

Die öffentliche Straße in ihrem Bestand
Eine Untersuchung der bestehenden Rechtsfragen
in der Praxis

B a c h e l o r a r b e i t

an der Hochschule Meißen (FH) und Fortbildungszentrum

zum Erwerb des Hochschulgrades

Bachelor of Laws (LL.B.)

Vorgelegt von

Maximilian Weber

aus Pirna

Meißen, 30. Mai 2023

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Begriffsbestimmungen	4
2.1	Der Begriff der Straße	4
2.2	Weitere wichtige Begriffe im Straßenrecht und deren Kurzerläuterung	5
3.	Das Straßenrecht und die öffentliche Straße	9
3.1	Verfassungsrechtliche Grundsätze im Straßenrecht	9
3.2	Exkurs in die Geschichte der öffentlichen Straße in Sachsen	11
3.3	Die Widmung von Straßen	17
3.4	Abgrenzung öffentliche und private Straße	20
4.	Rechtsfragen in der Praxis	23
4.1	Die unvordenkliche Verjährung	24
4.2	Die Grundstückszufahrt	26
4.2.1	Erlaubnispflichtige Zuwegungen	28
4.2.2	Erlaubnisfreie Zuwegungen	32
4.3.3	Sondernutzungserlaubnisbedürftige Zuwegungen im innerörtlichen Bereich	35
5.	Fazit	36
5.1	Die Relevanz der unvordenklichen Verjährung in Sachsen	36
5.2	Unterhaltungspflichten des Anliegers bei Zufahrten in Sachsen	37

1. Einleitung

Jeder kennt sie und jeder nutzt sie. Egal ob mit dem Auto, dem Fahrrad, dem E-Scooter oder zu Fuß - die Straße. Aber Straßen werden auch genutzt durch Marktstände oder auch durch die Bestuhlung der Außengastronomie. Diese nicht abschließende Aufzählung zeigt, wie individuell die eine Straße genutzt werden kann. Diese Bachelorarbeit beschäftigt sich mit der öffentlichen Straße und der Erörterung der bestehenden Rechtsfragen in der Praxis. Hierzu muss zunächst der Begriff der öffentlichen Straße ergründet und zur Privatstraße abgegrenzt werden. Hierfür ist es wichtig, einige in der Arbeit wiederkehrend aufgeführte Begriffe kurz zu erläutern. Außerdem soll in einem Exkurs ein geschichtlicher Abriss zu der öffentlichen Straße im Freistaat Sachsen gegeben werden.

Zu den in dieser Bachelorarbeit zu behandelnden Rechtsfragen gehören die Betrachtung der unvordenklichen Verjährung und ihrer aktuellen Relevanz in Sachsen, sowie der Ausarbeitung der Rechte und Pflichten von Grundstückseigentümern und dem Straßenbaulastträger zur Herstellung und Unterhaltung von Grundstückszufahrten. Bei den Rechten und Pflichten von Grundstückseigentümern bei Zufahrten ist durch die Novellierung des Sächsischen Straßengesetzes zuzüglich zum Gemeingebrauch nun auch der Anliegergebrauch zu beachten.

Das Thema wurde gewählt, da es im aktuellen Bezug zu meiner Tätigkeit als Sachbearbeiter Straßenunterhaltung bei der Großen Kreisstadt Pirna steht und einen Einstiegsüberblick für neue Mitarbeiter in Tiefbauämtern, mit dem Schwerpunkt Straßenbau und -unterhaltung geben soll.

Bereits in der Vorbereitung zu dieser Bachelorarbeit ist aufgefallen, dass die Fachliteratur zum Straßenrecht, ganz im Gegensatz zum Straßenverkehrsrecht oder anderen öffentlich-rechtlichen Themen relativ rar ist. Hauptquelle dieser Bachelorarbeit ist das Handbuch Straßenrecht von Dr. Kurt Kodal in der 8. Auflage. Dieses Handbuch bündelt fast alle fachlichen Zusammenhänge in Bezug auf das öffentliche Straßenrecht.

2. Begriffsbestimmungen

Um die öffentliche Straße in ihrem Bestand rechtlich bewerten zu können, ist es notwendig vorab den Begriff der Straße zu erörtern sowie das kurze Definieren beziehungsweise Erläutern von straßenrechtlich wichtigen und häufig verwendeten Begrifflichkeiten.

2.1 Der Begriff Straße

Der Ursprung des Wortes Straße befindet sich im lateinischen *strata*, welches sich wiederum vom Verb *sternere* ableitet. Übersetzt bedeutet dies einebnen und lässt auf eine bauliche Anlage schließen, welche kunstmäßig hergestellt wurde. Auch die Begrifflichkeiten *strata via* können mit gepflasterter Straße in Verbindung gebracht werden. Die Straße stellt im technischen Sinne, eine für den nicht spurgebundenen Landverkehr, in Form einer kunstmäßig hergestellten baulichen Anlage dar. Der Begriff der Straße umfasst im rechtlichen Sinn aber nicht nur die für den Fahrverkehr vorgesehenen Verkehrswege, sondern erstreckt sich auf alle öffentlichen Straßen, Wege, Plätze, Stege, Brücken, etc. und lässt dabei Art und Umfang des gestatteten Gebrauchs, sowie deren technische Beschaffenheit außer Acht. Durch den Bedeutungsgewinn der Verwaltungswissenschaften im 20. Jahrhundert, bildeten sich auch weitere Subfachrichtungen, beispielsweise das öffentliche Sachenrecht, zu welchen auch das Straßenrecht zählt. Das Wort Straße wurde in dieser Zeit zum Sammelbegriff für alle öffentlichen Straßen, öffentlichen Wege, Plätze, Durchgänge, Brücken, etc. und löste das bis dahin vorrangig genutzte Wort Weg als Synonym weitestgehend ab. Aus dem früher weitverbreiteten Worten Wegebaulast, Wegeaufsicht und Wegewesen wurden also Straßenbaulast, Straßenaufsicht und Straßenwesen. Lediglich in Hamburg hat sich das Wort Weg im Gesetzesnamen des Hamburgischen Wegegesetzes gehalten. Ansonsten wird das Wort Weg in den übrigen Straßengesetzen nur noch für die beschränkt-öffentlichen Wege verwendet.

¹

Dennoch muss, um eine Abgrenzung für den Gemeingebrauch vornehmen zu können, der Verlauf der Straße und deren räumliche Begrenzung äußerlich erkennbar sein. ²Das sächsische Straßengesetz definiert die öffentliche Straße als all diejenigen Straßen, Wege und Plätze, welche dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. ³ Es wird also konkret auf das Merkmal der Widmung abgestellt.

¹ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 8. Auflage, S. 278 – 279.

² Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, S. 7 – 8.

³ Vgl. § 1 Abs. 1 SächsStrG.

2.2 Weitere wichtige Begriffe im Straßenrecht und deren Kurzerläuterung

Straßenbestandsverzeichnis – Zur Zeit der Entstehung des Straßenrechts gab es Streitigkeiten darüber, welche Instanz für welche Straße zuständig ist. Aus diesem Grund wurden ab Mitte des 19. Jahrhunderts erste Wegeverzeichnisse geführt. In diesen wurde festgehalten, welche Wege als öffentliche Wege zählten und wer für diese zuständig ist. Außerdem wurde der Verlauf des Weges und dessen Ausstattung schriftlich festgehalten. Nach heutiger Rechtslage führt der Bund sein Straßenverzeichnis ohne konkrete inhaltliche Vorgaben. In diesem Straßenverzeichnis hält der Bund fest für welche Straße er selbst für den Bau und die Unterhaltung zuständig ist und welche Straßen er in die Zuständigkeit der Länder übertragen hat. Bürger haben rechtlich keine Möglichkeit in das Straßenverzeichnis des Bundes Einsicht zu nehmen.⁴

Für den Freistaat Sachsen regelt das sächsische Straßengesetz in Verbindung mit der entsprechenden Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Straßen- und Bestandsverzeichnisse, dass für Staats- und Kreisstraßen umfangreiche Straßenverzeichnisse geführt werden. Städte und Gemeinden haben für ihre Gemeindestraßen Straßenverzeichnisse in vereinfachter Form zu führen.⁵

Diese Straßen- und Bestandsverzeichnisse sind als Karteien oder in digitaler Form zu führen. Jede Straßenklasse muss dabei in einem eigenen Verzeichnis geführt werden. Ein jedes Verzeichnis besteht aus einem Übersichtsplan, einem Übersichtsblatt beziehungsweise bei digitalen Verzeichnissen aus Datengruppen mit einer entsprechenden Netzknotenkarte.⁶ In der Verordnung werden weitere Erfordernisse über Form und Inhalt geregelt.

Widmung – Als Widmung wird im öffentlichen Sachenrecht eine Bestimmung bezeichnet, wodurch aus einer Sache eine öffentliche Sache wird. Das bedeutet, dass die Sache einem öffentlichen Zweck dient. Einzig durch die Widmung wird eine Straße zum Teil des Straßenrechts. Sie ist der wesentliche Abgrenzungspunkt zwischen einer privaten und einer öffentlichen Straße⁷ und wird in der Regel durch einen Verwaltungsakt begründet.⁸

⁴ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 516 – 517.

⁵ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 521.

⁶ Vgl. § 4 S. 5 SächsStrG i. V. m. § 1 StraBeVerzVO.

⁷ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 370 – 370.

⁸ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, 2003, S. 33.

Einziehung – Die Einziehung wird untergliedert in die Volleinziehung und die Teileinziehung. Die Volleinziehung ist eine Allgemeinverfügung⁹ und ist mit dem Begriff der Entwidmung gleichzusetzen, das bedeutet aber nicht die Aufhebung des Widmungsaktes an sich. Die Volleinziehung kommt beispielsweise in Betracht, wenn die Straße ihre Verkehrsbedeutung vollkommen verloren hat. Durch diese verliert eine Straße ihren Status als öffentlich-rechtliche Verkehrsfläche und wird entweder zur Privatstraße¹⁰, zur komplett gesperrten oder zur Umwandlung in eine Art des Fußgängerbereichs.¹¹ Die Teileinziehung hat eine höhere praktische Relevanz gegenüber der Volleinziehung und stellt ein wichtiges Planungsinstrument im Straßenrecht dar. Bei ihr wird die Widmung der Straße nicht aufgehoben, sondern mit Beschränkungen des zulässigen Straßenverkehrs versehen. Durch sie können die Benutzungsarten, die Benutzungszwecke, die Benutzerkreise und sogar die Benutzungszeiten vorgeschrieben beziehungsweise beschränkt werden.¹²

Straßenklassen – Öffentliche Straßen sind mit ihrer Widmung zwingend in eine Straßenklasse einzustufen. Ein Fehlen einer solchen Einstufung führt zur Unwirksamkeit der Widmung. Mit der Einstufung gehen wichtige Rechtsfolgen einher. Zu ihnen zählen unter anderem die Trägerschaft der Straßenbaulast oder auch die Zuständigkeit über die Regelung der Sondernutzung. Die Straßenklassen werden absteigend in Bundesfernstraßen nach dem Bundesfernstraßengesetz, sowie in Landes-/ Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen nach den jeweiligen Landesstraßengesetzen untergliedert.¹³

Umstufung – Die Einstufung von öffentlichen Straßen kann sich ändern. Begründet wird dies durch die Funktionsänderung der Straße. Aus straßenrechtlicher Sicht ist die Umstufung der Statusakt, bei dem der öffentlichen Straße eine andere Straßenklasse zugeordnet wird. Die Umstufung wird in zwei Formen unterschieden. Die Aufstufung bei der beispielsweise aufgrund der Zunahme ihrer Verkehrsbedeutung eine Kreisstraße zur Landes-/ Staatsstraße wird und die Abstufung. Verliert eine Bundesstraße im Zuge der Ortsdurchfahrt ihre Verkehrsbedeutung, wenn beispielsweise eine entsprechende Ortsumgehungsstraße im Zuge einer Bundesstraße angelegt wurde, so wird sie dann zur Landes-/ Staatsstraße herabgestuft.¹⁴

⁹ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, 2003, S. 133.

¹⁰ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 480.

¹¹ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, 2003, S. 133.

¹² Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 500 – 501.

¹³ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, 2003, S. 108 – 109.

¹⁴ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 452 – 453.

