen.

Inhalt des Bedarfsplans:

Karte 1:750.000 mit grober Linienführung, Einstufung (BAB/Bundesstraße) und Richtquerschnitt (Fahrspurenanzahl). Diese Feststellungen sind für das folgende Verfahren **(nur) in Bezug auf den Bedarf verbindlich**.

In dieser Phase liegt noch kein hinreichend konkretes „Projekt“ iSd. UVPG vor.

Wenn ein Raumordnungsverfahren vor der Linienbestimmung nach § 16 FStrG stattfindet (nicht vorgeschrieben, kann durch LPlG aber angeordnet werden), hat es nur die Bedeutung einer „gutachterlichen Vorab-Raumverträglichkeitsprüfung“ ohne Außenwirkung.

Aber für weitere Planungen nach § 4 II ROG Berücksichtigungsgebot und erhebliches faktisches Gewicht.

➔ **Linienbestimmung, § 16 FStrG:**

- ⇒ Nach Voruntersuchungen stellen die (das FStrG im Auftrag des Bundes ausführenden) Länder den Antrag zur Festlegung der Linie durch das Bundesministerium für Verkehr u.a.. Dieses Verfahren ergibt sich verfassungsrechtlich aus der Bundesauftragsverwaltung nach Art. 90 II, 85 GG, nach der das Land nur die Wahrnehmungskompetenz (externe Straßenbaulast, siehe 11) hat.
- ⇒ Das Linienbestimmungsverfahren ist jedoch nicht zwingend vorgeschrieben, findet aber praktisch immer zur Entlastung des Planfeststellungsverfahrens statt (und

ist auch amtschaftungsrechtlich für das Land günstig!). ⇒ BMV legt Trasse bis auf einen Ermessensrahmen von wenigen hundert Metern bindend fest. ⇒ Es gilt das Gebot der Konfliktbewältigung (siehe auch BauR 56): bei der Linienbestimmung sind bereits alle Belange umfassend abzuwägen, die auf dieser Konkretisierungsstufe des Vorhabens (also durch die Linienbestimmung) bereits betroffen werden! ⇒ Mangels Bestimmtheit hat die Linienbestimmung keine Außenwirkung. ⇒ - UVP erforderlich, § 15 UVPG (s. Seminararbeit).	
→ <u>Planfeststellungsverfahren:</u>	umfassende und abschließende Entscheidung; eine Behörde, ein Verfahren, eine Entscheidung!
Rechtsgrundlage § 17 FStrG iVm. 72 ff. VwVfG.	
Verfahrensablauf siehe AS-Skript BT 2.	
Einzelheiten: Einwendungsbefugt ist jedermann. Materielle Präklusion dementsprechend auch gegen jedermann, 17 IV S. 1 FStrG.	
<u>Materielles Planungsrecht:</u> Doppelfunktion des § 17 FStrG: verfahrensrechtliche und materiell-rechtliche. Materiell: Ermächtigung zur straßenrechtlichen Fachplanung => planerische Gestaltungsfreiheit (Planungsermessen)! Gestaltungsfreiheit allerdings vielfach gebunden:	
⇒	Planrechtfertigung bei Betroffenheit subjektiver Rechte erforderlich (=> immer). Planrechtfertigung durch öfftl. Interesse an der Straße => Bedarfsprognose (ohne Trassenwahl und Dimensionierung der Anlage; das ist Abwägungssache nach 17!). Gesetzgeber hat Bedarfsprognose gem. § 1 II FStrAbG gesetzlich festgeschrieben („...entsprechen den Zielsetzungen des § 1 I FStrG.“), die Bedarfsfrage und damit die Planrechtfertigung ist also gerichtlich nur durch Vorlage gem. Art. 100 GG überprüfbar.
⇒	Planungsleitsätze (Beachtensregeln; abwägungsfest) , Bsp.: Verbot höhengleicher Kreuzungen (1 III FStrG).
⇒	Abwägungsgebot (wie im Baurecht):

