



Wissenschaftlicher Dienst

Aktenzeichen WD 3/52-1519

18. November 2004

**Einfügung einer gesetzlichen Vermutung in das Landesstraßengesetz
zur Arbeitserleichterung für die Behörden und Gerichte
im Hinblick auf die Regelung des § 54 Satz 1 LStrG**

A. Auftrag

Vor dem Hintergrund der derzeitigen Beratungen des Gesetzentwurfs der Landesregierung für ein Landesgesetz zur Änderung des Landesstraßengesetzes (LT-Drs. 14/3382) hat die Fraktion der SPD den Wissenschaftlichen Dienst um Überprüfung gebeten, ob der Einfügung einer widerlegbaren gesetzlichen Vermutung in das Landesstraßengesetz (LStrG)¹ dafür, dass alle Straßen, die seit mindestens 15 Jahren vor In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes vorhanden waren, als öffentliche Straßen gelten, rechtliche oder tatsächliche Bedenken entgegenstehen.

Wie die Fraktion der SPD ausführt, liegt die Intention einer solchen widerlegbaren Vermutung darin, die in der Praxis häufig auftauchenden Zweifelsfragen, ob eine Straße in der Vergangenheit gewidmet worden ist, zu vermeiden. Die entsprechende Feststellung setzte nach Auskunft der Praxis eine schwierige und Zeit raubende Prüfung nach preußischem, französischem, nassauischem, bayerischem und sonstigem Recht voraus, und zwar vor allem im Verwaltungsprozess auch dann, wenn die Eigenschaft als öffentliche Straße nicht bestritten werde. Die zu prüfende Regelung solle insoweit vor allem der Herstellung der Rechtssicherheit

¹ In der Fassung vom 1. August 1977 (GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Artikel 59 des Gesetzes vom 21. Juli 2003 (GVBl. S. 155).

Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes sind parlamentsinterne Stellungnahmen, die nicht für die öffentliche Diskussion außerhalb des Landtags bestimmt sind. Eine - auch nur auszugsweise - Veröffentlichung oder Verbreitung bedarf der Zustimmung des Direktors beim Landtag.

und der Verwaltungsvereinfachung dienen, denn nur dann, wenn berechtigte Zweifel vorgebracht werden würden, müsse danach in eine entsprechende Überprüfung der Widmung der Straße in der Vergangenheit eingetreten werden.

Es soll daher in § 54 LStrG folgender neue Satz 2 eingefügt werden: „Straßen, die seit mindestens 15 Jahren vor In-Kraft-Treten dieses Gesetzes vorhanden waren, gelten als öffentliche Straßen.“ Als alternative Formulierung kommt in Betracht: „Dies wird für Straßen, die mindestens 15 Jahre vor In-Kraft-Treten dieses Gesetzes dem öffentlichen Verkehr dienen, vermutet.“ In Anlehnung an § 5 Abs. 6 des Bremischen Landesstraßengesetzes lautet eine weitere alternative Formulierung wie folgt: „Dies wird für Straßen, die mindestens 15 Jahre vor In-Kraft-Treten dieses Gesetzes dem öffentlichen Verkehr dienen und diesem kraft Privatrechts nicht entzogen werden können, vermutet.“

B. Stellungnahme

I. Vorbemerkung

Die (verfassungs)rechtliche Prüfung der in Rede stehenden gesetzlichen Vermutung erfordert es, zunächst den rechtlichen Rahmen auszuloten, innerhalb dessen sich die neue Regelung bewegen würde. Nach einer Erörterung des im Zusammenhang mit der Herstellung öffentlicher Straßen zentralen Widmungsbegriffs und einer Einführung in die Problematik der rechtlichen Einordnung alter Wege und Straßen (II.) sollen daher die rechtlichen Konsequenzen der zu prüfenden Regelung untersucht werden (III.). Erst im Anschluss hieran kann eine verfassungsrechtliche Prüfung erfolgen (IV.) und abschließend zu den verschiedenen Fassungen des neu einzufügenden § 54 Satz 2 LStrG Stellung genommen werden (V.).

II. Die straßenrechtliche Widmung und die rechtliche Einordnung alter Wege und Straßen

1. Die straßenrechtliche Widmung – Begriff und Wirkung

Gemäß § 1 Abs. 2 LStrG sind öffentliche Straßen im Sinne dieses Gesetzes die dem öffentlichen Verkehr *gewidmeten* Straßen, Wege und Plätze. § 1 Abs. 2 LStrG folgt damit – wie die Landes-, Straßen- und Wegegesetze der übrigen Bundesländer sowie das Bundesfernstra-

ßengesetz (FStrG)² auch – der bereits vom Preußischen Oberverwaltungsgericht³ entwickelten so genannten Widmungstheorie. Entscheidend für die *Öffentlichkeit* einer Straße ist danach ihre *Widmung*. Ohne Widmung kann es einen öffentlichen Weg nicht geben⁴.

Das Straßenrecht ist Teil des öffentlichen Sachenrechts. Widmung im Sinne des öffentlichen Sachenrechts ist die durch die Rechtsordnung mit Rechtswirkungen verbundene Bestimmung einer Sache für einen öffentlichen Zweck⁵. Wesentlicher Inhalt ist also die Bestimmung des Widmungszwecks, insbesondere des zulässigen Gebrauchs. Im Straßenrecht dient die Widmung dazu, die Straße einer besonderen öffentlich-rechtlichen Nutzungsordnung zu unterstellen⁶.

Die Widmung erfolgt grundsätzlich durch Erlass einer Widmungsverfügung. So regelt etwa für Rheinland-Pfalz die Vorschrift des § 36 Abs. 1 Satz 1 LStrG, dass der Träger der Straßenbaulast im Benehmen mit der Straßenbaubehörde die Widmung einer Straße für den öffentlichen Verkehr verfügt. Jedoch existieren auch sonstige Widmungsarten⁷, wobei im vorliegenden Zusammenhang der so genannten Widmung „kraft unvordenklicher Verjährung“ besondere Bedeutung zukommt. Hierauf wird im Weiteren noch näher einzugehen sein⁸.