Ortsdurchfahrt – Die Teile von Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen, welche sich innerhalb der geschlossenen Ortslage befinden, werden als Ortsdurchfahrten bezeichnet. Diese Herangehensweise ergibt sich aus dem Zusammenspiel überörtlichen Verkehr und des örtlichen Verkehrs, sowie der Interessen beider. Diese Interessen müssen sich nicht zwangsläufig nur auf den Verkehr beschränken. Infolgedessen werden der örtlichen Gemeinschaft innerhalb ihrer geschlossenen Ortslage besondere Befugnisse und Lasten zuteil. Die Ortsdurchfahrten erfüllen besondere Funktionen, außerdem werden die Träger der Straßenbaulast gesondert geregelt.¹⁵ So sind Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern oder unter speziellen Voraussetzungen sogar bereits ab 50.000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast im Zuge der Ortsdurchfahrten auf Bundesstraßen. In Gemeinden unter 50.000 Einwohnern ist der Bund Träger der Straßenbaulast.¹⁶

Im Freistaat Sachsen regelt das sächsische Straßengesetz, dass Gemeinden, insofern sie mehr als 30.000 Einwohner besitzen Träger der Straßenbaulast für die Teile der Ortsdurchfahrten auf Staats- und Kreisstraßen sind. Unterschreiten Gemeinden diese Einwohnerzahl, so ist der Freistaat Sachsen Straßenbaulastträger für die Staatsstraßen und die Landkreise Straßenbaulastträger für die Kreisstraßen.¹⁷ Die Ortsdurchfahrten werden gesondert, beispielsweise für Bundesstraßen durch die obersten Straßenbaubehörden der Länder, festgesetzt.¹⁸

Straßenbaulast - Die Straßenbaulast umfasst oberbegrifflich den Bau und die Unterhaltung von Straßen. Das Bundesfernstraßengesetz nennt als Umfang der Straßenbaulast konkret den Bau, die Unterhaltung, die Erweiterung und die sonstige Verbesserung von Straßen. Darüber hinaus zählen aber auch die Ausstattung der Straßen mit Zubehör, beispielsweise Schutzeinrichtungen und Verkehrszeichen, oder auch eine Beteiligung an den Entwässerungsunternehmen mit zur Straßenbaulast.¹⁹

Das sächsische Straßengesetz bestimmt, dass die Straßenbaulast alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben beinhaltet. Außerdem haben die Träger der Straßenbaulast, im Zuge ihrer Leistungsfähigkeit, Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Zustand zu errichten, zu unterhalten, sie zu erweitern und zu verbessern. Dabei soll eine Barrierefreiheit erreicht werden. Sollten Straßen aufgrund der ungenügenden Leistungsfähigkeit der Straßen-

¹⁵ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 620 – 626.

¹⁶ Vgl. § 5 Abs. 1 u. 2 FStrG.

¹⁷ Vgl. § 44 Abs. 1 u. 2 SächsStrG.

¹⁸ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 626.

¹⁹ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 560 – 565.

baulastträger durch ihren Zustand nicht den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügen, so haben die Straßenbaulastträger durch entsprechende Verkehrszeichen darauf hinzuweisen. Der Winterdienst wird im sächsischen Straßengesetz explizit von der Straßenbaulastträgerschaft nicht eingeschlossen.²⁰

Gemeingebrauch – Der im Rahmen der Widmung einer öffentlichen Straße und der geltenden Verkehrsvorschriften eingeräumte Rahmen gestattete Gebrauch der öffentlichen Straße durch jedermann, wird als Gemeingebrauch bezeichnet. Dieser soll vorwiegend dem Verkehr dienen.²¹

Anliegergebrauch – Der Anliegergebrauch fällt, durch seinen Bezug zum privatrechtlichen Eigentum, in den Schutzbereich des Artikel 14 Grundgesetz. Die Anlieger sind in besonderen Maßen auf die Nutzung der Straße angewiesen und sind deshalb besonders zu berücksichtigen. Ist die Nutzung erlaubnisfrei, so spricht man vom gesteigerten Gemeingebrauch. Nutzungen, welche nicht von Art. 14 GG abgedeckt sind, werden als Anliegerbelange bezeichnet. Es können sich auch Anliegerrechte ergeben, insofern der Anlieger Rechtspositionen innehat, welche es ihm erlauben, Beeinträchtigung seiner Anliegernutzung abzuwehren. Anlieger dürfen die öffentliche Straße in einem Umfang nutzen, welcher für die Allgemeinheit nur durch eine Sondernutzungserlaubnis oder privatrechtliche Gestattung des Straßeneigentümers möglich wäre. Anlieger genießen also eine geschützte Sonderstellung.²²

Öffentlich-rechtliche Sondernutzung – In Abgrenzung zur privatrechtlichen Sondernutzung kann die öffentlich-rechtliche Sondernutzung der Gemeingebrauch einer öffentlichen Straße beschränken. Daraus begründet sich, dass eine öffentlich-rechtliche Sondernutzung immer eine Erlaubnis darstellt, die über eine Nutzung, welche durch den Gemeingebrauch geschützt ist, hinausgeht.²³

²⁰ Vgl. § 9 SächsStrG.

²¹ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, 2003, S. 213.

²² Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, 2003, S. 240 – 241.

²³ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 1092.

3. Das Straßenrecht und die öffentliche Straße

3.1 Verfassungsrechtliche Grundsätze im Straßenrecht

Bei der Erörterung des Begriffs der Straße sind verschiedene staatsstrukturierende Verfassungsgrundsätze zu beachten. Hier im konkreten das Bundesstaats-, das Demokratie-, das Sozialstaats-, das Rechtsstaatsprinzip und die Staatshaftung.

Bei dem Bundesstaatsprinzip wird durch den bundesstaatlichen Aufbau beispielsweise die Aufteilung der Gesetzgebungskompetenzen für die Straßenbauverwaltung durch den Bund und die Länder, das Straßenwesen im Allgemeinen sowie die Straßenbauaufgaben bestimmt. Wichtig hierbei anzuführen ist aber auch, dass nicht nur Bund und Länder allein die Zuständigkeiten für die öffentliche Straße innehaben, auch die Gemeinden sind im Zuge ihrer kommunalen Selbstverwaltung für die Straßen zuständig, welche den Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft zuzurechnen sind.

Im zweiten Schritt ergibt sich über das Demokratieprinzip im Ausfluss der Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 i. V. m. Art. 90 Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland, eine Klassifizierungsstruktur für Straßenklassen. Hierdurch ist es ureigenste Aufgabe des Gesetzgebers, Umstufungskriterien für Straßen festzulegen und dies nicht den einzelnen Verwaltungen zu überlassen. Das Demokratieprinzip ist auch für die vorbereitende überörtliche Straßenplanung unerlässlich. Die örtliche Straßenplanung erfolgt in der Regel durch einen entsprechenden Bebauungsplan. Ein Beispiel hierfür ist § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB. Dabei wird dem Demokratieprinzip durch den Beschluss des entsprechenden Gremiums, dem Gemeinde- beziehungsweise Stadtrat, genüge getan.²⁴

Zum Dritten ist das Sozialstaatsprinzip zu betrachten. Die Bundesrepublik Deutschland versteht sich als einen sozialen Rechtsstaat. Dies geht aus den Artikeln 20 Abs. 1 GG 28 Abs. 1 Sätzen 1 und 2 GG hervor. Aus diesen beiden Artikeln geht hervor, dass die Leistungsverwaltung und damit die Daseinsvorsorge als Staatsziel zu verstehen ist.

Auch die Bereitstellung von öffentlichen Straßen als öffentliche Sache für den allgemeinen Verkehr, ist eine staatliche Aufgabe, welche der Daseinsvorsorge zuzurechnen ist. Durch den immer weiterwachsenden Bedarf an Mobilität der modernen Gesellschaft und des damit zunehmenden Straßenverkehrs, ist die Bereitstellung von öffentlichen Straßen existenziell wichtig.

²⁴ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 8. Auflage, S. 17.

Nicht abschließend geklärt ist die daraus resultierende Frage, ob damit auch Leistungsansprüche entstehen könnten. Hierzu kann keine grundsätzliche Aussage getroffen werden. Es kann aber ein gewisser Rahmen definiert werden. Sollte das Bundesfernstraßennetz oder auch das Landesstraßennetz in den einzelnen Bundesländern von derart unterschiedlichem Zustand sein, dass manche Regionen in ihrer verkehrsseitigen Anbindung benachteiligt wären, so müssten die entsprechend zuständigen Stellen tätig werden.

Aus dem Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG welcher für die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren die Gesetzgebungskompetenz enthält, kann abgeleitet werden, dass das Straßennetz des Staates nicht allen Nutzern kostenfrei zur Verfügung gestellt werden muss. Auch die Haushaltsprinzipien haben Verfassungsrang und müssen damit abgewogen werden. Nur wenn Aspekte der Verkehrssicherung und der damit einhergehenden Staatshaftung berührt werden, ist ein Handeln des Staates unvermeidbar. Der Rechtsschutz der Anlieger muss auch gewährleistet sein. So darf ein Anlieger, welcher den bisher bestehenden Zugang zu einer öffentlichen Straße verlieren soll, nicht ohne Rechtsschutz sein. Auch die Interessen zwischen Anliegern und Sondernutzern bzw. Verschiedenen Straßenbaulastträgern müssen miteinander abgestimmt werden.²⁵

Jede staatliche Tätigkeit ist dem Grundsatz der Rechtsstaatlichkeit unterworfen. Konkret ist die gesetzgebende Gewalt an die verfassungsmäßige Ordnung und die vollziehende und rechtsprechende Gewalt an Gesetz und Recht gebunden. Dies geht aus dem Art. 20 Abs. 2 GG hervor. Das bedeutet beispielsweise, dass die vollziehende Gewalt, also die Exekutive, im Sektor des Fernstraßenbaus, an die verfassungsrechtlichen Instrumente für den Vollzug der Bundesauftragsverwaltung gebunden sind. Besonders großes Augenmerk auf die Gesetzmäßigkeit der Verwaltung liegt bei der Straßenplanung vor. Sämtliche grundlegende Entscheidungen sind von den gesetzgebenden Körperschaften zu treffen und dürfen daher grundsätzlich nicht der Administrative überlassen werden. Ein Beispiel hierfür ist die Bedarfsplanung für Bundesfernstraßen. Auch, dass die Straßenbauverwaltung in die grundrechtlich geschützten Rechtspositionen der Bürger nur auf Grundlage eines sie hierzu ermächtigenden Gesetzes eingreifen dürfen, ist dem Rechtsstaatssystem zu verdanken. Mit diesem Gebot einher geht auch ein gewisses Übermaßverbot. Das heißt, dass jede staatliche Maßnahme, welche in die grundrechtlich geschützten Rechte der Bürger eingreift, verhältnismäßig sein muss.²⁶

²⁵ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 8. Auflage, S. 18-19.

²⁶ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 8. Auflage, S. 19-20.

3.2 Exkurs in die Geschichte der öffentlichen Straße in Sachsen

Bereits in der Antike wurden Straßen angelegt. Mit dem Übergang der Antike in das Mittelalter wurden diese jedoch nicht mehr unterhalten oder gar ausgebaut, aber noch genutzt. Straßen abseits dieser waren noch bis ins Hochmittelalter auf Erhebungen, etwa Pässe oder Höhenrücken und Flussübergänge ausgerichtet. Erst mit der Entstehung und des Wachsens von Städten und deren Märkten zwischen dem 12. und dem 13. Jahrhundert entwickelten sich Straßen zu Verkehrsknotenpunkten, welche sich in die Täler verlagerten. Im Laufe der Jahre wurden diese Straßen auch mehr und mehr unterhalten.²⁷ Zum grundsätzlichen Ausbauzustand der Wege im Hochmittelalter in Sachsen ist zu erwähnen, dass diese in der Regel nur Saumpfade beziehungsweise Karren- und Reitwege waren. Selbst der Verlauf der Straßen änderte sich oft binnen kurzer Zeit. Im Winter wurden diese Wege kaum genutzt. Diese Wege hatten eher die Funktion von Richtwegen.²⁸

In Sachsen sind zwei wesentliche Straßen der Vormoderne bekannt. Zum einen die *via regia*, welche von Frankfurt am Main nach Breslau verlief und durch ihre Wichtigkeit für den Handel auch als Hohe Straße bezeichnet wurde. Markante Knotenpunkte hatte die *via regia* in Sachsen beispielsweise in Leipzig, einer Furt durch die Elbe bei Meißen und in Görlitz. In Leipzig kreuzte die *via regia* auch die zweite große Straße der Vormoderne, die *via imperii*, welche als maßgebliche Nord-Süd-Verbindung galt. Ihre Blütezeit als Handelsstraße hatte die *via regia* zwischen dem 15. und 16. Jahrhundert. In dieser Zeit gab es in Sachsen kaum ein hergestelltes oder erzeugtes Produkt, welches nicht auf der *via regia* gehandelt wurde. Doch die *via regia* war nicht nur als Handelsstraße bekannt. Über die Jahre hinweg setzte sich ein weiterer Name für diese Straße durch. Die *via regia* erlangte auch eine militärische Bedeutung. So ist sie auch im heutigen Sprachgebrauch noch als Heerstraße bekannt. Dieser Name geht auf die Ära von Napoleon Bonaparte zurück. Auch August der Starke zog mit einem großen Gefolge im Juni 1697 auf seinem Weg zu seiner Krönung nach Polen über die *via regia*. Darüber hinaus wurde sie auch zu einer wichtigen Poststraße. Ihre Wichtigkeit war allerdings nicht von Dauer. Mit dem politischen und wirtschaftlichen Aufstieg Brandenburg-Preußens im 17. Jahrhunderts und der Annexion Schlesiens im Jahre 1763, sowie der im Jahr 1815 stattgefundenen Übergang der Niederlausitz und Teilen der Oberlausitz von Sachsen an Preußen, wurden die Warenströme immer mehr umgeleitet.

²⁷ Vgl. Koch, Straßen (Mittelalter/Frühe Neuzeit).