	Abwägung umfassend, ergebnisoffen. Bedarf nur ein Belang unter den öffentlichen Belangen.
⇒	Grundsatz der Problembewältigung .
⇒	Abschnitte (Streckenabschnitte): keine Belangausscheidung durch (zu kurze) Abschnittsbildung! Problem der Zwangspunkte: Autobahn kann hinter einem Teilabschnitt ja nicht beliebig fortgebaut werden (nach unten begrenzter Kurvenradius!). Lösung nach BVerwG: - gerichtliche Prüfung, ob nachfolgende Abschnitte rechtmäßig feststellbar sind (obj.-rechtl. Kontrolle), ob ihnen also keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.. - „voraussetzende Klagebefugnis“: Geltendmachung einer zwangsläufigen subjektiven Rechtsverletzung durch die Planungsbindung für den weiteren Trassenverlauf. (Bsp.: BAB soll 1 km vor dem Haus des Bauern B enden. Wird der PfB für diesen Streckenabschnitt bestandskräftig, ist eine planerische Abwägung für den nächsten Abschnitt schon auf die Alternative Bau oder nicht Bau verengt. B ist daher schon jetzt klagebefugt.).
	<u>Rechtswirkungen des Planfeststellungsbeschlusses:</u> ⇒ Genehmigungswirkung: Genehmigung des Vorhabens (75 I S. 1 VwVfG). ⇒ Konzentrationswirkung: Entbehrlichkeit anderer behördlicher Entscheidungen (75 I S. 2 VwVfG). Konzentrationswirkung nur formeller Natur (Zust., Verf.); Prüfungsumfang natürlich fachrechtlich umfassend (wie auch im BImSchG, § 6 I Nr. 2). ⇒ Gestaltungswirkung: für die Rechtsbeziehungen zwischen Baulastträger und Planbetroffenem (75 I S. 2 VwVfG). ⇒ Präklusionswirkung: keine Unterlassung/Beseitigung/Änderung nach Unanfechtbarkeit (§ 75 II S. 1 VwVfG). Präklusion jeglicher Beseitigungsansprüche. Nur noch Schutzmaßnahmen gegen nachträglich aufgetretene Beeinträchtigungen oder Entschädigung möglich, § 75 II VwVfG. ⇒ enteignungsrechtliche Vorwirkung: Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung und Bindung der Enteignungsbehörde an den Plan (19 I, II FStrG). Aber VHMK!; erst muß freihändiger Erwerb versucht werden. Enteignung erst erforderlich, wenn kein Erwerb zu angemessenem Preis möglich ist.

⇒ ggf. Auflagen zu Lasten des Straßenbauträgers (74 II S. 2 VwVfG).
<u>Rechtsschutz:</u> PfB ist VA => idR. AK
Verfahrensrechtliche Besonderheiten: - kein Vorverfahren (§ 74 I S. 2, 70 VwVfG, 68 I S. 2 VwGO). Grund: Qualität der PfB aufgrund des Vw-Verfahrens. Ebenso bei Plangenehmigung (§ 17 Ia S. 3 FStrG). - keine aufschiebende Wirkung der AK, wenn 17 VI a FStrG (vordringlicher Bedarf nach dem FStrAbG)
Klagebefugnis: 42 II VwGO. ⇒ Art. 14 GG auch für Mieter und Pächter.
⇒ „ Sperrgrundstück “: nach Rspr. hier zwar auch Klagebefugnis aus Art. 14 GG, aber geringeres Gewicht als Belang in der planerischen Abwägung („leichter zu überwinden“); Schwachsinn!
⇒ Naturschutzverband (61 BNatSchG): Beteiligungsrecht subj. öfftl. Recht!!! => 46 VwVfG greift nicht ein!!!
⇒ Gemeindliche Planungen: Klagebefugnis gem. § 42 II VwGO aus § 28 II GG / 78 I Verf nur, wenn: - bereits hinreichend bestimmte und verfestigte Planung nachhaltig gestört ODER - wesentliche Teile des Gemeindegebietes nicht mehr beplanbar ODER - erhebliche Beeinträchtigung gemeindlicher Einrichtungen. => Dann Überprüfung des Fachplans auf angemessene Berücksichtigung der gemeindlichen Interessen. Wichtiges Abwägungskriterium dabei: zeitliche Priorität der Planung; spätere Planung muß grds. Rücksicht nehmen!
Gerichtlicher Kontrollumfang: Prüfung wie immer nur auf Rechtsverletzung des Klägers (113 I S. 1 VwGO). Nur die Verletzung eigener subjektiver Rechte führt zum Erfolg der Anfechtungsklage. Das ist meistens kein Problem, weil Art. 2 I betroffen ist (Adressatentheorie), so dass wegen des Grundrechtseingriffs der VA umfassend rechtmäßig sein muss. Außer im Falle eines Grundrechtseingriffs besteht aber kein Gesetzesvollziehungsanspruch! Das kann relevant werden bei speziellen (Grundrechten?) / subjektiven Rechten, wie etwa der gemeindlichen Selbstverwaltungsgarantie gem. Art. 28 II GG oder bei Art. 14 I GG
=> Kontrollumfang beim Abwägungsgebot:

