



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

An den Bürgermeister der
Stadt Rahden
Herrn Bernd Hachmann
Lange Str. 9
32369 Rahden

Stadt: Rahden / Westf.
Eing: 16. Jan. 2015
Amt: *Bgm.*

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211 • 4587-1
Telefax 0211 • 4587-211
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: III/1 642-00 Th/Da
Ansprechpartner/in:
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-233

13. Januar 2015

Antrag der Fa. Heinrich Meier Eisengießerei GmbH & Co. KG, Auf der Welle 5-7, Rahden, auf Einziehung / Entwidmung der Gemeindestr. „Auf der Welle“ im Abschnitt von der „Weher Str.“ bis zur Einmündung „Lange Reihe“ nach den Bestimmungen des Straßen- und Wegegesetzes NRW zum Zwecke der Nutzung als Werkstraße
Rechtsgutachten des Städte- und Gemeindebundes
Ihr Schreiben vom 21.11.2014, Ihr Zeichen: 66.14.09 Dr./Lap

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Hachmann,

auf Ihre oben bezeichnete Anfrage teilen wir Ihnen Folgendes mit:

Durch die Einziehung als Gegenakt zur Widmung wird die öffentliche Sachherrschaft über eine Straße und die Eigenschaft als öffentliche Straße im Rechtssinne (wieder) beseitigt, § 7 Abs. 1 StrWG NRW.

Die Einziehung einer Straße ist geboten, wenn diese entweder keine Verkehrsbedeutung mehr hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für ihre Beseitigung vorliegen. Sie hat im Regelfall weitreichende Wirkungen, durch die insbesondere die Anlieger betroffen werden können. Daher ist die Einziehung an materielle Voraussetzungen und ein förmliches Verfahren geknüpft (vgl. § 7 Abs. 4 StrWG NRW).

Das Tatbestandsmerkmal des völligen Wegfalls der Verkehrsbedeutung liegt hier offenbar nicht vor. Eine Verringerung der Verkehrsbedeutung erfordert nicht die Einziehung. Bei einer Straße mit Erschließungsfunktion ist die Voraussetzung beispielsweise nicht erfüllt, wenn die Straße noch für Anlieger eine Rest-Verkehrsbedeutung hat. Nach unserer Einschätzung kann dies auch nicht ins Belieben der betroffenen Anlieger gestellt werden, sondern muss von der Straßenbaubehörde öffentlich rechtlich ermessensfehlerfrei entschieden werden. Das Vorhandensein von Fernmeldekabeln und anderen Einrichtungen, von Versorgungs- und Entsorgungsleitungen (Kanalisation) ist dagegen kein Hinderungsgrund für die Einziehung vgl. zum Ganzen Fickert, Straßenrecht in NRW, 3. Auflage, § 7, Rn. 5f.

Der zweite Tatbestand, das Vorliegen „überwiegender Gründe des öffentlichen Wohls“, ist ein qualitativ über die Begriffe „öffentliches Interesse“ oder „öffentlicher Belang“ hinausgehender Rechtsbegriff. Der Begriff besagt, dass es neben einer Straße als öffentliche Verkehrsverbindung mit aus der Natur der Sache begrenzten öffentlichem Interesse bestimmte darüber hinausgehende Gründe des Allgemeinwohls zur Beseitigung einer Straße geben kann. Gründe des öffentlichen Wohls können beispielsweise solche sein, die die Beseitigung einer Straße in einem zu erweiternden Naturschutzgebiet zum Schutz der dort lebenden Tierwelt, zur Gestaltung eines Naherholungsgebiets, zuguns-

ten der Allgemeinheit angezeigt sein lassen. Dazu zählt ferner die Förderung des Kurbetriebs in Kur- bzw. heilklimatischen Orten. Ganz allgemein gehören dazu städtebauliche Zielvorstellungen zur geordneten Entwicklung des Gemeinwesens. Entspricht die Einziehung einer Straße einem rechtsverbindlichem Bebauungsplan, so ist das öffentliche Wohl durch die Festsetzungen des Bebauungsplans rechtssatzmäßig festgestellt (Fickert a.a.O. Rn. 7f).

Die von der Fa. Meier vorgetragenen Erwägungen erscheinen zunächst privatnützig, wenn es darum geht, die betrieblichen Abläufe zu optimieren. Ob die weitergehenden Gründe, die zweifelsfrei dem öffentlichen Wohl zuzuordnen sind, vorliegend rechtlich ausreichend sind, ist bislang nach unseren Recherchen kaum belegt. Die Verkehrssicherheit ist natürlich eine Frage des öffentlichen Wohls. Er erscheint allerdings rechtlich fragwürdig und eher paradox, eine Anliegerstraße wegen der darin stattfindenden Verkehre ganz zu sperren, um die Verkehrssicherheit herbeizuführen. Vielmehr sind ja vorliegend offenbar auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Erreichung der Verkehrssicherheit erfolgt.

Ein weiterer Grund des öffentlichen Wohls ist aus unserer Sicht die Wirtschaftsförderung und die Bestandspflege heimischer Unternehmen. Hierzu gibt es allerdings bislang wenig Anhaltspunkte in der Fachliteratur.

Wir schließen uns an dieser Stelle der Aussage des Landtagsabgeordneten Ortgies an, wonach die hier vorliegende Angelegenheit nicht in Düsseldorf am „grünen Tisch“, sondern nur durch kreative Lösungsansätze vor Ort bereinigt werden kann. Gerade das weitergehende Bedürfnis der Fa. Siedeburger Stahl- und Glasbau spricht aus unserer Sicht dafür, evtl. über einen B-Plan eine Neuordnung des Gebiets zu erwägen. In dem Zusammenhang könnte erörtert werden, inwieweit kürzere Radwegführungen möglich sind. Wenn beispielsweise eine niveaugleiche Klärung der Bahnanlagen zu gefährlich ist, könnte die Fa. Meier Eisengießerei dazu bewogen werden, eine Fußgänger- und Fahrradüberquerung zu finanzieren.