²⁸ Vgl. LISt, Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen, 1997, S. 3.

Erschwerend hinzu kam die Verdrängung des Straßenverkehrs auf die Schiene. Dadurch verlor die *via regia* ihre Bedeutung als Tor Sachsens zur Welt. Sie diente wohl aber immer noch als Transferkorridor zwischen Ost und West. Die *via regia* diente im 19. Jahrhundert der Arbeitsmobilität für Arbeiter aus Böhmen, Preußen, den Niederlanden und Frankreich. Ihr vorläufiges Ende fand die *via regia* mit dem Ende des zweiten Weltkriegs durch die Festlegung der Oder-Neiße-Linie. Durch sie wurde die alte Verbindung abgebrochen. ²⁹

Eine weitere, für die Besiedlung Sachsens zwischen den Jahren 1100 und 1250 maßgebliche Straße, war die sogenannte Frankenstraße. Ihr Verlauf führte von Franken, über Plauen und Freiberg, bis hin nach Bautzen. Ebenso wurden die beiden großen Handelszentren Leipzig und Prag über den Böhmisches Steig verbunden. Über diese sehr alte Verbindung soll bereits der arabische Kaufmann Jacub ibn Ibrahim im Jahr 965 nach Böhmen gelangt sein. Sachsen war bereits zum Ende des Hochmittelalters von einem dichten Straßennetz durchzogen. Mit dem Entstehen neuer Städte durch den aufstrebenden Bergbau im Erzgebirge kamen weitere Straßen hinzu. Auf der ersten im 15. Jahrhundert erschienenen Landkarte für Sachsen auf welcher auch Landstraßen verzeichnet waren, wurden drei Straßen abgebildet. Zum einen eine Straße beginnend in Lübeck, über Leipzig, Borna, Chemnitz und Marienberg bis Prag. Die zweite eingezeichnete Straße begann in Naumburg-Weißenfels und führte Leipzig und Düben nach Berlin. Die dritte eingezeichnete Verbindung verlief von Leipzig, über Eilenburg, Königsbrück und Bautzen bis nach Görlitz. Ein weiterer Meilenstein im Wegebau waren die im 16. Jahrhundert in der Zeit der zweiten Blüte des Silberbergbaus, vor allem im Freiburger Raum entstandenen massiven, aus ungleichmäßig gehauenen Gneis-Hausteinen errichteten Brücken. Diese Brücken entstanden vorrangig entlang der wichtigen Landstraßen zwischen Freiberg und Meißen, sowie Freiberg und Dresden. Beispiele für solche Brücken sind unter anderem die Brücke zwischen Freiberg und Halsbach, welche zwischen den Jahren 1550 und 1576 entstanden ist, sowie die zwischen 1564 und 1587 errichtete Brücke über die große Striegis bei Pappendorf. ³⁰

Mit dem dreißigjährigen Krieg und dem dazu kommenden Rückgang der Erzgewinnung, kam es zum Entwicklungsstillstand in Sachsen. Auch nach dem dreißigjährigen Krieg erlebten die Unterhaltung und der Neubau von Straßen keinen wirklichen Aufschwung. In dieser Zeit wurden diverse behördliche Auflagen zur Verbesserung des Straßennetzes erlassen, welche aber keinen wirklichen Fortschritt brachten. Dies gipfelte auf dem sächsischen Landtag im Jahre 1661. Die dort vorgetragenen Klagen über den maroden

²⁹ Vgl. Müller, "Bewegung und Begegnung" auf der *via regia*.

³⁰ Vgl. LISt, Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen, 1997, S. 3 – 5.

Zustand von Straßen und Brücken führte zu einer Verordnung, wonach die Infrastruktur in einen guten Zustand zu bringen ist und dreimal jährlich, immer vor den Leipziger Messen, instand zu setzen sind. Die Landstraßen sollten für die Händler immer gut befahrbar sein. Diese Verordnung gilt als eine erste Definition zu den Unterhaltungspflichten von Straßen. Eine erste Pflicht zum Aufstellen von Wegweisern in Form von hölzernen Säulen, welche als Armsäulen bezeichnet wurden, wurde an Kreuzungen in Sachsen 1681 eingeführt.

In dieser Zeit bestand jedoch immer noch eine Unsicherheit darüber, wer für welche Straßen für die Unterhaltung zuständig ist. In dieser Zeit gab es noch keine Klassifizierung, wie wir sie heute kennen. Erst zwischen den Jahren 1691 bis 1694 kamen Überlegungen dahingehend auf, dass ergründet werden müsse, welche Straßen die eigentlichen Landstraßen darstellen. Das Ergebnis dieser Überlegungen war, dass ein Straßenverzeichnis über alle Straßen angelegt wurde, welche durch das Kurfürstentum verlaufen. In diesem Verzeichnis fehlten aber die Straßen, welche durch die Lausitz und das Vogtland verliefen. Ebenfalls im Jahr 1694 wurde ein sogenannter Straßenbereiter im Leipziger Kreis angestellt. Er sollte die bestehende Infrastruktur im Kreis auf ihren Zustand untersuchen und bei Bedarf die Instandsetzung beauftragen. Zu seinen Aufgaben zählte selbst die Kontrolle und Anleitung dieser Instandsetzungsarbeiten, sofern ihm das möglich war. Zu einer wichtigen Aufgabe des Straßenbereiters zählte, sich um eine funktionierende Straßenentwässerung in den ländlichen Bereichen zu kümmern, dazu gehörte beispielsweise das Anlegen von Straßengräben sowie das Herstellen von sogenannten Abschlägen von den Straßen zu jenen.

Im Jahr 1699 wurden nun erstmalig Straßen in Haupt-Landstraßen und gemeine Straßen und Wege klassifiziert. Im gleichen Atemzug wurde verfügt, dass Baulast und die damit verbundenen Finanzierungsaufgaben durch die Ämter auf Steuerkosten zu erfolgen hat. Eine solche Regelung wurde für die gemeinen Straßen und Wege nicht getroffen. Verantwortlich für diese Straßen blieb schlicht, derjenige der, seit altersher dazu verpflichtet war. Doch die gewünschten Erfolge, also ein qualitativ gut unterhaltenes Straßennetz blieb weiter aus, denn obwohl die Steuereinnahmen stiegen, wurde kaum bis kein Geld für die Erneuerung von Straßen bereitgestellt. Die nordischen Kriege führten dazu, dass 1711 die Bereitstellung der Mittel über Jahre hinweg verschoben wurden. Etwaige Regierungseruche für einen Beitrag des Landes an der Finanzierung der Straßen an den Landtag in den Jahren 1716, 1718, 1722, 1728, 1732 und 1737 wurden durch diesen jedoch jedes Mal abgelehnt.

Dennoch entwickelte sich der Straßenbau auch in diesen Jahren weiter. Straßen, welche in dieser Zeit erbaut oder ertüchtigt wurden, wurden vermehrt durch die Verwendung von Stein befestigt. Für die Gewinnung der nötigen Steine wurde im Jahr 1713 ein Dekret erlassen, welches die Enteignung von Land, welches für den Abbau von Stein möglich war, ermöglichte. In dieser Zeit beauftragte August der Starke, welche zu dieser Zeit Kurfürst Sachsens war, das Aufstellen von Postmeilensäulen in so gut wie allen Städten durch welche Poststraßen verliefen. So wurden binnen der kurzen Zeit zwischen 1721 und 1733 an beinahe allen wichtigen Straßen entsprechende Säulen aufgestellt.

Mit dem Erscheinen eines neuen Straßenbaumandats am 13. August 1737 wurden einheitliche Straßenbaupflichten geregelt. Am 15. Juli 1755 wurde die Stelle des Oberstraßenintendanten durch Major Gottlieb Fleischer besetzt, dessen Pflichten per Verfügung vom 25. Juli 1755 geregelt wurden. Doch der in den folgenden Jahren ausbrechende Siebenjährige Krieg, setzte den sächsischen Straßen so stark zu, dass sie in einer Generale vom 29. April 1763 mit einem beklagenswerten Zustand beschrieben wurden. Das Land bemühte sich in dem folgenden Jahr erneut, die Situation im Straßenbau und der Straßeninstandsetzung zu verbessern.³¹

Besondere Aufmerksamkeit wurde einer Anzeige von Detlev Carl Graf von Einsiedel aus dem Jahr 1770 zu Teil. So zeigte er beispielsweise an, dass unter seiner Leitung in den Jahren von 1765 bis 1769 umgerechnet 23 Kilometer und 220 Meter an Straßen grundhaft ausgebaut wurden. Das von Detlev Carl Graf von Einsiedel am 22. Dezember 1774 vorgelegte neue Mandat zum Straßenbau erschien nach Diskussionen im Kammerkollegium der Landesregierung, fast sieben Jahre später und sollte von da an 153 Jahre lang seine Gültigkeit behalten. Der Ausbau des Hauptstraßennetzes in Sachsen lässt sich durch einen Vergleich der ersten Landkarte mit eingezeichneten Hauptstraßen mit einer Karte des Königreich Sachsens aus dem Jahr 1832 abbilden. Wie bereits ausgeführt fanden sich auf der Landkarte aus dem 15. Jahrhundert nur drei wichtige Hauptstraßen. Im Gegenzug dazu, lassen sich auf der Landkarte aus dem Jahr 1832 sowohl mehrere hohe Heer- und Landstraßen als auch eine Vielzahl von wichtigen Handelsstraßen erkennen. Als hohe Heer- und Landstraßen in Nord- Südachse sind die Straßen von Leipzig nach Komutau, die Straße von Leipzig über Dresden nach Aussig, sowie die Verbindung von Elsterwerda nach Dresden eingezeichnet.

³¹ Vgl. LISt, Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen, 1997, S. 6 – 7.

Die wichtigste West-Ost-Verbindung war weiterhin die Straße von Hof, über Chemnitz, Dresden und Bautzen bis nach Zittau beziehungsweise Görlitz. Zu den wichtigen Handelsstraßen in dieser Karte zählten unter anderem die Straßen von Dresden nach Hohnstein, die Straße von Leipzig über Grimma und Leißnig bis hin nach Meißen, sowie die Handelsstraße von Freiberg, über Frauenstein bis hin nach Teplitz.³²

Auch rechtlich hat die Straße eine lange Geschichte. Beginnend mit dem Mandat über den Straßenbau von 1781, über das Gesetz über die Wegebaupflicht vom 12. Januar 1870, weiter zum Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens vom 26. März 1934, zur Verordnung über das Straßenwesen vom 18. Juli 1957, weiter zur Verordnung über die öffentlichen Straßen vom 22. August 1974, bis hin zum sächsischen Straßengesetz vom 21. Januar 1993 in seiner aktuell geltenden Fassung.³³

Das sächsische Straßengesetz wurde am 17. Dezember 1992 durch den sächsischen Landtag verabschiedet. Durch dieses Gesetz wurde, wie oben bereits erwähnt, die Verordnung über öffentliche Straßen der ehemaligen DDR, welche über das Bestehen der DDR hinaus weiter galt, abgelöst. Die Verordnung galt aber nur für die Stadt- und Gemeindestraßen und die Kreis- und Bezirksstraßen weiter. Der Bund hatte bereits durch sein Bundesfernstraßengesetz von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht. Maßgebliche Änderungen des sächsischen Straßengesetzes zur Straßenverordnung der DDR war beispielsweise die Änderung der Klassen der Straßen.

So wurden aus Autobahnen und Fernverkehrsstraßen Bundesautobahnen und Bundesstraßen, Bezirksstraßen wurden, in Abhängigkeit dessen, ob sie Landstraßen erster oder zweiter Ordnung waren Staatsstraßen beziehungsweise Kreisstraßen. Die bisherigen Kreisstraßen blieben Kreisstraßen. Die Kategorie der Stadtstraßen ging gemeinsam mit den bestehenden Gemeindestraßen in der Kategorie der Gemeindestraßen, welche differenziert werden in Gemeindeverbindungsstraßen und Ortsstraßen, auf. Ebenso wurde die Kategorie der betrieblich-öffentlichen Straßen in Gemeindestraßen oder sonstige öffentliche Straßen überführt. Sonstige öffentliche Wege sind nach dem sächsischen Straßengesetz öffentliche Feld- und Waldwege, beschränkt-öffentliche Wege und Plätze und Eigentümerwege.³⁴

³² Vgl. LISt, Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen, 1997, S. 10.

³³ Vgl. Partschefeld, Sachsens Wege.

³⁴ Vgl. Mönkemann, Straßenrecht des Freistaates Sachsen, S. V – 1.

Ein größerer Unterschied zwischen der Straßenverordnung der DDR und dem sächsischen Straßengesetz besteht darin, dass die Straßenverordnung nur den Beschluss des Rates der Gemeinde oder der Stadt über die öffentliche Nutzung einer Stadt- und Gemeindestraßen beziehungsweise betrieblich-öffentlichen Straßen kannte. Die Öffentlichkeit aller anderen Straßen wurde allein durch den Akt der Freigabe für den öffentlichen Verkehr hergestellt. Das sächsische Straßengesetz hingegen sieht zwingend den Akt der Widmung, mit Ausnahme der Straßen, deren Bau im Zuge von Planfeststellungen oder Flurbereinigungsverfahren geregelt wurden und besondere Voraussetzungen im Sinne des § 6 Abs. 4 SächsStrG vorliegen, vor.