- ⇒ **Bei** einfachgesetzlichen subjektiven Rechten (**Verletzung des einfachgesetzlichen Abwägungsgebots**): nur gerichtlich überprüfbarer Anspruch auf Abwägung (nur) eigener Belange (nur) gegen entgegenstehende andere Belange!
- ⇒ **bei Grundrechtseingriff** (v.a. Art. 14, nicht 2 I): alle Belange (Eingriff löst Gesetzesvollziehungsanspruch aus!).

allgemein eingeschränkt ist die richterliche Kontrolle durch:

- **§ 17 VI c FStrG** (Abwägungsfehler nur erheblich, wenn offensichtlich von Einfluß)
- **45 VwVfG** (Heilung von Verfahrens- und Formmängeln)
- **46 VwVfG** (Unbeachtlichkeit bestimmter formeller Rechtswidrigkeitsgründe; Verfahrensfehler, Formfehler, Verletzung der örtlichen Zuständigkeit).

Auflagen im PfB nach § 74 II S. 2 VwVfG:

- Ausfluß der VHMK; 74 II S. 2 VwVfG verfassungsnotwendige Ausgleichsvorschrift für Nachteile aller Art.
- **Anspruch** aus 74 II S. 2 nur vor Unanfechtbarkeit des PfB; nachher nur 75 II S. 2 !
- Konkretisierung der Schutzanforderungen nach 74 II S. 2 VwVfG für Verkehrslärm durch 41 BImSchG; Lärmvorsorge im PfB.

- **Gemeinden** können Auflagen nach 74 II S. 2 VwVfG durchsetzen, wenn das z.B. durch Lärm beeinträchtigte Wohl der Allgemeinheit die gemeindlichen Planungen im Einwirkungsbereich der Straße beschränkt. Erforderlich aber (s. 81) unmittelbare erhebliche Auswirkungen auf hinreichend bestimmte (nicht notwendig förmlich verbindliche) planerische Vorstellungen der Gemeinde.

- **Rechtsnatur:** Anordnungen nach 74 II S. 2 VwVfG sind **Auflagen iSd. § 36 II Nr. 4 VwVfG** (wichtig für isolierte Angfechtbarkeit!).

Teilanfechtung hat a.W. für den Gesamtplan!

Ersetzungsfunktion des B-Plans: innerörtliche Trassenführung kann gem. § 9 I Nr. 11 BauGB durch B-Plan erfolgen. Schutzmaßnahmen dann z.B. nach 9 I Nr. 24 BauGB festsetzbar.

Plangenehmigung: § 17 Ia FStrG. („einfachere Sach- und Rechtslage“)

5. Straßenbaulast und Straßenverkehrssicherungspflicht

a) Straßenbaulast:

Inhalt: die Summe der Aufgaben, die mit dem **Bau und der Unterhaltung** von Straßen (Planung, Herstellung, Finanzierung, Rechtsangelegenheiten) zusammenhängen.

Der Baulastträger ist aber nur in den **Grenzen** seiner organisatorischen und finanziellen **Leistungsfähigkeit** verpflichtet (§ 3 I S. 2 FStrG; 9 I S. 2 StrWG).

Auf einen nicht verkehrssicheren Zustand, der mangels Leistungsfähigkeit nicht sofort behoben werden kann, ist durch Verkehrszeichen hinzuweisen, 3 II FStrG; 9 I S. 3 StrWG NW.