Hinsichtlich der Verkehrsverlagerungen und längeren Wege für die Verkehrsteilnehmer ist aber folgendes anzumerken:

Der Gemeingebrauch eröffnet das Recht auf Benutzung öffentlicher Straßen, aber nicht auf die Benutzung bestimmter Straßen und die Aufrechterhaltung der Benutzungsmöglichkeit einer bestimmten Straße, weil sie die kürzeste Verbindung zwischen Quelle und Ziel ist. Dieses subjektiv-öffentliche Recht umfasst nicht einen Anspruch auf Schaffung/Begründung, Erweiterung und Beibehaltung des „Substrats“, d. h. der Straße, die den Gemeingebrauch vermittelt. Ob, wann und wie die öffentliche Hand im Rahmen der Daseinsvorsorge der Vorhaltung öffentlicher Straßen nachkommt, unterliegt der Entscheidung der staatlichen und kommunalen Organe. Jeder muss sich mit dem abfinden, was geboten wird. Deshalb heißt es in § 14 Abs. 1 StrWG ausdrücklich: Auf Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht kein Rechtsanspruch. Es gibt kein Recht auf Gemeingebrauch, sondern lediglich auf Ausübung des Gemeingebrauchs. Niemand kann aus einer Beschränkung oder Wegfall des Gemeingebrauchs z. B. durch Einziehung der Straße Rechte herleiten. Vgl. zum Ganzen Fickert, Straßenrecht in NRW, 3. A., § 14, Rn. 8.

Ansprüche können nur aus dem Anliegergebrauch, aus Eigentumsrechten (Abbindung eines Anliegergrundstücks) und evtl. aus Ermessensfehlgebrauch im Rahmen einer planungsrechtlichen Abwägung (Planfeststellung oder B-Plan) hergeleitet werden. Dabei geht der Ermessensspielraum der Kommune sehr weit. So hat das BVerwG (9 A 27.03, 28. Januar 2004) zur Beseitigung eines Bahnübergangs und dem Vertrauen der Anlieger auf Aufrechterhaltung einer günstigen Verkehrsverbindung folgendes ausgeführt:

Die Beseitigung eines Bahnübergangs kann abwägungsfehlerfrei zur Folge haben, dass dadurch für einzelne Anlieger eine zumutbare fußläufige Verbindung zum Bahnhof verloren geht, weil die Ersatzlösung zu einem Umweg von bis zu 3 km führt.

Den Klägern wurde in dem Fall keine gefestigte Rechtsposition auf Beibehaltung des Bahnübergangs oder die Schaffung einer vergleichbaren Überquerung zugestanden. Der nahe gelegene Bahnüber-

gang, der den direkten Zugang zu dem Ortsteil H.-Land und vor allem eine kurze Verbindung zu dem nördlich der Bahnlinie gelegenen Bahnhof H.-Land eröffnete, stellte lediglich eine günstige Verkehrslage dar.

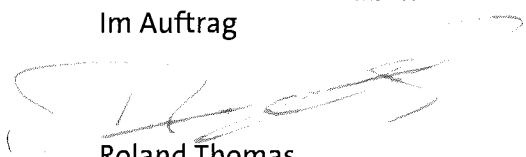
Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat der Anlieger einer Straße jedoch keinen Anspruch darauf, dass eine bisher gegebene Verkehrslage aufrechterhalten bleibt. Hat eine Planung die Verschlechterung der für ein Grundstück bisher bestehenden Verkehrsverhältnisse zur Folge, so wird der Anlieger dadurch in aller Regel nicht in seinen Rechten verletzt. Ganz allgemein ist ein etwaiges Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. Es ist hierbei im Rahmen der eingeschränkten gerichtlichen Abwägungskontrolle auch nicht zu beanstanden, dass im Ergebnis Umwege von bis zu 3 km zugemutet werden.

Ebenfalls für den gegenüber dem allgemeinen Gemeingebruch stärker geschützten Anliegergebrauch hat das Bundesverwaltungsgericht in einer Entscheidung vom 21.12.2005 (BVerwG 9 A 12.05) ausgeführt, dass der Anliegergebrauch auch unter Berücksichtigung des Art. 14 GG keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung gewährt. Anlieger werden durch eine Verschlechterung der für ihre Grundstücke bestehenden Verkehrsverhältnisse in der Regel nicht in ihren Rechten verletzt. Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. Das bedeutet zugleich, dass Nachteile einer Änderung der Verkehrslage zumindest dann entschädigungslos hinzunehmen sind, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen.

Rein rechtlich würden also die vorgebrachten Einwände der Anlieger der umliegenden Straßen wohl nicht durchgreifen. Das gilt selbst dann, wenn durch veränderte Verkehrsverhältnisse Straßenbauarbeiten erforderlich würden, die sogar beitragsrechtlich relevant sein könnten. Nach der Rechtsordnung unterstehen Straßen einem ständigen Wandel; niemand kann damit rechnen, dass die von ihm vor seiner Haustür vorgefundenen Verkehrsverhältnisse auf Dauer unverändert bleiben.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben weitergeholfen zu haben. Zu unserer Entlastung senden wir Ihnen die Original-Akte zurück.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Roland Thomas

Anlage