Eine kleinere Änderung wurde bei der Festsetzung der Ortsdurchfahrten vorgenommen. Eine Ortsdurchfahrt wurde in der Straßenverordnung als ein Abschnitt einer Straße, welcher sich in einer geschlossenen Ortslage befindet, definiert und wurde mit den Ortstafeln begrenzt. Das Zusammenfallen der Begrenzung der Ortsdurchfahrten mit den Ortstafeln wurde in der sächsischen Straßenverordnung aufgehoben. Ferner liegen Ortsdurchfahrten nur bei Staats- und Kreisstraßen, sowie den zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes vor.

Neu geregelt wurden durch das sächsische Straßengesetz die Bestimmungen zu Zufahrten und Zugängen. Während es in der Straßenverordnung der DDR keine speziellen Regelungen gab, gilt nun durch das sächsische Straßengesetz, dass Zufahrten und Zugänge zu Staats- und Kreisstraßen außerhalb der zur Erschließung bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten durch eine Sondernutzungserlaubnis genehmigt werden müssen, wenn diese neu angelegt oder geändert werden sollen. Auch bei den Regelungen zum Winterdienst gab es Neuerungen. Die Rechtsträger der Straßen, also beispielsweise die Gemeinden waren gemäß der Straßenverordnung der DDR lediglich zum Straßenwinterdienst, nicht aber zum Winterdienst auf Geh- und Radwegen verpflichtet. Hier geht das sächsische Straßengesetz wesentlich weiter. Beispielsweise sind die Gemeinden für den Winterdienst auf den Ortsdurchfahrten, also den Staats- und Kreisstraßen und sogar den Bundesstraßen, insofern sie sich innerhalb der geschlossenen Ortschaften befinden, zuständig.³⁵

³⁵ Vgl. Mönkemann, Straßenrecht des Freistaates Sachsen. S. 3 – 5.

3.3 Die Widmung von Straßen

Die Widmung ist im öffentlichen Sachenrecht eine Bestimmung durch die Rechtsordnung mit Rechtswirkung, welche eine Sache für den öffentlichen Zweck zur Verfügung stellt. Diese Widmung ist für die Entstehung von öffentlichen Straßen, beziehungsweise für die Anerkennung bereits bestehender Straßen zwingend geboten. Durch diese Widmung übt die öffentliche Verwaltung einen Teil ihrer Daseinsfürsorge für die Allgemeinheit aus.³⁶ Die Straße wird also zur öffentlichen Sache. Das bedeutet, dass sie für sie ein hohes Existenzinteresse durch die Menschen besteht. Für eine öffentliche Sache besteht auch eine sogenannte unbegrenzte physische Zugänglichkeit. Sie gilt als allgemeinbezogen oder gar gemeinnützig. Eine öffentliche Sache fällt in die Trägerschaft einer Hoheitsperson, also des Staates.³⁷ Die Widmung kann also als Geburtsakt der öffentlichen Straße verstanden werden. Sie gilt als Abschluss von Planung und Herstellung einer Straße.³⁸

Dieser rechtsförmliche Rechtsakt ist die gesetzliche Voraussetzung für die Anerkennung von öffentlichen Straßen im Sinne des Straßenrechts. Die Widmungstheorie gründet sich im preußischen Straßenrecht und der dazugehörigen Rechtsprechung. Im speziellen des preußischen Oberverwaltungsgerichts. Demnach muss ein Realakt in Form der Indienststellung der Straße nicht maßgebliche Voraussetzung sein. Mit der Widmung der Straße als straßenrechtlichen Statusakt, gehen auch zentrale rechtliche Wirkungen einher. Beispielsweise eröffnet dieser sowohl den Gemein- als auch den Anliegergebrauch. Auch die Nutzung von Grundstücken kann straßenrechtlichen Beschränkungen unterworfen sein. Ebenso hat die Widmung Einfluss auf die Einstufung der Straße und die Straßenbaulastträgerschaft. Aus der Einstufung einer Straße, welche unterschieden wird in Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen geht die öffentliche Zweckbestimmung der jeweiligen Straße hervor. Aus ihr kann auch die entsprechende Straßenbaulastträgerschaft abgeleitet werden.³⁹

Die Straßenbaulast umfasst klassisch die Planung, den Bau und die Unterhaltung der Straße. Zu ihr zählt aber auch die Erweiterung einer Straße und alle damit verbundenen Kosten. Zur Unterhaltung von Straßen zählt lediglich Erhaltungsarbeiten welche als Instandhaltung bezeichnet werden, beziehungsweise die Reparatur von Schäden und Abnutzungserscheinungen welche als Instandsetzung bezeichnet werden.

³⁶ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 197.

³⁷ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, 2003, S. 6 – 7.

³⁸ Vgl. Bachmeier, Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht für Kommunen, S. 306.

³⁹ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 8. Auflage, S. 373 – 374.

Die Neuerrichtung oder auch die Wiedereinrichtung einer Straße werden von der Straßenunterhaltung nicht mit umfasst.

Aus der Straßenbaulastträgerschaft geht auch die Pflicht zur Verkehrsregelung einher. Das bedeutet, der Straßenbaulastträger hat, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten, Verkehrszeichen anzubringen, sowie die Sorge für die Verkehrseinrichtungen. Diese Maßnahmen sind so zu gestalten, dass sie ihrem Zweck gerecht werden, den Verkehr erleichtern und Verkehrsgefahren verhütet werden. Die Zuständigkeit der Verkehrsregelungspflicht obliegt den Straßenverkehrsbehörden.

Ebenso obliegt dem Straßenbaulastträger die Straßenreinigungs- und Winterdienstpflicht. Außerdem kann der Straßenbaulastträger Mehraufwendungen, welche ihm beispielsweise durch die Sondernutzung einer Straße entstehen, unter bestimmten Voraussetzungen in Form eines Kostenerstattungsanspruchs vom Straßennutzer geltend machen. Dies gilt auch für die Kosten, welche dem Straßenbaulastträger durch die Reinigung einer übermäßig verschmutzten Straße oder auch durch das Entfernen von abgelegten oder aufgestellten Hindernissen entstehen, auf den jeweiligen Verursacher umlegen. Zuletzt hat der Straßenbaulastträger auch die Verkehrssicherungspflicht. Das bedeutet, dass die Verkehrsflächen nach Möglichkeit so gefahrlos wie möglich zu gestalten und auch zu unterhalten sind. Den Verkehrsteilnehmern sollen keine Gefahren aus einem nicht ordnungsgemäßen Zustand einer Straße drohen. ⁴⁰

Die Widmung wird durch das Fernstraßengesetz des Bundes sowie der Straßengesetze der Länder geregelt. Außerdem ist das allgemeine Verwaltungsrecht mit einzubeziehen. Als eine Widmung wird im sächsischen Straßenrecht eine Allgemeinverfügung bezeichnet, welche einer Straße, einem Weg oder einem Platz die Eigenschaft zur öffentlichen Straße verleiht, sowie die jeweilige Benutzungsart und den Benutzungszweck festlegt.

⁴¹

Die Normfälle für die Widmung einer Straße sind in der Regel die Neuanlage einer Straße, beispielsweise einer neuen Autobahn oder das Hinzukommen eines neuen Straßenabschnittes zu einer bereits bestehenden Straße. Ein Beispiel hierfür wäre die Neuanlage einer Ortsumfahrung.

⁴⁰ Vgl. Sauthoff, Straßen und Anlieger, S. 485 – 486.

⁴¹ Vgl. § 6 Abs. 1 S. 1 SächsStrG.

Ein eher selten anzutreffendes Beispiel für die Widmung ist die Übernahme einer bisher privaten Straße in das öffentliche Straßennetz. Erst durch die Widmung wird aus den der Straße dienenden Grundstücke, den jeweiligen Bestandteilen, ihrem Zubehör und auch den Rechtsbeziehungen, welche zum Erhalt und der Nutzung der Straße notwendig sind, die Straße zu einer öffentlichen Sache.⁴²

Voraussetzung hierzu ist grundsätzlich, dass der Straßenbaulastträger über die dinglichen Rechte, über das der Straße dienende Grundstück besitzt oder der Grundstückseigentümer beziehungsweise derjenige Nutzer, welche die entsprechenden Rechte inne hat, zustimmt. Es ist also grundsätzlich kein Erwerb der Flächen durch den Straßenbaulastträger notwendig, sondern lediglich die Zustimmung des Eigentümers und gegebenenfalls des Grundstücksnutzers. Aber auch ohne die entsprechende Zustimmung ist die Widmung zwar rechtswidrig, allerdings in der Regel nicht nichtig.⁴³

Beispielhaft sollen der Seitenstreifen, Durchlässe, Randsteine, Sicherheitsstreifen aber auch der Luftraum über dem Straßenkörper von der Widmung miterfasst sein. Wohingegen durch die Rechtsprechung beispielsweise die neben der Straße verlegten Anlagen der Straßenentwässerung oder die zur Verschönerung des Ortsbildes angelegten Park- und Grünanlagen nicht mit in der Widmung erfasst werden. Ob eine Straße gewidmet wird oder auch die Frage nach dem wie, obliegt aber dem Ermessen der jeweiligen Straßenbaubehörde.⁴⁴

Da die Straße, die durch die Widmung zu einer öffentlichen Straße im Sinne des Straßenrechts wird, ist sie ab diesem Zeitpunkt auch eine öffentliche Sache und unterliegt den Regelungen des öffentlichen Rechts. Die Widmung beinhaltet die Einstufung einer öffentlichen Straße in die entsprechende Straßenklasse, etwaige Beschränkung der Widmung, wie zum Beispiel die Beschränkung nach Benutzungsart, Benutzerkreisen, Benutzerzwecken und den Benutzungszeiten und der Bestimmung des entsprechenden Straßenbaulastträgers.⁴⁵

Die Widmung entfaltet verschiedene Wirkungen. So überlagert sie beispielsweise privatrechtliches Eigentum. Das bedeutet, dass die Verfügungsmacht des Straßengrundstückseigentümers eingeschränkt wird. Dies bezieht sich aber nur auf den Bereich der Zweckbestimmung und der öffentlich-rechtlichen Sachherrschaft. Die Widmung ist also eine öffentliche Belastung des Privateigentums. Ziel der Gesetzgebung ist es aber, dass die

⁴² Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 371 – 372.

⁴³ Vgl. Bachmeier, Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht für Kommunen S. 307-308.

⁴⁴ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 371 – 372.

⁴⁵ Kodal, Straßenrecht, S. 373 – 374.

zuständigen Behörden das Eigentum an den der Straße dienenden Grundstücken erwerben sollen.⁴⁶

So regelt das sächsische Straßengesetz etwa, dass der Träger der Straßenbaulast, das Eigentum an den der Straße dienenden Grundstücken erwerben soll. Voraussetzung dafür ist ein Antrag des Grundstückseigentümers beziehungsweise des sonst zur Nutzung Berechtigten.⁴⁷

Untrennbar einher mit der Widmung geht der Gemeingebrauch, welcher mit der Widmung eröffnet wird. Unter diesem ist die Möglichkeit zu verstehen, dass Straßen durch jedermann, ohne eine gesonderte Genehmigung im Rahmen der Widmung zu nutzen. Die Ausübung dieses Rechts ist in der Regel kostenfrei. Eine Kostenerhebung zur Benutzung einer Straße, steht also dem Gemeingebrauch nicht entgegen. Das Recht zum Gemeingebrauch versteht sich als Ausfluss des Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 GG. Niemand darf also in einer dem Recht unvereinbaren Weise von der Ausübung des Rechts auf Gemeingebrauch ausgeschlossen werden.⁴⁸ Nicht nur der Gemeingebrauch wird durch die Widmung eröffnet, sondern auch der Anliegergebrauch. Also das angewiesen sein auf eine Zufahrt bzw. eines Zugangs.

3.4 Abgrenzung private und öffentliche Straße

Die Privatstraße unterscheidet sich von der öffentlichen Straße maßgeblich durch das Fehlen der Widmung und der damit fehlenden öffentlich-rechtlichen Wirkungen. Ohne diese Widmung fehlt einer Straße die öffentliche Zweckbestimmung. Das bedeutet, dass die Straße ausschließlich privaten Verkehrsbedürfnissen dient. Zu diesen kann auch die öffentliche Hand zählen. Beispiele hierfür sind Kasernen und Universitäten. Daraus ergibt sich auch, dass es an privaten Straßen keine Baulast im Sinne der Straßengesetze gibt. Der Eigentümer hat nur die Pflicht der Unterhaltung, sowie die Verkehrssicherungspflicht für die Privatstraße. Dadurch, dass die jeweiligen Straßengesetze für Privatstraßen nicht einschlägig sind, sind diese Straßen dem bürgerlichen Recht unterworfen. Hierbei können gewisse Grundsätze formuliert werden. Etwa kann der Eigentümer der privaten Straße allein entscheiden und bestimmen wer seine Straße und in welcher Form benutzen darf. Die Straße unterliegt keinem Gemeingebrauch. Alle Nutzungsgestattungen an Dritte sind privatrechtlicher Natur. Insofern keine vertraglichen Gründe

⁴⁶ Kodal, Straßenrecht, S. 374 – 375.