Aufgabe der Straßenbaulast ist nach h.M. eine dem Träger **ausschließlich im Interesse der Allgemeinheit** gesetzlich auferlegte Aufgabe.

Pflicht nur gegenüber Träger der Straßenaufsicht; Erzwingung nur mit aufsichtlichen Mitteln!

Nach h.M. ist die Straßenbaulast noch nicht mal drittschützende Amtspflicht iSd. 34/839.

Damit besteht nach h.M. keinerlei Anspruch des Straßenbenutzers auf Erfüllung der Straßenbaulast (weder primär noch sekundär)!!!

Der Leistungsfähigkeitsvorbehalt schließt auch Aufsichtsmaßnahmen meist aus. Damit kann der Baulastträger letztlich durch etatpolitische Entscheidungen, die der Straßenaufsicht natürlich nicht unterliegen, seine allgemeine finanzielle Leistungsfähigkeit und damit seine Baulastpflichten mindern.

b) Verkehrssicherungspflicht:

→ VSP ist **drittschützend** und nach h.M.

→ **ggü. Baulast gesonderte, selbständige Rechtsverpflichtung.**

→ **Rechtsgrund** ist der **Überwachergarantengedanke aus 823, 826 BGB.**

Die VSP ist nicht per se Amtspflicht.

Immer Amtspflicht ist die **Verkehrsregelungspflicht** (Bestimmung, wo welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen sind).

Sonstige VSP werden Amtspflichten nur durch gesetzliche Regelung oder entsprechenden Organisationsakt des VSP-Pflichtigen.

§ 9a StrWG macht die StraßenVSP für alle Straßen zur Amtspflicht!!!

aber: **VSP bleibt inhaltlich der privatrechtlichen VSP gleich, so daß das Verweigerungsprivileg des § 839 I S. 2 BGB nicht anwendbar ist.**

VSP als Amtspflicht **schützt aber nur die absoluten Rechtsgüter** (iSd. § 823 I) des Verkehrs!!! => ist keine andere Amtspflicht verletzt, so ist der **Ersatz** eines **reinen Vermögensschadens** (Vertragstermin verpaßt, weil Baum quer auf der Autobahn) **ausgeschlossen!**

6. Das Recht der Nutzung öffentlicher Straßen

Die **Teilnahme** am Gemeingebrauch ist eine grundrechtliche Betätigung (**Art. 2 I iVm. Art. 3 I GG**). Auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs als Ganzes Besteht aber kein Anspruch.

Gemeingebrauch – Anliegergebrauch – Sondernutzung...

Die **Ermessensentscheidung** über die Erteilung einer **Sondernutzungserlaubnis** darf grds. nur **nach straßenspezifischen Belangen** erfolgen (Klausurbeispiel: Tische und Stühle nur dann auf die Straße, wenn kein Einweggeschirr benutzt wird => straßenrechtsfremder Gesichtspunkt).

Die Sondernutzungserlaubnis für Bundesfernstraßen erteilt für die **Ortsdurchfahrten die Gemeinde (8 I S. 2 FStrG)**, die auch die Gebühren kassieren (8 III S. 2) => interessante Einnahmequelle in der Praxis, da die Bundesstraßen innerörtlich auch oft „Geschäftsstraßen“ sind (Nasenschilder, usw...)!

Anliegernutzung von FStr, insbesondere Zufahrten, deren Wegfall, Ersatz und Entschädigung dafür: **§ 8a FStrG**.

Der **Anliegergebrauch** ist „in seinem **Kerngehalt**“ durch **Art. 14 GG** geschützt.

=> **Klagebefugnis** bei Beeinträchtigungen.

Kommunikative Nutzungsform Kunst: Sondernutzungserlaubnis ermöglicht Herstellung praktischer Konkordanz im Einzelfall.

Das **VersG verdrängt** in seinem Anwendungsbereich sowohl das Straßenrecht als auch das Straßenverkehrsrecht

Die Gemeinden können in Sondernutzungssatzungen eine generelle Gebühr für bestimmte Sondernutzungen unter Freistellung von der individuellen Erlaubnispflicht erheben.