Voraussetzung der Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstückes ist oder der Eigentümer oder ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt haben oder der Träger der Straßenbaulast im Einigungsverfahren in den Besitz des der Straße dienenden Grundstückes eingewiesen ist (vgl. § 36 Abs. 2 LStrG; vgl. auch § 2 Abs. 2 FStrG).

² Vgl. § 2 Abs. 1 FStrG.

³ Vgl. PrOVGE 20, 207; 25, 212; 27, 401; 53, 294. Für die Feststellung der Öffentlichkeit eines Weges bedurfte es danach regelmäßig des Nachweises, dass Widmungen seitens der drei Rechtsbeteiligten, nämlich des Wegeeigentümers, des Wegeunterhaltungspflichtigen und der Wegepolizei erfolgt waren.

⁴ Krämer, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 128 Rn. 2.3.

⁵ Herber, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 210 Rn. 1.

⁶ Vgl. Papier, in: Achterberg/Püttner/Würtenberger (Hrsg.), Besonderes Verwaltungsrecht Bd. I, 2. Aufl. 2000, § 10 Rn. 57.

⁷ Neben der Widmung kraft unvordenklicher Verjährung sind etwa die Widmung durch Gesetz, im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung, im Rahmen förmlicher Verfahren sowie durch Eintragung in das Straßenverzeichnis zu nennen, vgl. Herber, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 227 Rn. 19 ff.

⁸ Siehe unten, 2. b.

Die Widmungsverfügung ist ein dinglicher Verwaltungsakt in Gestalt der sachbezogenen Allgemeinverfügung (vgl. § 35 Satz 2 VwVfG)⁹. Da die Widmung – wie vorstehend dargestellt – entweder das Eigentum des Trägers der Straßenbaulast oder jedenfalls die Zustimmung des Eigentümers oder die Ersetzung der Zustimmung durch die Instrumente des Enteignungsverfahrens voraussetzt, handelt es sich um einen zustimmungsbedürftigen Verwaltungsakt¹⁰. Für den – vom widmenden oder die Widmung betreibenden Baulasträger verschiedenen – Eigentümer ist die Widmung aufgrund des Zustimmungserfordernisses (bzw. der Erfordernisses der Ersetzung der Zustimmung) kein gegen das Grundstück gerichteter Eingriffsakt¹¹.

Die Widmung hat Rechtsfolgen sowohl für den privatrechtlichen Eigentümer als auch für den Träger der Straßenbaulast¹².

Für den *privaten Eigentümer* eines Straßengrundstückes bedeutet die Widmung, dass die auf dem Grundstück vorhandene Straße auch dem öffentlichen Recht unterliegt. Nach herrschender Meinung gilt die Lehre vom modifizierten Privateigentum¹³. Danach besteht ein Dualismus von öffentlichem Recht und Privatrecht, allerdings mit Vorrang des öffentlichen Rechts, soweit die Zweckbindung der öffentlichen Sache reicht¹⁴. Durch die Widmung geht das Privateigentum daher nicht unter¹⁵; jedoch wird die Verfügungsgewalt des Eigentümers dahingehend eingeschränkt, dass die öffentliche Sachherrschaft das Privateigentum wie eine (öffentlich-rechtliche) Dienstbarkeit überlagert¹⁶. Entsprechend findet sich für Rheinland-Pfalz die Regelung des § 33 Abs. 1 LStrG, wonach dem Träger der Straßenbaulast, sofern dieser nicht Eigentümer der Grundstücke ist, die für die Straße in Anspruch genommen sind, die Rechte und Pflichten des Eigentümers der Ausübung nach in dem Umfang zustehen, in dem die Wahrnehmung der Straßenbaulast und die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs es erfordern.

⁹ Vgl. *Papier*, in: *Achterberg/Püttner/Würtenberger* (Hrsg.), *Besonderes Verwaltungsrecht* Bd. I, 2. Aufl. 2000, § 10 Rn. 65.; *Manssen*, JuS 1992, 745, 747.

¹⁰ Vgl. *Herber*, in: *Kodal/Krämer*, *Straßenrecht*, 6. Aufl. 1999, S. 210 Rn. 18.13.

¹¹ Vgl. *Papier*, in: *Achterberg/Püttner/Würtenberger* (Hrsg.), *Besonderes Verwaltungsrecht* Bd. I, 2. Aufl. 2000, § 10 Rn. 65. Es handelt sich insoweit um eine Inhalts- und Schrankenbestimmung im Sinne des Artikels 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Siehe dazu unten, IV. 1. b, S. 22 f.

¹² *Ders.*, § 10 Rn. 63 f.

¹³ Vgl. *Krämer*, in: *Kodal/Krämer*, *Straßenrecht*, 6. Aufl. 1999, S. 157 Rn. 13 ff.; *Manssen*, JuS 1992, 745, 747.

¹⁴ Vgl. *Bogner*, in: *Praxis der Kommunalverwaltung*, Bd. L 2, LStrG, § 36 Ziff. 6; *Häde*, JuS 1993, 113, 115.

¹⁵ So aber die Lehre vom öffentlichen Eigentum, die sich in Deutschland – mit wenigen Ausnahmen (vgl. § 4 Abs. 1 des Hamburgischen Wegegesetzes und dazu BVerfGE 42, 20, 32 ff.) – nicht hat durchsetzen können.

¹⁶ Vgl. *Häde*, JuS 1993, 113, 115; *Herber*, in: *Kodal/Krämer*, *Straßenrecht*, 6. Aufl. 1999, S. 210 Rn. 4.