⁴⁷ Vgl. § 13 SächsStrG.

⁴⁸ Vgl. Bachmeier - Müller - Rebler, Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht für Kommunen, S. 313 – 314.

entgegensprechen, kann der Straßeneigentümer die Straße jederzeit sperren, beziehungsweise den Betrieb der Straße einstellen.

Eigentümer einer Privatstraße muss nicht eine einzelne Person sein. Die Privatstraße kann auch im Eigentum einer Personenmehrheit sein. Dies ist der Fall, wenn die Privatstraße einem beschränkten Personenkreis zusteht, welche entweder Eigentumsanteile an der Straße besitzen oder sich verschiedene Personen in einem vertraglichen Verhältnis zur gemeinsamen Nutzung der Straße befinden. In diesem Fall spricht man nicht mehr von einer Privatstraße, sondern von einem Interessentenweg. Rechte, welche eigentlich nur dem einzelnen Straßeneigentümer zustehen, stehen dann der Interessentenschaft zu. Beispiele für Interessentenwege sind unter anderem Wirtschaftswege, private Erschließungsstraßen für gewerbliche Unternehmungen und auch Gemeinschaftsstellplätze. Für den Bau einer Privatstraße bedarf es einer Vereinbarung zwischen den Grundstückseigentümern. Diese Vereinbarung stellt einen formfreien privatrechtlichen Vertrag dar. Auch für die späteren Nutzungs- und Unterhaltungsverträge besteht kein Schriftformerfordernis.⁴⁹

Die Privatstraße räumt dem Eigentümer einige Vorteile ein. Dadurch, dass ihm das Straßenrecht nicht tangiert, hat er weitreichende Befugnisse. Der Eigentümer unterliegt keinen Beschränkungen des Straßenrechts. Infolgedessen besteht für die Privatstraße kein Gemeingebrauch.⁵⁰

Dem Eigentümer stehen für die Privatstraße die Rechte aus § 903 des Bürgerlichen Gesetzbuches zu, wonach der Eigentümer einer Sache grundsätzlich mit dieser nach Belieben verfahren und andere von jeder Einwirkung ausschließen kann.⁵¹

Die private Verkehrslenkung ist ebenso ein Vorteil für den Eigentümer einer Privatstraße. Die oben genannte Verfügungsgewalt berechtigt ihn, Benutzern ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben. So kann er beispielsweise Verkehrszeichen gemäß der Straßenverkehrsordnung aufstellen, welche zwar keinen amtlichen Charakter besitzen, diese aber als Benutzungsregeln für alle Nutzer der Privatstraße bindend sind. Sollten durch die Missachtung dieser Benutzungsregeln Schäden entstehen, so entsteht bei Haftungsanspruch gegenüber dem Nutzer, welcher die Regeln schuldhaft missachtet hat.

⁴⁹ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S 284 – 285.

⁵⁰ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 286.

⁵¹ Vgl. BGB, §903 S. 1.

Außerdem ergibt sich aus der freien Verfügungsgewalt aus § 903 BGB auch die Befugnis der Entgelterhebung. Der Eigentümer der Privatstraße muss also eine kostenfreie Benutzung seiner Straße nicht hinnehmen.⁵²

Die Privatstraße birgt für den Eigentümer nicht nur Vorteile in Bezug auf seine Rechte, sondern erfordert auch einige Pflichten gegenüber der Öffentlichkeit. So besteht in dem Falle, dass die nächste angrenzende selbstständige Straße gereinigt wird, für die Privatstraße eine Straßenreinigungspflicht. Ebenso besteht eine Straßenverkehrssicherungspflicht, insofern die Privatstraße einem nicht klar abgegrenzten oder gegebenenfalls wechselnden Personenkreis zur Verfügung steht.

Es besteht auch eine eingeschränkte Beleuchtungspflicht für die privaten Straßen. Eingeschränkt deshalb, weil sie nur unter bestimmten Voraussetzungen bestehen würde. Würde es auf der Privatstraße beispielsweise einen Gegenstand geben wie etwa Bepflanzungen, welche als Mittelstreifen dienen und es ist davon auszugehen, dass Nutzer bei Dämmerung oder in der Nacht, beziehungsweise auch bei Nebel Gefahr laufen Schaden zu nehmen, so würde ein Zivilgericht den Eigentümer der Privatstraße zur Beleuchtung der Straße verpflichten. Zwar keine Verpflichtung, aber eine wichtige Vorsorge für den Eigentümer einer Privatstraße ist der Abschluss einer privaten Haftpflichtversicherung, welche Schadensfälle im Zusammenhang mit der Benutzung der Privatstraße durch Dritte abdeckt. Kommt ein berechtigter Nutzer der privaten Straße zu Schaden, so ist der Eigentümer der Straße zum Schadenersatz verpflichtet.⁵³

⁵² Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 287 – 288.

⁵³ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 295 – 296.

4. Rechtsfragen in der Praxis

In der Anwendung des Straßenrechts kommt es, wie auch in anderen Rechtgebieten, zu Rechtsfragen. Hierbei können Fragen sowohl bei seltenen Fallkonstellationen als auch bei häufig wiederkehrenden Vorgängen auftreten.

Eher selten treten Fälle auf, in welchen zwischen Anlieger und Behörde über die Öffentlichkeit eines sogenannten alten Weges gestritten wird. Ein denkbare Beispiel für einen solchen Sachverhalt wäre, dass ein neuer Grundstückseigentümer der Auffassung ist, dass der Weg, welcher über sein frisch erworbenes Grundstück verläuft, kein öffentlicher Weg ist und er diesen durch das Setzen eines Zaunes absperrt. Die Gemeinde jedoch die Eigenschaft eines öffentlichen Weges als erfüllt sieht, da der Weg schon seit Menschengedenken durch die Öffentlichkeit genutzt worden war und die Vorbesitzer des Privatgrundstücks auch nie nachweisbar etwas gegen diese Nutzung unternommen haben, die öffentliche Nutzung also seit jeher mindestens geduldet haben. Eine entsprechende Widmung kann durch die Gemeinde jedoch nicht belegt werden, da aufgrund des vermuteten Alters des Weges keine, soweit in die Vergangenheit reichenden Unterlagen in der Gemeinde vorliegen. In einer solchen Konstellation könnte ein öffentlicher Weg Kraft der Institution der unvordenklichen Verjährung vorliegen. Was die unvordenkliche Verjährung rechtlich darstellt, welche Voraussetzungen für sie vorliegen müssen und welche Folgen sich aus ihr ergeben, soll im folgenden Punkt 4.1 betrachtet werden.

Einen fast schon routinemäßig vorkommenden Sachverhalt, stellt der Bau eines Hauses oder ähnliches durch einen privaten Grundstückseigentümer auf seinem Grundstück und das damit verbundene Bedürfnis des Anliegers sein Grundstück zu betreten beziehungsweise zu befahren dar. Hierfür benötigt der Grundstückseigentümer eine entsprechende Zuwegung oder Zufahrt von einer Straße. Hieraus ergibt sich die Frage, wer die Errichtung oder Änderung einer solchen Verbindung beauftragt und bezahlt, aber auch wer für den Unterhalt einer solchen Verbindung zuständig ist. Ebenso muss erörtert werden, ob der Grundstückseigentümer eine Genehmigung für die Herstellung oder Änderung einer solchen Verbindung benötigt und falls ja, welche Art von Genehmigung durch wen zu erteilen ist. Sollte für die Herstellung einer Zufahrt beispielsweise keine Erlaubnis nach dem Straßenrecht von Nöten sein, soll ergründet werden, welche Möglichkeiten die Behörden haben, einen beispielsweise nötigen baulichen Eingriff in den Straßenkörper, in etwa eine Bordsteinabsenkung einzuschränken oder zumindest baulich vorzuschreiben. Dieser Sachverhalt wird im folgenden Punkt 4.2 betrachtet und erörtert.

4.1 Die unvordenkliche Verjährung

Die unvordenkliche Verjährung ist ein Institut für alte Wege und Straßen. Alte Straßen im Sinne des Straßenrechts sind durch Überleitungen entstanden. Durch die Straßengesetze der Länder wurden abweichende Regelungen dazu getroffen, welche Straßen bei dem erstmaligen In-Kraft-treten der Gesetze als öffentliche Straßen gelten. So haben die Länder Bayern, Berlin, Niedersachsen und Schleswig-Holstein in ihren Straßengesetzen geregelt, dass alle Straßen, welche zum In-Kraft-treten der Straßengesetze in ein Straßenverzeichnis eingetragen waren, als öffentliche Straßen anzusehen sind. Diese Herangehensweise gilt in Bayern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, dies erstreckt sich in diesen Ländern aber nur für Landstraßen 1. und 2. Ordnung.

Die Mehrzahl der Bundesländer haben hingegen geregelt, dass alle Straßen, welche durch die bis zum erstmaligen In-Kraft-treten der Straßengesetze der Länder geltenden Rechtsvorschriften öffentliche Straßen waren, auch solche bleiben. Diese Bundesländer sind Baden-Württemberg, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Thüringen. Aber auch Bayern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein wenden diese Verfahrensweise für alle Straßen an, welche nicht wie oben bereits aufgeführt Landstraßen 1. und 2. Ordnung sind.

Gänzlich anders wurde die Überleitung von öffentlichen Straßen in die neugeltenden Landesgesetze im Saarland sowie in Sachsen gehandhabt. In diesen beiden Bundesländern wurde geregelt, dass alle Straßen unabhängig von den bis dato geltenden Rechtsvorschriften, welche tatsächlich dem öffentlichen Verkehr dienen, öffentliche Straßen im Sinne der neu geltenden Straßengesetze wurden.⁵⁴

Für alte Straßen kann die Widmungstheorie des preußischen Oberverwaltungsgerichts nicht immer angewendet werden. Die preußische Widmungstheorie ist nur auf Straßen anzuwenden, welche nach den Vorschriften des preußischen Wegerechts angelegt wurden. Damit eine Straße nach dem preußischen Wegerecht für den öffentlichen Verkehr gewidmet war, bedurfte es drei Voraussetzungen. So mussten die frühere Wegepolizei, als Straßenaufsichtsbehörde, der nach öffentlichem Recht Wegeunterhaltungspflichtige und der Eigentümer des Landes, auf welchem die Straße liegt, sich einig sein, dass die Straße dem öffentlichen Verkehr dienen soll. Diese Einigung konnte auch stillschweigend erfolgen.

⁵⁴ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, S. 178 – 179.

In Sachsen reichte die Tatsache, dass ein Weg öffentlich genutzt wurde, damit dieser als öffentlicher Weg gilt nicht aus. Für die Regelung der Frage, ob ein Weg dem Gemeingebrauch dient oder nicht, wurde im Jahr 1891 eine Wegeordnung erlassen. So mussten für die Feststellung eines Weges beispielsweise Eintragungen im Grundsteuerkataster oder in Karten und Plänen vorhanden sein.⁵⁵

Für das Vorliegen der unvordenklichen Verjährung müssen ferner zwei Voraussetzungen vorliegen. Der Zustand, dass die alte Straße öffentlich genutzt wurde, muss ununterbrochen seit einer langen Zeit vorliegen. Dies müssen in der Regel länger als vierzig Jahre sein. Es darf sich im menschlichen Gedächtnis kein anderer Zustand manifestiert haben. Die beschriebene Unvordenklichkeit soll sich auf zwei Generationen erstrecken. Die Zeiträume zählen ab dem In-Kraft-Treten der jeweiligen geltenden Straßengesetze. Wurde also ein alter Weg, beziehungsweise eine alte Straße seit langer Zeit von der Öffentlichkeit frei und ungehindert genutzt und wird dadurch auf die allgemeine Rechtsüberzeugung geschlossen, dass der Weg oder die Straße dem allgemeinen Verkehr kraft des öffentlichen Rechts offensteht, so wird die Vermutung der Widmung durch die unvordenkliche Verjährung begründet. Es wird also vermutet, dass vor einer nicht bestimmbaren Zeit, stillschweigend oder ausdrücklich eine Widmung stattgefunden hat und stets kein Widerspruch des Grundstückseigentümers erfolgt ist.⁵⁶ Im Zweifel müssen Nachforschungen angestellt werden und nach Hinweisen gesucht werden, ob der alte Weg, unter dem bei seiner Entstehung geltenden Recht, die Voraussetzungen für eine Widmung erfüllt hätte.⁵⁷

Die reine öffentliche Nutzung des Weges reicht allerdings nicht aus. Einzige Ausnahme wäre, wenn die öffentliche Nutzung des Weges bereits seit der Zeit des Mittelalters bestehen würde und die Vorgänge der Entstehung des Weges durch die lang vergangene Zeit nicht mehr nachzuvollziehen ist.