Die **Lage** des Grundstücks ist für den Schutz der mit dem Grundstück zusammenhängenden Straßennutzung aus **Art. 14 GG** mitentscheidend.

=> Verkehrsbeschränkungen verletzen das Anliegerrecht in einer Randlage einer „Industriestadt“ eher als im Ortskern eines Kurortes.

7. Das Nachbarrecht der öffentlichen Straßen und Wege

Widmungsgemäße Einwirkungen durch Straßennutzer (z.B. Autobahnfahrer) sind öffentlich-rechtlich! Hoheitliche Immissionen => Verwaltungsrechtsweg!

Verkehrsimmissionen werden daher dem Straßenbaulastträger zugerechnet, der die Verkehrsanlagen baut, widmet und unterhält, werden also gleichsam bei ihm rechtlich gebündelt. => Straßenbau ist hochgradige „**Zweckveranlassung**“!

Verkehrsimmissionen berühren vor allem Art. 14 und Art. 2 II GG.

- Bei **Art. 14 GG** Einwirkungen von einer rechtmäßig bzw. rechtswirksam geplanten Straße idR. rechtmäßig (öfftl. Int. an Straße, einfacher GV des Art. 14 I S. 2 GG)

- bei **Art. 2 II GG** Problem v.a. Eingriffsschwelle.

BGH zieht v.a. **§ 906 BGB als (Hilfs-)Maßstab** für die Rechtmäßigkeit von Verkehrsimmissionen heran.

Danach ist der Verkehr auf der Straße immer ortsüblich iSd. § 906 II BGB.

Selbst bei Überschreitung des Maßes des 906 **idR. nur Sekundärrechtsschutz**, wg. „öfftl. Aufgabenstellung der Straße“.

Ansprüche auf Vornahme immissionsmindernder Maßnahmen:

... aus BImSchG und Planfeststellungsrecht (Schutzauflagen).

Verkehrslärm: LärmschutzVO (16. BImSchV aufgrund § 43 I S. 1 Nr. 1 BImSchG): Immissionsgrenzwerte (§ 2).

Werden die voraussichtlich überschritten, greift **§ 41 I BImSchG (Lärmschutzmaßnahmen)**, egal in welchem Verfahren (B-Plan, PfB, Plangenehmigung, oder anders) die Straßenzulassung erfolgt.

Soweit 41 II BImSchG von Schutzmaßnahmen aus 41 I befreit, gibt's a Geld aus 42 I!

Vorsicht bei verstärkten Immissionen (z.B. Geräuschen) durch verkehrsregelnde Maßnahmen! Das **BImSchG** ist **anlagenbezogen (Straße, nicht Verkehrsregelung!)** und greift daher in diesen Fällen nichtbaulicher Maßnahmen nicht ein!

8. Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht

Das Straßenverkehrsrecht setzt das Straßenrecht voraus, denn ohne das Straßenrecht entsteht keine Straße.

„Vorbehalt des Straßenrechts“:

Die **Widmung** gibt die spezifische Verkehrsaufgabe der Straße vor. Sie legt damit den **Nut-**

zungsrahmen fest, innerhalb dessen die Straßenverkehrsvorschriften zum Zuge kommen und zur Gefahrenabwehr das Verhältnis der (widmungsrechtlich zugelassenen) Verkehrsteilnehmer untereinander regeln oder zu regeln die Straßenverkehrsbehörde ermächtigen.

„Vorrang des Straßenverkehrsrechts“:

Das **Straßenverkehrsrecht** verdrängt als **Bundesrecht** (Art. 74 I Nr. 22 GG) alles Verkehrsrecht auf straßenrechtlicher Grundlage. Verkehrsanordnungen nach Straßenverkehrsrecht können so die Widmung „überlagern“.

a) => Vorbehalt des Straßenrechts:

Das **Straßenrecht** bildet den äußeren **Rahmen** zulässiger Nutzungen, **den das Straßenverkehrsrecht nicht überschreiten kann.**

Straßenverkehrsrechtliche Regelungen können also Art und Ausmaß der widmungsgemäßen Nutzungen nicht überschreiten. **Das Straßenverkehrsrecht ist das Recht der Nutzungsausübung innerhalb des Widmungsrahmens.**

b) => Vorrang des Straßenverkehrsrechts:

Ergibt sich grds. aus Art. 31 GG (Bundesrecht bricht Landesrecht).