Als Ausfluss der fortbestehenden Restherrschaftsmacht des Eigentümers kann dieser zwar weiterhin über das Grundstück verfügen; allerdings haftet die öffentliche Zweckbestimmung als nicht in das Grundbuch eintragungsfähige Eigentumsbeschränkung auf dem Grundstück¹⁷. Insofern regelt § 36 Abs. 6 LStrG (vgl. auch § 2 Abs. 3 FStrG), dass die Widmung durch privatrechtliche Verfügung über die der Straße dienenden Grundstücke oder durch Verfügung im Wege der Zwangsvollstreckung oder der Enteignung nicht berührt wird.

Für den *Träger der Straßenbaulast* löst die Widmung der Straße die gesetzliche Verpflichtung zur Unterhaltung der Straße aus (§ 11 LStrG; vgl. auch § 3 FStrG). Diese Pflicht einschließlich der Pflicht zur Überwachung der Verkehrssicherheit der öffentlichen Straßen obliegt den Organen der damit befassten Körperschaften als Amtspflicht in Ausübung öffentlicher Gewalt (§ 48 Abs. 2 LStrG).

2. Die rechtliche Einordnung der alten Wege und Straßen

a) § 54 LStrG

Die verschiedenen Straßengesetze der Länder enthalten Übergangsbestimmungen hinsichtlich des Status alter Straßen und Wege, d.h. solcher Straßen und Wege, die bereits vor Inkraft-Treten der jeweiligen Landesstraßengesetzes vorhanden waren¹⁸. Für Rheinland-Pfalz regelt § 54 Satz 1 LStrG, dass alle Straßen, die nach bisherigem Recht die Eigenschaft einer öffentlichen Straße haben, öffentliche Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind¹⁹. § 54 LStrG hat bei Inkraft-Treten des Landesstraßengesetzes am 1. April 1963²⁰ im Zusammenhang mit § 3 LStrG, der die Einteilung der öffentlichen Straßen regelt, eine generelle Darstellung über die Einstufung der Straßen herbeigeführt und gilt als Grundlage für den jetzigen Stand²¹.

Wie das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz entschieden hat, folgt indes aus § 54 LStrG keineswegs, dass alle vor Inkraft-Treten des Landesstraßengesetzes tatsächlich vorhandenen Straßen auch vorhandene Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind²². Vielmehr stellt § 54 Satz 1 LStrG ausdrücklich darauf ab, dass eine Straße nach *bisherigem Recht*, also dem vor Inkraft-

¹⁷ Vgl. Krämer, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 160 Rn. 22.

¹⁸ Vgl. z.B. § 57 Abs. 3 Satz 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein; § 60 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen; § 52 Abs. 2 des Hessischen Straßengesetzes.

¹⁹ In der ursprünglichen Fassung des Landesstraßengesetzes findet sich diese Regelung in § 50 Abs. 3 Satz 1 LStrG.

²⁰ Vgl. § 64 LStrG.

²¹ Bogner, in: Praxis der Kommunalverwaltung, Bd. L 2, LStrG, § 54.

Treten des Landesstraßengesetzes am 1. April 1963 geltenden Recht, die Eigenschaft einer öffentlichen Straße gehabt haben muss. Maßgebend sind damit die Vorschriften, unter deren Herrschaft die (öffentliche) Straße angelegt oder benutzt worden ist. Denn § 54 Satz 1 LStrG diente – wie die vergleichbaren Überleitungsbestimmungen in den Landesstraßengesetzen der übrigen Länder auch – dazu, den bei In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes geltenden Rechtszustand beizubehalten und entsprechend überzuleiten²³. Es sollte gerade nicht zu einer abweichenden Beurteilung rechtlich abgeschlossener Sachverhalte kommen²⁴. Eine abschließende Klärung bringt § 54 Satz 1 LStrG damit nur für die Fälle, bei denen der rechtliche Status der alten Straßen und Wege vor In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes am 1. April 1963 geklärt werden kann; denn insoweit kommt es zu einer Perpetuierung der bis dahin bestehenden Rechtslage. Bleibt der vormalige rechtliche Status dagegen ungeklärt, führt auch § 54 Satz 1 LStrG nicht weiter.

Dass es in vielen Fällen nicht (mehr) möglich ist, den rechtlichen Status einer alten Straße zu klären, hat verschiedene Ursachen²⁵. So reicht der Ursprung nicht weniger öffentlicher Straßen bis in das Mittelalter oder in die Römerzeit zurück²⁶. Dies hat aber zur Folge, dass die Vorgänge ihrer Entstehung, soweit sie sich überhaupt noch nachweisen lassen, nicht an den materiellen Voraussetzungen der gegenwärtigen Straßengesetze für eine Widmung und auch nicht an den Anforderungen, die vor der Kodifikation des Wegerechts von Lehre und Rechtsprechung an eine wirksame Widmung gestellt worden sind, gemessen werden können²⁷. Hinzu kommt, dass vor In-Kraft-Treten der heutigen Straßengesetze und der damit einhergehenden Vereinheitlichung eine Vielzahl verschiedener Rechtsordnungen existierte, die jeweils eigenständige Voraussetzungen für die Entstehung einer öffentlichen Straße kannten. So fand etwa auf dem Gebiet des heutigen Rheinland-Pfalz unter anderem preußisches, französisches, bayerisches und nassauisches Wegerecht Anwendung – mit durchaus unterschiedlichen Auswirkungen auf die Frage der Entstehung von öffentlichen Straßen und Wegen²⁸: Während beispielsweise dem preußischen Wegerecht, welches in der vormaligen preußischen Rheinprovinz zur Anwendung gelangte, eine gewohnheitsrechtliche Entstehung der öffentlichen Wege

²² OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 27.03.1997 – 1 A 10663/96.

²³ Die Begründung des Regierungsentwurfs zu der Überleitungsbestimmung (§ 50 Abs. 3 LStrG a.F.) führte insoweit aus, dass hinsichtlich der übrigen Gemeindestraßen und der sonstigen Straßen Korrekturen kaum notwendig seien. Einzelfälle blieben dem Umstufungsverfahren (§ 35 LStrG a.F.) vorbehalten (LT-Drs. 4. Wp. II/501, S. 3799). Vgl. zu der – parallel gelagerten Problematik in Schleswig-Holstein *EBling/Meeder*, *SchlHA* 2004, 205.