Ein Aspekt der klar gegen eine Rechtsüberzeugung der Allgemeinheit zur uneingeschränkten Nutzung eines Weges spricht liegt vor, wenn im Grundbuch für das entsprechende Wegegrundstück ein Wegerecht eingetragen ist. Gleiches gilt, wenn der Weg über Grundstücke verläuft, welche sich in Privateigentum befinden. Die Voreigentümer können aber beispielsweise durch stillschweigende Duldung dazu beigetragen haben, dass sich die Überzeugung der Öffentlichkeit überhaupt bilden konnte, dass es sich bei dem Weg um einen öffentlichen Weg handeln könnte. Das Recht am Eigentum der Pri-

⁵⁵ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, S. 183 – 185.

⁵⁶ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, S. 192 – 193.

⁵⁷ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S.281.

vateigentümer ist derart geschützt, dass für das Vorliegen der unvordenklichen Verjährung sehr hohe Anforderungen zum Nachweis vorliegen. Deshalb wird in solchen Fällen in der Regel nicht vom Vorliegen einer unvordenklichen Verjährung und dem damit verbundenen Vorliegen eines öffentlichen Weges ausgegangen.

Ein weiteres Beispiel zum Nichtvorliegen eines öffentlichen Weges Kraft der unvordenklichen Verjährung ist das Anlegen eines Weges durch einen Privateigentümer auf seinem Grundstück neben einem bestehenden Weg. Selbst dann nicht, wenn die Öffentlichkeit ausschließlich den Weg über das Privatgrundstück nutzt und der bestehende öffentliche Weg nicht mehr genutzt wird und mit der Zeit verschwindet. Existenziell wichtig für das Vorliegen eines öffentlichen Weges Kraft dem Institut der unvordenklichen Verjährung ist, dass der heute bestehende Weg und der alte Weg identisch sind.

Ist die Nutzung der alten Straße zwar auf eine Benutzungsart beschränkt, die Straße aber für jedermann zugänglich, kann die Annahme des Vorliegens einer öffentlichen Straße begründet werden. Ist die Widmung einer Straße Kraft unvordenklicher Verjährung, welche allerdings nur einem begrenzten Benutzerkreis zur Verfügung steht, nachgewiesen, ist zu prüfen, ob es sich dann um einen beschränkt öffentlichen Weg handelt.

58

4.2 Die Grundstückszufahrt

Wie bereits festgestellt, dienen die Straßen dem Verkehr. Doch der Beginn und das Ende jedes Verkehrs liegt außerhalb der Straßen. In der Regel auf privaten Grundstücken. Diese Grundstücke müssen erreichbar sein. Dies ist ein Ausfluss des Anliegerrechts.⁵⁹ Der Anliegergebrauch als Form des Gemeingebrauchs beinhaltet grundsätzlich nur den erstmaligen Zugang zum Grundstück.⁶⁰

Man spricht deshalb vom Zuwegungsrecht, welches das Zugangsrecht und das Zufahrtsrecht beinhaltet. Diese Zuwegungen beziehungsweise Zufahrten sind unter Umständen dazu geeignet, den Verkehr zu gefährden oder zumindest die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erheblich zu beeinflussen. Die beiden Interessen, also das Interesse des öffentlichen Verkehrs und den Anliegerbedürfnissen müssen miteinander abgewogen werden. Für ein solches Abwägen müssen vier Kriterien betrachtet werden. Zum Ersten muss die Art der Verbindung gesehen werden.

⁵⁸ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, S. 193 – 194.

⁵⁹ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 1024

⁶⁰ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, S. 295

Handelt es sich also um eine Verbindung, welche für den fußläufigen Verkehr dienen soll, also einer Zuwegung oder soll die Verbindung Fahrzeugen dienen, in diesem Fall wird von einer Zufahrt gesprochen.

Des Weiteren muss differenziert werden, ob die Herstellung einer solchen Verbindung mit einem Eingriff in den Straßenkörper verbunden ist oder ob diese auch ohne eine solche zustande kommen soll. Auch zu welchem Zweck die Verbindung hergestellt werden soll ist ein Abwägungspunkt. So können Zuwegungen und Zufahrten beispielsweise der Zuwegung zu baulichen Anlagen dienen. Abschließend muss die Verkehrsbedeutung der Straße, von welcher aus die Zuwegung erfolgen soll, betrachtet werden. Hierbei sind Regelungen wie die anbaufreien Bereiche der Straßen innerhalb der geschlossenen Ortschaft und eventuelle Beschränkungen des Gemeingebrauchs einer freien Strecke zu beachten.⁶¹

Im Folgenden wird das Zufahrtsrecht betrachtet. Das Bundesfernstraßengesetz definiert Zufahrten als eine Verbindung zwischen einer Bundesstraße und einem Anliegergrundstück, welche für die Benutzung mit Fahrzeugen bestimmt ist. Dabei ist es irrelevant ob für diese Verbindung eine gesonderte Anlage, wie etwa eine Grabenbrücke, eine Rampe oder eine besondere Befestigung des Gehwegs von Nöten ist. Zufahrten können laut dem Bundesfernstraßengesetz auch für ein fußläufiges Ein- und Ausgehen genutzt werden. Dies aber nur wenn der fußläufige Verkehr auf der entsprechenden Bundesstraße, von welcher aus die Verbindung zu erfolgen hat, nicht ausgeschlossen ist. Gemäß des § 8a Abs. 1 S. 3 FStrG gelten auch Anschlüssen von Privatwegen auf eine Bundesstraße als Zufahrten. Nicht als Zufahrten im Sinne des Fernstraßengesetzes gelten die Einmündungen anderer öffentlichen Straßen auf eine Bundesstraße.⁶²

Zufahrten setzen eine besondere räumliche Beziehung zwischen der Straße und dem Anliegergrundstück für die Benutzung einer Straße voraus. Daraus folgt, dass eine Zufahrt auch nur von dem Eigentümer eines Grundstücks, welches an einer öffentlichen Straße gelegen ist, gefordert werden kann. Wenn diese Voraussetzungen vorliegen, steht dem Anlieger der Zugang beziehungsweise die Zufahrt auch ohne Erlaubnis frei.

⁶¹ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 1024

⁶² Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 1025

4.2.1 Erlaubnispflichtige Zuwegungen

Die Landesstraßengesetze regeln übereinstimmend mit dem Bundesfernstraßengesetz, dass die Errichtung von neuen Zufahrten und die Änderung von bestehenden Zufahrten einer Sondernutzungserlaubnis bedürfen, insofern sie sich auf Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen beziehen und die Zufahrt sich außerhalb der geschlossenen Ortschaft befindet. Dies entspricht sinngemäß den Regelungen des § 8a des Bundesfernstraßengesetzes. Dessen Regelung lautet in Absatz 1 Satz 1 wie folgt:

“Zufahrten und Zugänge zu Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten gelten als Sondernutzung im Sinne des § 8, wenn sie neu angelegt oder geändert werden”⁶³

Begründet liegt dies in der bereits vorliegenden Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, wohingegen in den Ländern dazu noch keine Rechtsprechung vorlag.⁶⁴

Eine Änderung einer Zufahrt ist baulich zu verstehen. Demnach liegt eine Änderung einer Zufahrt vor, wenn der bauliche Anschluss des Privatgrundstücks auf die Straße baulich verändert wird. Beispiele dafür sind die Verbreiterung der Zufahrt, die Änderung von Neigungswinkeln der Zufahrt oder auch wenn die Deckenart der Zufahrt geändert werden soll. Auch als Änderung der Zufahrt zählt die quantitative Steigerung der Verkehrsvorgänge in Bezug auf die Zufahrt. Nicht als Änderung einer Zufahrt zu verstehen sind reine Instandhaltungsmaßnahmen an der Zufahrt. Keiner Erlaubnis bedarf die Neuherstellung beziehungsweise die Änderung von Zufahrten innerhalb der Erschließungsbereiche der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Soll aber eine weitere Zufahrt hergestellt werden, so bedarf diese einer Sondernutzungserlaubnis. Das Anlegen von Zufahrten auf Bundesautobahnen wird vom Bundesfernstraßengesetz ausgeschlossen. Auf den Bundesautobahnen sind Zu- und Abfahrten als besondere Anschlüsse vorgeschrieben.⁶⁵

Ergänzend zu den Regelungen über die Zufahrten unterstellt Bayern auch die Neuanlage und die Änderung von Zufahrten zu Gemeindeverbindungsstraßen und Thüringen sogar die Neuanlage und Änderung von Zufahrten zu Gemeindestraßen dem Sondernutzungsrecht. Rechtliche Regelungen zu Zufahrten beziehungsweise Zuwegungen von Gemeindestraßen oder Landes- und Kreisstraßen, sind in den Landesgesetzen, außer in Thüringen, kaum vorhanden.⁶⁶

⁶³ § 8a Abs. 1 S. 1 FStrG

⁶⁴ Kodal, Straßenrecht, S. 1031

⁶⁵ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 1025

⁶⁶ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 1031

Die Verbindungen zu Gemeindestraßen und zu Landes- und Kreisstraßen innerhalb der zur Erschließung dienenden Teilen der Ortsdurchfahrten stellen allerdings die wichtigste und häufigste Fallgruppe bei Zufahrten und Zuwegungen dar. Im Zuge der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen regelt das Bundesfernstraßengesetz in Verbindung mit den Nutzungsrichtlinien 2014 ausdrücklich, dass die Herstellung oder die Änderung von Verbindungen in diesem Bereich nicht der Sondernutzung unterliegen und damit erlaubnisfrei sind. Dies begründet sich daraus, dass die Verbindungen in diesem Bereich Teil des Gemeingebrauchs sind. Eingeschränkt wird dieses Recht dadurch, dass die Verbindung den Gemeingebrauch nicht vermeidbar beeinträchtigen darf. Es muss also bewirkt werden, dass die Verbindungen nur an geeigneter Stelle und geeignet ausgestaltet werden.

67

Zusätzlich zu den aufgeführten Regelungen gibt es weitere Sonderfälle von Verbindungen, für welche unterschiedliche Verfahren Anwendung finden. Zufahrten von altersher bilden eine Kategorie dieser Verfahren. Bei diesen Verbindungen handelt es sich hauptsächlich um Zuwegungen zu öffentlichen Straßen an den sogenannten freien Strecken der Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen, welche in der Regel einem landwirtschaftlichen Zweck dienen. Die Nutzung dieser Verbindungen ist eine Straßenbenutzung kraft Anliegergebrauch. Es ist aufzuführen, dass diese Verbindungen der Beschränkung unterliegen, dass sie nur für den unveränderten Fortbestand und die unveränderte Fortbenutzung der Verbindung gelten. Sollten diese Verbindungen verändert werden oder neu angelegt werden, unterliegen diese sodann dem Sondernutzungsrecht.

Bereits im Zuge der Widmung einer Straße können Entscheidungen über die Zulässigkeit von Zufahrten und Zugängen getroffen werden. Wird eine Straße beispielsweise als ein selbständiger Radweg gewidmet, so sind Zufahrten ausgeschlossen. Durch Satzung können in einigen Bundesländern Zufahrten zu Gemeindeverbindungsstraßen untersagt werden, wenn dies durch Aspekte der Sicherheit beziehungsweise der Leichtigkeit des Verkehrs begründet wird. Eine solche Regelung findet sich in den Landesstraßengesetzen der Länder Nordrhein-Westfalen, dem Saarland und Baden-Württemberg.

Regelungen zu Zuwegungen und Zufahrten können nicht nur straßenrechtlich getroffen werden, sondern können auch durch das Baurecht geregelt werden. Entsprechende Regelungen über die Zulässigkeit dieser Verbindungen können durch einen Bebauungsplan durch die Gemeinden getroffen werden. Rechtsgrundlage hierfür bildet der § 9 Abs. 1 Nr. 11 des Baugesetzbuches. Wichtig hierbei auszuführen ist, dass eine Festsetzung über die Unzulässigkeit von Verbindungen durch einen Bebauungsplan nicht durch die

⁶⁷ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 1032

Zulässigkeit der Herstellung einer Verbindung durch das Straßenrecht angefochten werden kann.

Ein weiteres gesondertes Verfahren bildet die Neuschaffung von Zuwegungen im Flurbereinigungsverfahren, wenn die Schaffung der Zuwegung im Zuge eines Wege- und Gewässerplanes neu geschaffen wird. In diesem Falle ist keine Sondernutzungserlaubnis von Nöten, sondern nur die Beteiligung der Straßenbauverwaltung im Flurbereinigungsverfahren und der erteilten Zustimmung.⁶⁸

Wie eingangs bereits ausgeführt, besteht für die Entscheidung über die erlaubnispflichtigen Zufahrten für die zuständigen Behörden Ermessen. Das Entscheidungsverfahren erfolgt nach einem Muster. Grundlage für die Entscheidung bildet immer ein Antrag des entsprechenden Straßenanliegers. Zwingender Inhalt des Antrags ist eine möglichst genaue Ortsbeschreibung, an welcher die Verbindung erstellt oder gegebenenfalls geändert werden soll. Die Behörde hat dann vorrangig die Auswirkungen auf die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs zu betrachten, aus welchen sich ein Versagungsgrund für den Antrag ableiten ließe. Sollte dies nicht der Fall sein, sind für die zu erteilende Sondernutzungsgenehmigung zu beachten, dass diese nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden dürfen. Dies gilt sowohl auf der Ebene der Bundesstraßen als auch auf der Ebene der Landesstraßen.⁶⁹ Das sächsische Straßengesetz führt hierzu beispielsweise im § 18 Abs. 2 Satz 1 auf: „Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt werden.“⁷⁰

Es ist allerdings gesondert darauf hinzuweisen, dass für die Bundesstraßen durch § 8a Abs. 1 auch § 8 Abs. 8 des Bundesfernstraßengesetzes zu beachten ist, wonach kein Ersatzanspruch bei Widerruf, Sperrung, Einziehung oder Änderung der Straße für den Erlaubnisnehmer besteht. Hierbei fehlt der Aspekt der Sondernutzung auf Zeit.