Daher einerseits durchaus **Ausschluß widmungsrechtlich zulässiger Benutzungsarten**

(z.B. Beschränkung des LKW-Verkehrs zum Schutz der Nachtruhe, § 45 I S. 2 Nr. 3, Ib S. 1 Nr. 5 StVO) **möglich.**

Dieser Vorrang muß zum Vorbehalt des Straßenrechts abgegrenzt werden.

Die **Grenze** hat **zwei Seiten**;

- ➔ zum einen die **Reichweite der Kompetenz „Straßenverkehrsrecht“** gegenüber dem Straßenrecht (1.), zum anderen aber auch
- ➔ die **Reichweite des Straßenrechts als öffentliches Sachenrecht** mit der Möglichkeit, die Benutzung der Sache durch Widmung zu regeln (2.).

1. Das Straßenverkehrsrecht muss sich als Bundesrecht auf seinen **Regelungszweck** beschränken, der von dem des Straßenrechts zu trennen ist. Wie schon eingangs gesehen (S. 2), überlappen sich Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht instrumentell, so daß von den zulässigen Maßnahmen her keine Abgrenzung gelingen kann. Denn eine Straße kann mit „Durchfahrt verboten“-Schild (§ 41, Zeichen 250) gesperrt oder auch eingezogen werden, was im Ergebnis gleichkommen dürfte, da die eingezogene Straße eben mit dem Zeichen 250 aus der StVO beschildert werden dürfte, um die Einziehung (neben der öffentlichen Bekanntmachung nach Straßenrecht) bekanntzumachen.

Die Abgrenzung muß also letztlich nach den Kompetenzbereichen geschehen: **Sonderordnungsrecht** einerseits, öffentliches Sachenrecht andererseits. Daraus ergibt sich die Grenze des Vorrangs des Straßenverkehrsrechts: Geht die Maßnahme ins dingliche hinein, wird sie „quasi-dinglich“, so ist sie **durch** den Vorrang des **Straßenverkehrsrechts nicht mehr gedeckt**. Das ist der Fall, wenn **Maßnahmen** auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts Nutzungszustände herbeiführen würden, **die im Ergebnis auf eine**

dauernde Entwidmung der Straße oder auf eine dauernde Beschränkung ihrer Widmung hinauslaufen würden. („schleichende Übernahme der öffentlichen Sachherrschaft kraft Straßenverkehrsrecht“). Wann eine solche dauerhafte Entwidmung genau vorliegt, ist jedoch streitig und letztlich nur durch saubere Gesetzesauslegung herauszufinden. Das **Straßenverkehrsrecht** muß als **Gefahrenabwehrrecht** abhängig von der Gefahrensituation, also **situationsbedingt** sein, so daß **verkehrsrechtliche Maßnahmen ihrem Wesen nach nicht dauerhaften Natur** sein dürfen. Schwierig wird es bei einer „Dauergefahr“: Straße für Kfz-Verkehr zu gefährlich... Hier reicht auf Dauer wohl keine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme aus; eine straßenrechtliche muß folgen.

2. Reichweite des Straßenrechts:

Der straßenverkehrsrechtlich „mitbestimmte“ Gemeingebrauch:

- **„abstrakter“ Gemeingebrauch:** widmungsgemäßer Gemeingebrauch.
- **„konkreter“ Gemeingebrauch:** Art und Ausmaß dieses Gemeingebrauchs, der nach den Straßenverkehrsvorschriften zulässig ist.

Probleme gibt es nun in den Fällen, in denen mit straßenrechtlichen Mitteln Teile des Verkehrs ausgeschlossen werden (z.B. Parken gewerblich genutzter Fahrzeuge (LKW, Omnibus) während der Nachtzeit und an Sonn- und Feiertagen wird als Sondernutzung beurteilt), ohne daß die Voraussetzungen dafür nach der StVO vorliegen. In soweit hilft der Vorrang des Straßenverkehrsrechts in der oben beschriebenen Form nicht weiter, da die Behörde ja gerade geltend macht, die Benutzung liege außerhalb der Widmung. Danach griffe der Vorbehalt des Straßenrechts; die „straßenrechtliche Verkehrsregelung“ wäre zulässig.