²⁴ Vgl. *EBling/Meeder*, ebenda.

²⁵ Vgl. die anschauliche Darstellung bei *Stuchlik*, *NWVBl.* 2004, 369 ff.

²⁶ *Krämer*, in: *Kodal/Krämer*, *Straßenrecht*, 6. Aufl. 1999, S. 130 Rn. 3.1.

²⁷ Ebenda.

fremd war, galt im linksrheinischen Teil der Rheinprovinz subsidiär auch das französische Straßenrecht; dieses kannte aber neben der regelmäßigen Schaffung öffentlicher Wege durch staatlichen Widmungsakt auch eine gewohnheitsrechtliche Entstehung öffentlicher Wege²⁹. Probleme bereitet ferner, dass die Entstehung einer öffentlichen Straße vor In-Kraft-Treten des heutigen Landesstraßengesetzes nicht in gleicher Weise formalisiert war, wie dies heute (vgl. § 36 Abs. 3 LStrG) der Fall ist. So musste die „Bestimmung“ oder Widmung nach preußischem Recht nicht förmlich bekannt gemacht werden. Vielmehr konnten sich der staatliche Willensakt und die Zustimmung der Beteiligten auch stillschweigend aus schlüssigen Handlungen ergeben³⁰. Schließlich ist es der bloße Zeitablauf – immerhin sind seit In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes über 40 Jahre vergangen –, der eine Feststellung des Rechtsstatus alter Straßen und Wege zunehmend erschwert und in vielen Fällen auch unmöglich macht. Dass sich diese Problematik mit zunehmender Zeitdauer eher verschärfen wird, liegt dabei auf der Hand.

b) Nachweis der Widmung durch das Rechtsinstitut der unvordenklicher Verjährung

In Fällen, in denen die Entstehung einer öffentlichen Straße aus den vorgenannten Gründen nicht nachweisbar ist, bietet in gewissem Umfang das Rechtsinstitut der unvordenklichen Verjährung einen Ersatz³¹. Dieses Institut begründet keinen eigenständigen Entstehungsgrund, ist also kein Widmungersatz, sondern schafft eine widerlegliche Vermutung für die Öffentlichkeit einer Straße, sofern diese seit alter Zeit für den öffentlichen Verkehr benutzt und als öffentlich betrachtet und behandelt worden ist. Im Ergebnis dient das Rechtsinstitut der unvordenklichen Verjährung somit der Beweiserleichterung in Form einer Beweislastumkehr, da bei

²⁸ Eine Übersicht über die Entstehung nach preußischem, bayerischem und württembergischem Recht findet sich bei Krämer, in: *Kodal/Krämer, Straßenrecht*, 6. Aufl. 1999, S. 130 Rn. 4.1. ff.

²⁹ Vgl. *Germershausen-Seydel, Wegerecht und Wegeverwaltung in Preußen*, 4. Auflage 1932, 1. Band, S. 9; *Ecker, Rheinisches Wegerecht*, 1906, S. 310 ff., 314, 316 ff.

³⁰ Vgl. *Germershausen-Seydel* (Fn. 30), S. 11.; vgl. auch VG Koblenz, Beschluss vom 20. Februar 2004 – 8 L 0061/04. Derartige Umstände konnten sich z.B. daraus ergeben, dass der Weg als innerörtlicher Schul-, Kirch-, Reit- oder Automobilweg oder als überörtlicher Verbindungsweg (Vizinalweg) für jedermann offen stand, sofern die Wegpolizeibehörde ihre "amtliche Fürsorge" dem Weg zugewandt hatte. Das bloße Vorhandensein von Bauten an Wegen oder deren baupolizeiliche Genehmigung war kein Indiz für die Öffentlichkeit des Weges, es sei denn, dass die jeweilige Bauordnung nur Bauten an öffentlichen Wegen zuließ, VG Koblenz a.a.O. und *Germershausen-Seydel* (Fn. 30), S. 11 f.

³¹ Vgl. Krämer, in: *Kodal/Krämer, Straßenrecht*, 6. Aufl. 1999, S. 130 Rn. 5; Herber, in: *Kodal/Krämer, a.a.O.*, S. 231 Rn. 19.4.; Papier, in: *Achterberg/Püttner/Würtenberger* (Hrsg.), *Besonderes Verwaltungsrecht* Bd. I, 2. Aufl. 2000, § 10 Rn. 58; ders., *Recht der öffentlichen Sachen*, 3. Aufl. 1998, S. 43; *Eßling/Meeder, SchlHA* 2004, 206; *Jahn, DÖV* 1962, 292, 293 ff.

Vorliegen der Voraussetzungen der Eigentümer beweisen muss, dass keine Widmung stattgefunden hat³².

Im Einzelnen hat der Vermutungstatbestand der unvordenklichen Verjährung verschiedene Ausprägungen und Einschränkungen erfahren.