Dies bedeutet, dass für den Erlaubnisnehmer ein Anspruch entstehen würde, insofern kein Zeitablauf bei der Genehmigung vorliegt. Aus diesem Grund wird durch die Nutzungsrichtlinie 2014 geregelt, dass innerhalb einer Sondernutzungserlaubnis, welche auf Zeit gewährt ist, die Regelungen des § 8 Abs. 8 des Bundesfernstraßengesetzes nicht angewendet werden können. Begründet liegt dies in der Vorrangigkeit des Entschädigungsrechts aus § 8a Abs. 4 – 6 des Bundesfernstraßengesetzes.

⁶⁸ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 1033 - 1035

⁶⁹ Vgl. Kodal, Straßenrecht, S. 1037

⁷⁰ § 8 Abs. 2 S. 1 SächsStrG

Für Verbindungen, welche auf einer unwiderruflichen Gestattung gemäß früherem Recht, oder auf einer Sondernutzungserlaubnis beruhen, welche noch nicht zeitlich abgelaufen ist oder die Sondernutzung durch den Gemeingebrauch begründet ist, so entsteht gegen den Straßenbaulastträger eine Ersatzpflicht, wenn die Verbindung durch Änderung oder Einziehung der Straße dauerhaft unterbrochen werden. Allerdings mit der Beschränkung, dass diese kostenmäßige Ersatzpflicht nur eintritt, wenn für das private Grundstück nicht anderweitig ausreichend an eine andere öffentliche Straße angeschlossen ist. Wenn die Änderung der Straße nur geringfügige Auswirkungen auf die Verbindung hat und diese mit verhältnismäßigen Mitteln angepasst werden kann, besteht infolgedessen keine Ersatzpflicht. Diese Kosten hat der Erlaubnisnehmer zu tragen.⁷¹

Im nächsten Schritt hat die Behörde die nötige technische Beschaffenheit der neu zu errichtenden oder zu ändernden Verbindung zu ermitteln. Begründet ist dies durch den Eingriff in die öffentliche Straße. Hierbei ist es unerheblich, ob es sich lediglich um eine Befestigung des Randstreifens, oder gar um eine Grabenbrücke, die Verrohrung eines Grabens oder ähnliches handelt. Eine solche Veränderung geht über einen Gemeingebrauch der öffentlichen Straße hinaus und setzt das Einverständnis der Straßenbaubehörde voraus. Dieses Einverständnis umfasst für die dem Gemeingebrauch der Straße dienenden Teile die Ausführung der Befestigung eines Gehwegs beziehungsweise eine nötige Bordsteinabsenkung oder auch für die übrigen Bestandteile der Straße, also die Arbeiten an Banketten oder beispielsweise Böschungen. Die Genehmigung kann als öffentlich-rechtliche Sondernutzung oder auch als privatrechtliche Gestattung erfolgen. Die Genehmigungen können Bedingungen enthalten, insofern diese für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs notwendig sind. Die Erfüllung dieser Bedingung ist Voraussetzung für die Zulässigkeit der Verbindung.

Der Anlieger muss die Verbindung gemäß den Anforderungen zur Sicherheit und Ordnung, sowie nach den anerkannten Regeln der Technik sowohl herstellen als auch unterhalten. Unter den anerkannten Regeln der Technik, sind Regeln welche durch die Praxis erprobt sind und sich bewährt haben. Sie werden von der Mehrzahl der Bautätigen als notwendig und richtig akzeptiert. Diese Definition ist relativ ungenau, weswegen Gerichte und Behörden sich im Zweifelsfall den Rat eines Sachverständigen einholen müssen.⁷²

⁷¹ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 1037

⁷² Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 1040 – 1041.

4.2.2 Erlaubnisfreie Zuwegungen

Erlaubnisfrei ist grundsätzlich die erste Zufahrt oder der erste Zugang von einem Privatgrundstück zu einer klassifizierten Straße, also Bundes-, Staats- und Kreisstraßen innerhalb der zur Erschließung dienenden Teile der Ortsdurchfahrten, sowie zu einer Gemeindestraße. Die Erlaubnisfreiheit begründet sich durch den zulässigen Anliegerbrauch als Form des gesteigerten Gemeingebrauchs.⁷³

Wie bereits ausgeführt sind beispielsweise in Sachsen Zuwegungen und Zufahrten auf Gemeindestraßen sowie auf Kreis-, Staats-, und Bundesstraßen innerhalb der zur Erschließung dienenden Teile der Ortsdurchfahrten erlaubnisfrei. Sollten für diese erlaubnisfreien Zufahrten und Zuwegungen aber Eingriffe in die Straße von Nöten sein, wie beispielsweise bei einer Bordabsenkung oder einem Gehwegumbau, stellt sich die Frage, wer die Kosten dieser Änderungen zu tragen hat. Grundlage für eine rechtliche Betrachtung bildet trotz der Erlaubnisfreiheit das Bundesfernstraßengesetz oder die entsprechenden Landesstraßengesetze.⁷⁴

Soll eine Zufahrt zu einer Gemeindestraße in Sachsen angelegt werden, so ergibt sich aus dem sächsische Straßengesetz, dass die Errichtung einer solchen Zufahrt keiner Sondernutzungserlaubnis bedarf. Damit ist der § 18 des sächsischen Straßengesetzes, welcher Regelungen zur Sondernutzungserlaubnis trifft, grundsätzlich nicht anwendbar. Jedoch verweist der § 22 Abs. 3 SächsStrG auf bestimmte Teile des § 18 SächsStrG. Demnach sind auf erlaubnisfreie Zufahrten und Zuwegungen gemäß des § 22 Abs. 2 SächsStrG unter anderem die Vorschriften des § 18 Abs. 4 Satz 1 und 2 SächsStrG anzuwenden.

Somit hat der Erlaubnisnehmer eine Zufahrt oder Zuwegung in der Art zu errichten und zu unterhalten, dass die Anforderungen der Sicherheit und Ordnung erfüllt sind und die Verbindung den anerkannten Regelungen der Technik entspricht. So bedürfen die Arbeiten an der Straße, der Zustimmung der Straßenbaubehörde, welche im Voraus eingeholt werden muss.⁷⁵

Bezogen auf das Beispiel einer neu zu errichtenden Zufahrt gemäß des § 22 Abs. 2 SächsStrG in Sachsen bedeutet dies, dass der Eigentümer des Privatgrundstücks die Zufahrt auf eigene Kosten nach den Vorgaben der Straßenbaubehörde zu errichten hat und ebenfalls in der Unterhaltungspflicht ist. Die Herstellung und Unterhaltung einer Zu-

⁷³ Vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, 2003, S. 315 – 316.

⁷⁴ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 1059.

⁷⁵ Vgl. § 22 Abs. 3 i. V. m. § 18 Abs. 4 S. 1 u. 2. SächsStrG.

fahrt zu einer Gemeindestraße wird durch diese Norm nicht abgedeckt. Aber es ist anzumerken, dass eine gewisse Kostenerstattungspflicht an den Träger der Straßenbaulast besteht, sollte dieser die Straße im konkreten den Fußweg erneuern, über welchen die Zufahrt erfolgt. Der Straßenbaulastträger kann dann diejenigen Kosten, welche ihm entstanden sind, um den Teil des Gehwegs zu erneuern über welchen die Zufahrt erfolgt. Allerdings besteht die Kostenvergütungspflicht nur für die Kosten, welche für den aufwendigeren Aufbau angefallen sind. Gleiches gilt für die Mehrkosten der Unterhaltung.

76

Der Wortlaut des § 16 des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt gleicht dem des § 16 des sächsischen Straßengesetzes.⁷⁷ Das Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt hat den Begriff der Mehrkosten in einem solchen Fall bereits ausgelegt und von den allgemeinen Erneuerungskosten abgegrenzt. Muss ein Gehweg für eine Überfahrt im Zuge einer Zufahrt besonders befestigt werden, um einer Belastung durch die Überfahrt von Fahrzeugen standzuhalten, so gelten diese Kosten als Mehrkosten. Dies gilt auch für die Kosten, welche anfallen, wenn der Gehwegbelag gegen einen anderen widerstandsfähigeren Belag ausgetauscht werden muss.

Kosten, welche aber ohnehin bei der Erneuerung des Gehwegs angefallen wären, sind nicht durch den Erlaubnisnehmer erstattungspflichtig. Mehrkosten sind also nur diejenigen Kosten, welche über den Bedarf des allgemeinen Verkehrsbedürfnisses hinausgehen. Durch das Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt wurden auch konkrete Arbeitsgänge benannt, welche bei der Herstellung von Grundstückszufahrten gegenüber dem den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen dienenden Ausbau eines Gehweges entstehen. Besonders benannt wurden hier unter anderem die Herstellung des Planums und die nötige Bodenverdichtung, der Einbau einer entsprechenden Frostschuttschicht, das Setzen von Einfassungssteinen sowie das Setzen der Bordsteine im Bereich der Zufahrt.⁷⁸

Einen Sonderfall bildet die Instandsetzung von erlaubnisfreien Grundstückszufahrten. Ist eine Grundstückszufahrt in Form einer Gehwegüberfahrt in einem der Sicherheit des Verkehrs nicht entsprechenden Zustand, beispielsweise durch einen Ausbruch von Asphalt, so kann der Straßenbaulastträger keine Instandsetzung von dem Grundstückseigentümer, dem die Zufahrt dient, verlangen.

⁷⁶ Vgl. § 16 Abs. 1 SächsStrG

⁷⁷ Vgl. §§ 16 StrG LSA u. § 16 SächsStrG

⁷⁸ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 1059 – 1061.

Begründet liegt dies darin, dass bei einer entsprechenden Auslegung der Straßengesetze der Grundstückseigentümer unabhängig davon, ob ihn ein Verschulden treffen würde, für den Zustand der Gehwegüberfahrt zuständig wäre, auch wenn die Zufahrt durch andere Benutzer, teils auch unberechtigt, genutzt wird.

In einem Urteil stellt das Verwaltungsgericht Ansbach, zumindest für den Anwendungsbereich des Straßengesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen fest, dass die Regelungen des § 20 Abs. 1 und 4 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen, welche festlegen, dass für die Unterhaltung von Zufahrten und Zugängen, welche nicht Sondernutzungserlaubnispflichtig sind, trotzdem die Regelungen des § 18 Abs. 4 S. 1 und 2 StrWG NRW anzuwenden sind, für erlaubnisfreie Zufahrten welche dem Anliegerbrauch dienen nicht anzuwenden sind.

Nach dem Wortlaut des § 18 Abs. 4 S. 1 und 2 StrWG NRW ist der Erlaubnisnehmer verpflichtet, die Anlage nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik zu errichten und zu unterhalten. Das Gericht führt in der Urteilsbegründung weiter aus, dass der Verweis von § 20 Abs. 4 StrWG NRW auf Teile des § 18 Abs. 4 StrWG NRW stattdessen auf Zufahrten abziele, welche zwar nach § 20 Abs. 1 S. 2 StrWG NRW als Sondernutzung gelten, aber einer Erlaubnisbefreiung gemäß § 20 Abs. 3 StrWG NRW unterliegen.⁷⁹

Das sächsische Straßengesetz verweist sinngleich wie das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen auf die Unterhaltungspflichten des Erlaubnisnehmers für Zufahrten, welche einer Sondernutzungserlaubnis bedürfen.⁸⁰ Demzufolge sind die Ausarbeitungen des Verwaltungsgerichts Arnsberg auch auf die Auslegung des sächsischen Gesetzestextes anwendbar. Infolgedessen besteht keine Unterhaltungspflichten für die erlaubnisfreie Zufahrt durch den Grundstückseigentümer.

⁷⁹ Vgl. VG Arnsberg, Urteil vom 31.01.2019 - 7 K 3848/18

⁸⁰ Vgl. § 22 Abs. 3 i. V. m. § 18 Abs. 4 Satz 1 u. 2 SächsStrG; § 20 Abs. 4 i. V. m. § 18 Abs. 4 S. 1 u. 2 StrWG NRW

4.2.3 Sondernutzungserlaubnisbedürftige Zuwegungen im innerörtlichen Bereich

Einen Sonderfall stellt die zweite Grundstückszufahrt beziehungsweise jede Weitere im innerörtlichen Bereich dar. Diese sind geeignet die Verkehrssicherheit zu stören. Zumal zur Deckung des Anliegergebrauchs bereits die erste Zufahrt zur Verfügung steht. Die Rechtsprechung der Bundesländer variieren zwar leicht zu diesem Thema, doch haben die Sondernutzungserlaubnispflichtigkeit von zusätzlichen Zufahrten gemein.