Daraus wird klar, daß nicht nur das Straßenrecht vor kompetenziellen Übergriffen des Straßenverkehrsrechts in die (dingliche) Widmung der öffentlichen Sache geschützt werden muß. Umgekehrt **muß auch das Straßenverkehrsrecht vor einer Aushöhlung geschützt werden, die dadurch entsteht, daß die (dingliche) Widmung** so formuliert bzw. ausgelegt wird, daß sie nicht nur den Rahmen der Zweckbestimmung der öffentlichen Sache regelt, sondern **verengend bereits Verkehrsregelungen mit einbezieht.** Damit würde letztlich das Straßenverkehrsrecht unterlaufen.

Das Straßenverkehrsrecht, für das gem. Art. 74 I Nr. 22 GG Bundesgesetzgebungs-kompetenz besteht, würde zu einem Recht des öffentlichen Sachherrn, der frei be-stimmen könnte (kein Anspruch aus Baulast!), wie „seine“ (meist Eigentum, zumi n-dest aber Sachherrschaft) Straße benutzt werden darf.

Der Umfang des Vorrangs des Straßenverkehrsrechts kann also nicht bestimmt werden, ohne die **Reichweite des Vorbehalts des Straßenrechts** mit seiner Möglichkeit, die Grenzen für diesen Vorrang zu setzen, zu bestimmen. Dazu gilt folgendes:

Benutzungsregelungen, die nur straßenverkehrsrechtlich motiviert sein können, sind in der Widmung bzw. in „Auslegung“ der Widmung unzulässig.

Die Widmung muß also einen Freiraum lassen, der durch das Straßenverkehrsrecht aus-gefüllt wird und dessen Umfang sich aus dem Regelungszweck des Straßenverkehrs-rechts (**Gefahrenabwehr/städtebauliche Regelungen (s. 8)**) ergibt. Regelungen zu die-sem Zweck dürfen der Sache nicht dinglich „auf den Leib geschrieben“ werden; sie erg e-ben sich aus den Verhältnissen auf der Straße (Gefahren) und sind situativ bedingt.

Deswegen „Mitbestimmungsformel“ des BVerwG:

- ➔ **Verkehrsrecht legt fest, welcher Gemeingebrauch zulässig ist („konkreter“ GemG).**
- ➔ **Verkehrsvorgang, der im Rahmen des Verkehrsvorschriften liege, liege zugleich innerhalb des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs („Kongruenz“-Vorstellung)**
=> ziemlich offene Formulierung, letztlich obige Kriterien erforderlich, weil ja auch die Widmung bestimmte Nutzungsarten und –zwecke sowie Benutzerkreise festlegen darf (§ 6 III StrWG).

Fallgruppen (BVerwG):

- ➔ **ruhender Verkehr** (Abstellen von Fahrzeugen zu Verkehrszwecken, auch „Dauer-parken“) ist **allein Straßenverkehrsrecht** (74 I Nr. 22 GG, 31 GG!). Die Straße kann in soweit also nur zum „Verkehr“ gewidmet sein, dessen Ausübung dann das Str a-ßenverkehrsrecht regelt.=> Gemeingebrauch.
- ➔ **Anders natürlich beim Abstellen zum Zweck der Werbung oder ausschließlich zum Verkauf. Hier kein „Verkehr“=> Sondernutzung.**
- ➔ **Anders auch** Fahrzeuge im ruhenden Verkehr, die nach Straßenverkehrsrecht gar nicht am (fließenden) Verkehr teilnehmen dürfen (z.B. abgemeldetes Auto) oder kön-

nen (z.B. nicht betriebsbereites Auto), fallen aus dem ausschließlichen Regelungs-
bereich des Straßenverkehrsrechts heraus, weil ihr Abstellen über den Nutzungszweck
„Verkehr“ der Widmung hinausgeht.