So knüpft der *Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg* in ständiger Rechtsprechung an das alte württembergische Recht an, welches den (widerlegbaren) Nachweis einer Widmung durch das Rechtsinstitut der unvordenklichen Verjährung kannte. Erforderlich ist nach dem Verwaltungsgerichtshof, dass

„der Weg seit Menschengedenken als öffentlicher besteht und im Bewußtsein der Ausübung eines öffentlichen Rechtes begangen worden ist. Dabei muß das Recht seit vierzig Jahren – zurückgerechnet vom Inkrafttreten des Straßengesetzes am 1.7.1964 (...) ständig ausgeübt worden sein und eine gegenteilige Erinnerung aus den vorangegangenen vierzig Jahren darf nicht bestehen. Die Überzeugung der Rechtsausübung ist regelmäßig schon ohne zusätzliche Feststellung aus der Allgemeinheit der Benutzung des Weges zu schließen, sofern sie stets ohne Widerspruch des Grundeigentümers erfolgt ist.“³³

Sofern es um die Annahme einer öffentlichen Straße bzw. eines öffentlichen Weges auf privatem Grundeigentum geht, sind nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofs mit Blick auf den mit der Annahme der Öffentlichkeit verbundenen Eingriff in die Rechtsstellung des Eigentümers „hohe Anforderungen an den Nachweis des Vorliegens der Voraussetzungen einer Widmung kraft unvordenklicher Verjährung zu stellen mit der Folge, daß im Zweifel nicht von der Existenz eines öffentlichen Weges ausgegangen werden kann.“³⁴

Das Oberverwaltungsgericht des Saarlandes schließt dagegen in Anknüpfung an die Rechtsprechung des Preußischen Oberverwaltungsgerichtes³⁵ die Anwendung des Rechtsinstitutes der Widmung kraft unvordenklicher Verjährung dann aus, wenn eine Straße oder ein Weg

³² Vgl. *Jahn*, DÖV 1962, 292, 293; *Eßling/Meeder*, SchIHA 2004, 206.

³³ VGH Baden-Württemberg, NJW 1984, 819, 820 m.w.N.

³⁴ VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20. August 1991 – 5 S 2473/89 – juris.

³⁵ Das Preußische OVG ging in ständiger Rechtsprechung von dem Erfordernis einer Widmung seitens der drei Rechtsbeteiligten (vgl. Fn. 3) aus. Jedoch schloss es bei den seit alter Zeit für den öffentlichen Verkehr benutzten und als öffentlich-rechtlich betrachteten und behandelten Wegen auf eine in alter Zeit erfolgte Widmung. Hiernach habe sich gewohnheitsrechtlich eine Rechtsvermutung für die Öffentlichkeit herausgebildet, die jedoch nicht unwiderlegbar sei. Sie greife nicht Platz bei Wegen, die sich nachweislich im Eigentum Privater befänden. Denn bei solchen Wegen streite von vornherein die – aus § 903 BGB herzuleitende – Vermutung der Freiheit des Eigentums gegen die Vermutung, dass eine Einschränkung zugunsten des öffentlichen Gebrauchs erfolgt sei. In einem solchen Falle bedürfe es auch bei alten Wegen des genauen Nachweises der Widmungsvorgänge für die Feststellung der Öffentlichkeit, vgl. *PrOVGE* 87, 328; 99, 130. Vgl. zu dieser Rechtsprechung *Jahn*, DÖV 1962, 292, 293 und *Kentner*, DÖV 1962, 294.

über im Eigentum Privater stehende Grundstücke verläuft; in diesen Fällen streite vielmehr eine aus dem Privateigentum herzuleitende Vermutung gegen eine entsprechende Einschränkung der Eigentümerbefugnisse zu Gunsten eines öffentlichen Gebrauchs durch die Allgemeinheit³⁶.

Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vertritt demgegenüber für sehr alte Straßen und Wege die Anwendbarkeit des Rechtsinstitutes der unvordenklichen Verjährung auch auf im Privateigentum stehende Straßen und Wege³⁷. So sei die vom Preußischen Oberverwaltungsgericht entwickelte Widmungstheorie mangels eines entsprechenden Rechtssatzes auf solche Straßen und Wege nicht anwendbar. Maßgebend sei in derartigen Fällen in erster Linie das Wegerecht, unter dessen Herrschaft der Weg angelegt worden sei. Im Übrigen greife der Grundsatz Platz, dass die Unvordenklichkeit der Benutzung eines Weges für den öffentlichen Verkehr eine Vermutung für die Öffentlichkeit des Weges begründen könne. Das gelte auch dann, wenn der Weg im Eigentum eines Privaten stehe. Sei ein solcher Weg seit Menschengedenken unter stillschweigender Duldung des nicht wegebau- oder unterhaltungspflichtigen Privateigentümers in der Überzeugung der Rechtmäßigkeit als öffentlicher Weg benutzt worden, so habe der Eigentümer durch sein Verhalten dazu beigetragen, dass sich die Überzeugung der Rechtmäßigkeit überhaupt habe bilden können, was gegen seinen Widerspruch nicht möglich gewesen wäre. Dieses Verhalten, dass die Bildung einer solchen Rechtsüberzeugung erst ermöglicht habe, müsse der Eigentümer gegen sich gelten lassen³⁸.

Schließlich wird das Rechtsinstitut der unvordenklichen Verjährung in der Rechtsprechung teilweise für unanwendbar gehalten. So findet die Vermutungsregelung nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts Koblenz für die Gebiete in Rheinland-Pfalz, in denen preußisches Wegerecht galt, keine Anwendung mehr³⁹. Insoweit handele es sich um eine Rechtsfigur aus dem Gemeinen Recht, d.h. noch aus der Zeit vor dem Inkrafttreten des preußischen Allgemeinen Landrechts von 1794. Diese Rechtsfigur sei durch das Allgemeine Landrecht abgeschafft und lediglich für den Bereich der Lastenfreiheit von öffentlichen Abgaben in Teil 1, Titel 9, § 656 des Allgemeinen Landrechts durch eine fünfzigjährige Frist ersetzt worden.⁴⁰

³⁶ Vgl. OVG des Saarlandes, Beschluss vom 16. Januar 1996 – 2 W 41/95 – juris.

³⁷ Ständige Rechtsprechung seit OVG Nordrhein-Westfalen, NJW 1964, 1335, 1336.

³⁸ OVG Nordrhein-Westfalen a.a.O.

³⁹ Vgl. z.B. den Beschluss vom 20. Februar 2004 – 8 L 0061/04.KO –.

⁴⁰ VG Koblenz, ebenda, unter Zitierung von Koch, Allgemeines Landrecht für die preußischen Staaten. Kommentar in Anmerkungen, 1878, Bd. 1, S. 601 Fn. 62.