So hat das Verwaltungsgericht Berlin festgestellt, dass die Herstellung einer zusätzlichen Zufahrt zu einem Grundstück grundsätzlich einer Sondernutzungserlaubnis Bedarf, wenn das Grundstück bereits verkehrsmäßig ausreichend erschlossen ist. Gleiches gilt für Lebensmittelmärkte, welche sich darauf berufen, dass eine weitere Zufahrt ihren Kundenzustrom erhöht und das Grundstück dadurch einfacher und gewinnbringender vermietet werden könne. Der bayrische Verwaltungsgerichtshof verweist gleichermaßen auf eine Sondernutzungserlaubnispflicht von zusätzlichen Zufahrten und befindet, dass selbst wenn das Grundstück durch eine zweite Zufahrt von den geländemäßig gegebenen Höhenunterschieden besser erschlossen werden könne, nicht als genehmigungsfrei. Auch der hessische Verwaltungsgerichtshof bestimmt die zweite und jede weitere Zufahrt zur Sondernutzungserlaubnispflicht.⁸¹

⁸¹ Vgl. Kodal, Straßenrecht, 2021, S. 1061 – 1062.

5. Fazit

Im Folgenden sollen die ausgearbeiteten Ergebnisse zur unvordenklichen Verjährung und ihrer Relevanz für Straßen im Freistaat Sachsen, sowie die Unterhaltungspflichten von Grundstückseigentümern für die durch sie in Form des gesteigerten Gemeingebrauchs genutzten Zufahrt, zusammengefasst werden.

5.1 Die unvordenkliche Verjährung und ihre Relevanz in Sachsen

Im Punkt 4.1 dieser Arbeit wurden die unvordenkliche Verjährung mit ihren Voraussetzungen und ihren Folgen erörtert. Sehr kurz zusammengefasst, bildet die unvordenkliche Verjährung eine Vermutung ab. Nämlich, dass eine alte Straße zwar nicht nachweislich öffentlich gewidmet wurde, aber unterstellt wird, dass die Widmung vor langer Zeit erfolgt ist. Dabei ersetzt die unvordenkliche Verjährung nicht die Widmung. Es ist auszuführen, dass die Institution der unvordenklichen Verjährung vor allem in den alten Bundesländern, wie zum Beispiel Bayern von größerer Relevanz ist. Die neuen Bundesländer, also Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie Berlin als Sonderfall, mussten ihre Straßengesetze nach dem Beitritt in die Bundesrepublik Deutschland neu fassen.

Gerade Sachsen hat mit seiner Regelung im § 53 des sächsischen Straßengesetzes, diejenigen Straßen welche zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Straßengesetzes öffentlich genutzt wurden oder betrieblich-öffentliche Straßen waren, als öffentliche Straßen definiert. Damit wird eine Relevanz der unvordenklichen Verjährung für den Freistaat Sachsen nahezu auf null minimiert. Für den in Punkt 4 aufgeführten Sachverhalt hätte das bedeutet, dass der Weg, welcher über das Grundstück des Privateigentümers führt mit In-Kraft-Treten des sächsischen Straßengesetzes straßenrechtlich zu einem öffentlichen Weg geworden wäre, insofern er zu diesem Zeitpunkt unter einer öffentlichen Nutzung stand. Ich sehe die Institution der unvordenklichen Verjährung als ein Instrument an, welches geschaffen wurde um Lücken in den rechtlichen Normen, welche bei den Änderungen der Straßengesetze über die Jahre aufgetreten sein können beziehungsweise Versäumnisse bei der Widmung oder auch das Fehlen von entsprechenden Unterlagen zu heilen.

5.2 Unterhaltungspflichten des Anliegers bei Zufahrten in Sachsen

Wie unter dem Punkt 4.2 ausgeführt richtet sich eine etwaige Unterhaltungspflicht für Zugänge und Zufahrten im Freistaat Sachsen immer nach der jeweiligen Straße, von welcher aus die Verbindung hergestellt wurde und ob sich daraus eine Pflicht zur Sondernutzungserlaubnis ergibt oder diese sich zu einem Teil aus dem Vorliegen des gesteigerten Gemeingebrauchs in Form des Anliegergebrauchs ergibt. Es muss also unterschieden werden, ob die Zufahrt auf eine Bundes-, Staats- oder Kreisstraße, außerhalb der zur Erschließung bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten, also außerhalb der Ortsdurchfahrten erfolgen soll oder die Zufahrt sich auf eine klassifizierte Straße innerhalb der Ortsdurchfahrten beziehungsweise auf eine Gemeindestraße bezieht. Eine Zufahrt auf Erstere wäre Sondernutzungserlaubnisbedürftig. Die Gemeinden können eine Instandsetzung der Zufahrt oder Zuwegung von dem betreffenden Grundstückseigentümer nur Verlangen, insofern für die Zufahrt eine Sondernutzungserlaubnis vorliegt oder dieser ausnahmsweise von der Sondernutzungserlaubnis befreit ist. Im Umkehrschluss ist also festzuhalten, dass keine Unterhaltungspflicht für die Nutzer von Zufahrten welche keiner Erlaubnis bedurften trifft. Damit liegt die Unterhaltungspflicht von Zufahrten auf Gemeindestraßen oder auf klassifizierte Straße innerhalb der Ortsdurchfahrten bei den jeweiligen Trägern der Straßenbaulast.

Den Trägern der Straßenbaulast steht es offen, Kosten, welche für die Herstellung einer Zuwegung im Zuge eines grundhaften Ausbaus einer Straße oder einer Unterhaltungsmaßnahme entstehen, sich vom Anlieger erstatten zu lassen. Wobei sich Kostenerstattungsanspruch allerdings nur auf die tatsächlichen Mehrkosten des Ausbaus gegenüber einem den gewöhnlichen Verkehrsbedürfnissen genügenden Ausbau beschränkt.

Bei der Erstellung dieser Arbeit und der damit verbundenen thematischen Befassung mit den Regelungen über Zufahrten und Zuwegungen tat sich ein weiteres Problemfeld auf, welches in zukünftigen Arbeiten näher betrachtet werden sollte. Bei den erlaubnisfreien Zufahrten innerhalb der Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen und vor allem bei den Gemeindestraßen tritt bei den Tiefbauämtern der Gemeinden häufig eine gewisse Unsicherheit auf. Den Gemeinden scheint kein Instrument zur Verfügung zu stehen, um die Größe von Zufahrten an Straßen mit unbefestigtem Seitenrand zu regulieren. Problematisch wird dies beispielsweise, wenn der Eigentümer eines Grundstücks die komplette Seite seines Grundstücks zur anliegenden Straße hin öffnet und einen abgesenkten Bord an seiner Grundstücksgrenze einbaut. Straßen mit unbefestigten Seitenstreifen fehlen in der Regel Straßenwassereinfläufe und die einzig mögliche Ableitung des Niederschlagswassers erfolgt, insofern keine Straßengräben vorhanden sind, über die un-

befestigten Randstreifen. Die Versickerung des Niederschlagswassers erfolgt zweifelsohne zum Teil auch über unbefestigten Flächen entlang der Grundstücksgrenzen der Anliegergrundstücke. Durch eine Bordsteinsetzung wie oben beschrieben, kann das Niederschlagswasser nicht mehr wie bisher versickern und es kommt zur Pfützenbildung oder im schlimmsten Fall, bei einer Straße mit Gefälle, zum Weiterfluss des Niederschlagswassers, welches eventuell Schäden oder Verschmutzungen an anderen Grundstücken verursacht.

Die Gemeinden stehen solchen Zufahrten meist hilflos gegenüber, da das sächsische Straßengesetz keine Eingriffsmöglichkeiten für einen solchen Sachverhalt vorsieht. Würde an der Straße ein Gehweg angebaut sein oder gar die asphaltierte Fläche der Straße an die Grundstücksfläche anschließen, so hätte die Gemeinde einen Handlungsspielraum, da Eingriffe in Form von Umbauarbeiten an der Straße von Nöten wären und die Gemeinde hier ihre Zustimmung erteilen müssen. Es wäre zu untersuchen ob andere rechtliche Normen, anstelle des Straßenrechts, für solche Sachverhalte einschlägig wären. In etwa könnten Regelungen der Straßenverkehrsgesetze oder des Bürgerlichen Gesetzbuches einer solchen Zufahrt entgegenstehen.

Kernsätze

Zum Abschluss dieser Bachelorarbeit sind folgende Kernsätze festzuhalten:

1. Das Straßenrecht ist über Jahrhunderte mit der Entstehung und Entwicklung der Straßen gewachsen.
2. Die Wichtigkeit und der damit verbundene Ausbau und Unterhalt der Straßen nahm mit der Zeit zu.
3. Das zentrale Straßen Gesetz des Bundes ist das Bundesfernstraßengesetz.
4. Die Bundesländer haben jeweils eigene, zum Teil unterschiedliche Landesstraßengesetze.
5. Mit dem Beitritt der neuen Bundesländer zur Bundesrepublik Deutschland, mussten die Straßengesetze dieser Länder neu erlassen werden.
5. Die Widmung ist die zentrale Allgemeinverfügung, welche einer öffentlichen Straße von einer privaten Straße unterscheidet und sie zur öffentlichen Sache macht.
6. Die unvordenkliche Verjährung ist ein Institut, welches als Hilfskrücke für die Öffentlichkeit von alten Wegen ohne nachweisliche Widmung dient.
7. Zufahrten sind existenzielle Anlagen für Grundstückseigentümer an Straßen.
8. Zufahrten unterscheiden sich in erlaubnispflichtige und erlaubnisfreie Zufahrten, sowie in ihrer baulichen Ausführung.
9. Die Klassifizierung der Straße und der damit verbundenen Bedeutung für den Verkehr spielt bei der Bewertung von Zufahrten eine erhebliche Rolle zu.
9. Der Ermessens- und Handlungsspielraum der Straßenbaubehörden ist bei erlaubnispflichtigen Zufahrten größer als bei erlaubnisfreien Zufahrten.

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
BauGB	Baugesetzbuch
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
LISt	Sächsisches Landesinstitut für Straßenbau
S.	Seite
SächsStrG	Sächsisches Straßengesetz
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen

Literaturverzeichnis

Bachmeier - Müller - Rebler: *Straßen- und Straßenverkehrsrecht für Kommunen – Die wichtigsten Bestimmungen mit praxisbezogenen Erläuterungen*. Ohne Auflage, Köln, Carl Link Kommunalverlag, 2017.

Koch, Alois: Straßen (Mittelalter/Frühe Neuzeit). Ohne Datum, verfügbar unter: [https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Stra%C3%9Fen_\(Mittelalter/Fr%C3%BChe_Neuzeit\)](https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Stra%C3%9Fen_(Mittelalter/Fr%C3%BChe_Neuzeit)) [Zugriff am 01.04.2023].

Kodal, Kurt: *Straßenrecht*. 8. Auflage, Verlag C. H. Beck oHG, München, 2021.

Mönkemann, Petra; Hoffmann, Fritz-Egbert: *Straßenrecht des Freistaates Sachsen*. 1. Auflage, München, Verlag Franz Rehm GmbH & Co KG, 1993.

Müller, Winfried: "Bewegung und Begegnung" auf der via regia. 2011, verfügbar unter: <https://www.isgv.de/aktuelles/sachsen-weltoffen/details/bewegung-und-begegnung-auf-der-via-regia> [Zugriff am 02.05.2023].

Partschefeld, Ivo: *Sachsens Wege*. 2023, verfügbar unter: <https://www.sachsens-wege.de/index.php/recht> [Zugriff am 02.05.2023].

Sächsisches Landesinstitut für Straßenbau: *Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen*. Rochlitz, 04.1997.

Sauthoff, Michael: *Straße und Anlieger*. Ohne Auflage, München, Verlag C.H. Beck München, 2003.

Rechtsprechungsverzeichnis

Verwaltungsgericht Arnberg, Urteil vom 31.01.2019 – 7 K 3848/18

Rechtsquellenverzeichnis

Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist.

Sächsisches Straßengesetz vom 21. Januar 1993 (SächsGVBl. S. 93), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. August 2019 (SächsGVBl. S. 762; 2020 S. 29) geändert worden ist.

Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) vom 6. Juli 1993, (GVBl. A. 334), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. März 2023 (GVBl. LSA S. 178) geändert worden ist.

Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Straßen- und Bestandsverzeichnisse vom 4. Januar 1995 (SächsGVBl. S. 57), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 2. März 2012 (SächsGVBl. S. 163) geändert worden ist.

Eidesstattliche Versicherung

Ich versichere hiermit an Eides Statt, dass ich die vorgelegte Bachelorarbeit selbständig verfasst, nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie alle Stellen der Arbeit, die wörtlich oder sinngemäß aus anderen Quellen übernommen wurden, als solche kenntlich gemacht habe und die Bachelorarbeit in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorlegt wurde.

Die gedruckte und digitalisierte Version der Bachelorarbeit sind identisch.

Pirna,

Unterschrift