=> damit ist die Abgrenzung klar; Ergebnis:

Der Begriff „Verkehr“ kann **in der Widmung nur en bloc (= so, wie ihn das Straßenver-
kehrsrecht ausformt)** von der Straßenbaubehörde verwandt werden. Eine Bestimmung des
Begriffs „Verkehr“ oder die Regelung verkehrsbezogenen Verhaltens in der Widmung ist
unzulässig, z.B.:

- ➔ Widmung nur für den fließenden Verkehr (wäre „straßenrechtliches Parkverbot“).
- ➔ Widmung nur für den Verkehr in eine Richtung („straßenR Einbahnstraße“).
- ➔ Busspuren durch widmungsmäßige Beschränkung eines Teils der Straße auf Benutzer-
kreis „öffentliche Verkehrsmittel“; hier geht es um die Koordination der verschiedenen
Verkehrstypen auf der einen Straße, also um Straßenverkehrsrecht. Eine widmungsrecht-
liche Regelung wäre ebenso unzulässig wie etwa die Widmung der linken Autobahnspur
nur für PKW, um ein Überholverbot für LKW zur Beschleunigung des PKW-Verkehrs
anzuordnen!
- ➔ „Widmung für Verkehr bis 10 km/h, Rest ist Sondernutzung“

Zur „Klarstellung“: Der Widmungsinhalt kann ordnungsrechtliche Zwecke ve rfolgen.

Das **Straßenverkehrsrecht reserviert** nicht jegliche Gefahrenabwehr für die Straßenver-
kehrsbehörde, sondern **nur die Abwehr von „spezifischen“ Verkehrsgefahren** , teilweise
unter städtebaulichen Gesichtspunkten.

Eben dadurch kann es oft zu der oben (S. 2) beschriebenen „Doppelzuständigkeit“ führen:
ein- und dieselbe Maßnahme kann sowohl auf Straßenrecht als auch auf Straßenverkehrs-
recht gestützt werden, wenn der ordnungsrechtliche oder städtebauliche Gesichtspunkt nicht
ein spezifisch verkehrsverhaltensbezogener ist und damit allein dem Straßenverkehr unter-
fällt.

=> Beachte o.g. Abgrenzungskriterien!:

„dinglich-straßenbezogenes Ordnungsrecht“

oder

„verkehrsverhaltens- und fahrzeugbezogenes Ordnungsrecht“?

Anordnungen nach § 45 StVO können bei hinreichender Intensität das Selbstverwaltungs-

recht der Gemeinde verletzen (belastende Rückwirkung auf die örtliche Planung).

Die Ge- und Verbotsschilder der StVO sind Dauerverwaltungsakte in Form der Allgemeinverfügung nach § 35 S. 2 3. Alt. („Benutzung durch die Allgemeinheit“). Nach § 39 II Nr. 5 VwVfG bedürfen sie keiner Begründung.

Es gilt aber ein vom VwVfG abweichender Bekanntgabebegriff.

Verkehrsrechtlicher Bekanntgabebegriff nach § 39 I, 45 IV StVO:

- ➔ mit **Aufstellung** „äußere Wirksamkeit“;
- ➔ mit **Möglichkeit der Kenntnisnahme** (§ 1 StVO!) **Bekanntgabe an den einzelnen Verkehrsteilnehmer.**

Auch sonst gelten Abweichungen:

z.B. abweichend von § 49 VwVfG Widerruf jederzeit möglich, also keine materielle Bestandskraft!

Grund für diese Abweichungen: Die StVO war eher da, und das VwVfG ist auf Verkehrsschilder nicht zugeschnitten, daher „passen“ nicht alle Vorschriften über den VA.

Prozessual: AK gegen Verkehrsanordnung statthaft.

Klagebefugnis weit, wegen 2 I GG jedermann.

Beseitigung der Verkehrsanordnung nur ex nunc => nur bei Nichtigkeit keine Wirkung in der Vergangenheit (Rechtssicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmer!). Ausnahme im Bußgeld- und Strafverfahren: hier Berufung auf die „Nichtigkeit“ des Verkehrszeichens möglich.

VK möglich, wenn die Anordnung nach 45 StVO einem hinreichend bestimmten Personenkreis eine besondere Rechtsposition einräumt. IdR. nur Bescheidungsurteil, weil Ermessen!