Im Ergebnis ist angesichts der vorstehend dargestellten, teils erheblichen Unterschiede in der Handhabung festzuhalten, dass auch das Rechtsinstitut der unvordenklichen Verjährung – sofern man es denn überhaupt für anwendbar hält – keine zufrieden stellende Behandlung der alten Straßen und Wege ermöglicht. Vor diesem Hintergrund ist im folgenden Abschnitt zu untersuchen, inwieweit die vorgeschlagene Regelung eines neuen § 54 Satz 2 LStrG Abhilfe schaffen würde und welche rechtlichen Konsequenzen eine solche Regelung im Übrigen hätte.

III. Der neue § 54 Satz 2 LStrG und die rechtlichen Folgerungen

1. Überblick über vergleichbare Regelungen in anderen Bundesländern

In Anbetracht der geschilderten Schwierigkeiten bei der Feststellung des Status alter Straßen und Wege finden sich in einigen Landesstraßengesetzen spezielle Regelungen zur Handhabung der entsprechenden Problematik.

In eine ähnliche Richtung wie der zu prüfende neue Satz 2 des § 54 LStrG geht die Ende 2003 in § 57 Abs. 3 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes *Schleswig Holstein* (StrWG SH)⁴¹ aufgenommene Regelung⁴². Diese lautet:

„Soweit Straßen, Wege und Plätze bei Inkrafttreten dieses Gesetzes neben ihrer Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke einem nicht unerheblichen Verkehr gedient haben, gelten sie als öffentliche Straßen, es sei denn, dass sie nachweislich bei Inkrafttreten dieses Gesetzes nicht die Eigenschaft einer öffentlichen Straße besessen haben.“

Die gesetzliche Begründung⁴³ stellt auf die Schwierigkeiten ab, die sich bei der Feststellung des rechtlichen Status alter Straßen ergeben. Insbesondere wird auf die Fälle verwiesen, in denen das Straßen- und Wegegrundstück in privatem Eigentum steht, obwohl es möglicherweise seit jeher dem öffentlichen Verkehr gedient hat. Die Formulierung des § 57 Abs. 3 Satz 2 StrWG SH begründe eine widerlegbare gesetzliche Vermutung. Dabei verhindere die Widerlegbarkeit dieser Vermutung ihren sonst möglichen Missbrauch und im Übrigen auch das Entstehen entschädigungsrechtlicher Ansprüche⁴⁴.

⁴¹ Bekanntgabe der Neufassung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein vom 25. November 2003 (GVObI. Schl.-H. S. 631).

⁴² Dazu *Ebling/Meeder*, SchIHA 2004, 205 ff.

⁴³ LT-Drs. 15/1906, S. 17 f.

⁴⁴ LT-Drs. 15/1906, S. 18.

Nach § 5 Abs. 6 des Bremischen Landesstraßengesetzes (BremLStrG) gelten „Straßen, die ohne gewidmet zu sein, bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes dem öffentlichen Verkehr dienen und diesem kraft Privatrechts nicht entzogen werden können, (...) als gewidmet.“ In der Gesetzesbegründung wird auf in manchen Fällen bestehende Rechtsunsicherheiten verwiesen, so dass es erforderlich gewesen sei, „für die vorhandenen Straßen eine generelle Widmung auszusprechen.“⁴⁵ Anders als § 57 Abs. 3 Satz 2 StrWG SH begründet die bremische Regelung damit keine – widerlegbare – Vermutung, sondern schafft eine gesetzliche Widmungsfiktion.

Eine derartige gesetzliche Widmungsfiktion findet sich auch in § 63 Satz 1 des Saarländischen Straßengesetzes (StrG). Danach gelten „alle Straßen, Wege und Plätze, die bisher dem öffentlichen Verkehr zu dienen bestimmt waren, vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes an als dem öffentlichen Verkehr gewidmet.“ Wie das Oberverwaltungsgericht des Saarlandes entschieden hat, ist tatbestandliche Voraussetzung dafür, dass die Widmungsfiktion eingreift, das Einverständnis des oder der Verfügungsberechtigten mit der Nutzung des betreffenden Grundstücksteiles für Zwecke des öffentlichen Verkehrs; dies folge daraus, dass das Gesetz auf die Bestimmung abstellt, einem öffentlichen Verkehr zu dienen⁴⁶. In § 63 Satz 2 StrG wird auf § 11 StrG verwiesen, nach dessen Absatz 2 in den Fällen, in denen der Träger der Straßenbaulast nicht Eigentümer des Straßengrundstücks ist, der Eigentümer auf Antrag binnen einer Frist von vier Jahren seit Inbesitznahme einen Anspruch darauf hat, dass der Träger der Straßenbaulast das Straßengrundstück zu einem angemessenen Preis erwirbt. Der Lauf der Frist ist gehemmt, solange der Eigentümer diesen Antrag nicht gestellt hat oder die Abwicklung des Grunderwerbs aus anderen Gründen verzögert wird, die der Träger der Straßenbaulast nicht zu vertreten hat (§ 11 Abs. 3 StrG). In der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgericht des Saarlandes ist dieser Übernahmeanspruch „als der Junktimklausel des Art. 14 Abs. 3 Satz 2 GG genügende Entschädigungsregelung angesehen worden“⁴⁷.

Schließlich findet sich in § 64 Satz 1 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) die Regelung, dass die beim In-Kraft-Treten des Gesetzes vorhandenen Straßen, Wege und Plätze öffentliche Wege im Sinne dieses Gesetzes sind, wenn sie nach den bisherigen Rechtsvorschriften dem Gemeingebrauch als öffentliche Straßen, Wege oder Plätze gewidmet worden sind, oder wenn für die Widmung die Rechtsvermutung der unvordenklichen Zeit besteht.

⁴⁵ LT-Drs. 9/300 vom 20.09.1976, S. 21.

⁴⁶ OVG des Saarlandes, Beschluss vom 29. Januar 1998 – 2 Q 14/97 – juris.

⁴⁷ OVG des Saarlandes, Beschluss vom 29. Januar 1998 – 2 Q 14/97 – juris.

2. Materiell-rechtliche Konsequenzen der Neuregelung in § 54 Satz 2 LStrG

a) Widerlegbare gesetzliche Vermutung

Ausweislich der Begründung des Gutachtenauftrags dient der zu prüfende neue Satz 2 des § 54 LStrG – ungeachtet der verschiedenen textlichen Fassungen⁴⁸ – der Einführung einer widerlegbaren gesetzlichen Vermutung für die Öffentlichkeit einer Straße zugunsten solcher Straßen, die seit mindestens 15 Jahren vor In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes dem öffentlichen Verkehr gedient haben. Es geht mithin nicht um die Schaffung einer gesetzlichen Widmungsfiktion, wie sie etwa in der erwähnten saarländischen oder auch der bremischen Regelung enthalten ist; vielmehr knüpft die hier zu untersuchende Regelung prinzipiell – wenn auch nicht explizit wie in der hamburgischen Regelung – an das Rechtsinstitut der unvordenklichen Verjährung an, welches, wie oben dargelegt, keinen eigenständigen Widmungstatbestand schafft, sondern lediglich im Wege einer Beweislastumkehr den Nachweis der Öffentlichkeit einer Straße erleichtern soll. Die rechtliche Behandlung alter Straßen als öffentliche Straßen im Sinne des Landesstraßengesetzes richtet sich damit auch künftig allein nach § 54 Satz 1 LStrG. Denn dieser bestimmt, dass alte Straßen, die nach bisherigem Recht die Eigenschaft einer öffentlichen Straße hatten, auch unter der Geltung des Landesstraßengesetzes öffentliche Straßen sind. Damit fallen auch diejenigen alten Straßen, die von der Regelung des neu einzufügenden Satz 2 erfasst werden, in den Anwendungsbereich des Satzes 1; auch für sie gilt, dass die eigentliche Entscheidung über ihren heutigen rechtlichen Status nicht aus dem neuen Satz 2, sondern nach wie vor aus Satz 1 folgt. Festzuhalten ist daher, dass die Rechtslage hinsichtlich des Status alter Straßen *in materieller Hinsicht* auch nach Einfügung des neuen Satzes 2 unverändert bleibt: Straßen, die nach früherem Recht öffentlich waren, sind dies auch weiterhin. Auf diese materielle Rechtslage kann die zu prüfende Vermutungsregel einen allenfalls *mittelbaren*, weil *rein verfahrensrechtlichen*⁴⁹ Einfluss haben. Dies gilt es stets zu beachten, wenn im Folgenden die wichtigsten rechtlichen Konsequenzen dargestellt werden, die materiell aus § 54 Satz 1 LStrG folgen.

b) Einstufung der alten Straßen

Die Einstufung der durch § 54 Satz 1 LStrG übergeleiteten alten Straßen in die verschiedenen Straßengruppen des Landesstraßengesetzes (vgl. § 3 LStrG) folgt aus § 54 Satz 2 LStrG der

⁴⁸ Die erste der vorgeschlagenen Varianten deutet insoweit auf eine gesetzliche Fiktion hin („gelten“). Hierzu näher unter V.

⁴⁹ Vgl. zur prozessualen Rechtslage unten, 3., S. 20 f.

derzeitigen Fassung. Danach gelten alte Straßen, soweit sie nicht durch die zwischenzeitlich aufgehobene Landesverordnung über die Einstufung von Landes- und Kreisstraßen vom 6. Dezember 1963⁵⁰ als Landes- oder Kreisstraßen eingestuft wurden, entweder als Gemeindestraßen oder als sonstige Straßen, wozu nach § 3 Nr. 3 Buchs. b LStrG selbständige Geh- und Radwege sowie Straßen, die nicht von einer Gebietskörperschaft dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden, zählen. Auch die neue Vermutungsregel kann sich dementsprechend nur auf Gemeindestraßen⁵¹ und sonstige Straßen auswirken⁵². Die Abgrenzung richtet sich insoweit danach, ob die betreffenden Straßen von einer Gemeinde unterhalten worden sind; ist dies nicht der Fall gewesen, gelten die Straßen als sonstige Straßen (vgl. § 54 Satz 2 LStrG in der derzeitigen Fassung). Wirtschaftswege, also Wege, die ausschließlich der Bewirtschaftung land- oder forstwirtschaftlicher Grundstücke dienen, sind ausweislich der Regelung des § 1 Abs. 5 LStrG keine öffentlichen Straßen und werden daher auch von der zu prüfenden Vermutungsregelung nicht erfasst.

c) Straßenbaulast und Verkehrssicherungspflicht für alte Straßen

Gemäß § 54 Satz 3 LStrG hat der bisherige Träger der Straßenbaulast die von § 54 Satz 1 LStrG erfassten alten Straßen auch weiterhin zu unterhalten. In konsequenter Verfolgung des bereits der Regelung des § 54 Satz 1 LStrG zugrundeliegenden Gedankens bleibt es damit auch hinsichtlich der Frage der Straßenbaulast bei dem vor In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes vorhandenen Rechtszustand. Führt mit anderen Worten die Überleitung alter Straßen nach § 54 Satz 1 LStrG nicht zu einem Wechsel in der Person des Trägers der Straßenbaulast, bedeutet dies, dass auch die zu prüfende Vermutungsregelung insoweit keine – ohnedies allenfalls mittelbare⁵³ – Änderungen nach sich ziehen wird. Insbesondere kann die Einfügung einer gesetzlichen Vermutung zugunsten der Öffentlichkeit alter Straßen also nicht dazu führen, dass der öffentlichen Hand – in aller Regel einer Gemeinde – die Straßenbaulast für eine alte Straße übertragen wird, die bislang nicht von der Gemeinde, sondern von einem Privaten unterhalten wurde; dieser hätte die Straße nämlich nach der Regel des § 54 Satz 3 LStrG auch künftig zu unterhalten – eine Folge, die sich überdies in die übrige Systematik des Landesstraßengesetzes einfügt. Denn Träger der Straßenbaulast für sonstige Straßen und

⁵⁰ GVBl. S. 233, 1964 S. 96.

⁵¹ Vgl. auch *Ebling/Meeder*, SchlHA 2004, 205, wonach Anlass der Neuregelung in § 57 Abs. 3 Satz 2 StrWG SH vornehmlich Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Feststellung des rechtlichen Status von Gemeindestraßen waren.

⁵² Zwar enthält § 54 Satz 4 LStrG die Regelung, dass alte Straßen auf Antrag eines beteiligten Trägers der Straßenbaulast entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung einzustufen sind; indes dürfte diese Regelung für die hier interessierenden Straßen kaum von Relevanz sein.

⁵³ Siehe oben, a, S. 12.

damit insbesondere auch für solche, die nicht von einer Gebietskörperschaft dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden (§ 3 Nr. 3 Buchst. b, bb LStrG), ist gemäß § 15 Abs. 1 LStrG der Eigentümer und damit im Falle des Privateigentums ein Privater. Dagegen sind nach § 14 LStrG Träger der Straßenbaulast für Gemeindestraßen die Gemeinden.

Die Frage der Verteilung der Straßenbaulast hat auch Konsequenzen für die Bestimmung des Trägers der Verkehrssicherungspflicht. Diese Pflicht, die, wie oben⁵⁴ erwähnt, in Rheinland-Pfalz durch § 48 Abs. 2 LStrG den Organen und Bediensteten der damit befassten Körperschaften als Amtspflicht in Ausübung öffentlicher Gewalt auferlegt wird und die begrifflich von der Straßenbaulast zu trennen ist⁵⁵, knüpft an die Verteilung der Straßenbaulast an: Der Träger der Straßenbaulast ist somit, ohne Rücksicht darauf, ob er zugleich Eigentümer des Straßenkörpers ist, grundsätzlich verkehrssicherungspflichtig⁵⁶. Dies kommt auch in § 48 Abs. 2 LStrG zum Ausdruck, der den damit befassten Organen und Bediensteten eben nicht nur die aus der Straßenbaulast folgenden Pflichten, sondern auch die Verkehrssicherungspflicht als Amtspflichten auferlegt. Ebenso wie für die Straßenbaulast ist daher auch hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht festzuhalten, dass die öffentliche Hand, respektive die Gemeinden, durch § 54 Satz 1 LStrG und damit erst recht durch die neue Vermutungsregel nicht über die bisherige Rechtslage hinaus mit Verkehrssicherungspflichten belastet werden können; hier wie dort gilt, dass derjenige, der eine alte Straße bislang unterhalten hat – und damit nach den vorstehend skizzierten Grundsätzen auch verkehrssicherungspflichtig war –, auch zukünftig für Unterhalt und Aufrechterhaltung der Verkehrssicherungspflicht zuständig sein wird. Handelt es sich um eine Körperschaft des öffentlichen Rechts, ist diese Pflicht gesetzlich als Amtspflicht im Sinne des § 839 BGB i.V.m. Artikel 34 GG ausgestaltet, wohingegen in den Fällen, in denen es um einen Privaten geht, die Verkehrssicherungspflicht im Sinne der allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen der §§ 823 ff. BGB besteht.

⁵⁴ Unter II. 1., S. 5.

⁵⁵ Während die Straßenbaulast die Aufgabe bezeichnet, für den öffentlichen Verkehr Straßen bereitzustellen, handelt es sich bei der Verkehrssicherungspflicht, auch wenn sie wie in § 48 Abs. 2 LStrG den Behörden als Amtspflicht auferlegt ist, um eine neben der Straßenbaulast bestehenden Pflicht, die zwar dem öffentlichen Recht angehört, inhaltlich aber mit der von der zivilgerichtlichen Rechtsprechung herausgearbeiteten Verkehrssicherungspflicht übereinstimmt. Im Ergebnis überschneiden sich jedoch die einen Teil der Straßenbaulast bildende Straßenunterhaltungspflicht und die Verkehrssicherungspflicht für öffentliche Straßen in weiten Bereichen, da Maßnahmen im Rahmen der Straßenunterhaltung in aller Regel auch der Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs dienen. Vgl. dazu im Einzelnen Grote, in: *Kodal/Krämer*, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 1345 Rn. 18 ff.

⁵⁶ Grote, in: *Kodal/Krämer*, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 1354 Rn. 33. Der Grund hierfür liegt in der Erkenntnis, dass nur derjenige Verantwortung für die Sicherheit des Verkehrs übernehmen kann, der auch die rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten besitzt, selbständig die für die Verkehrssicherheit erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Diese Möglichkeiten hat aber nach der Konzeption der Straßengesetze nur der Träger der Straßenbaulast, so dass es konsequent ist, diesen auch hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in die Pflicht zu nehmen, vgl. Grote, ebenda.

d) Eigentumsübergang (§ 31 LStrG), Erwerbsanspruch und Enteignungsverlangen (§ 33 Abs. 2 und 3 LStrG)

Das Straßenrecht kennt den Grundsatz, dass das Eigentum am Straßengrundstück und die Straßenbaulast nach Möglichkeit in der Hand desselben Rechtsträgers liegen sollen⁵⁷. Dieser Grundsatz hat im Landesstraßengesetz in der Weise Ausdruck gefunden, dass das Eigentum bei einem Wechsel des Baulastträgers der Baulast ohne Weiteres folgt (vgl. § 31 Abs. 1 LStrG)⁵⁸. Für die hier in Rede stehende Regelung ist § 31 Abs. 1 LStrG indes ohne Relevanz, da es – wie im vorangehenden Gliederungsabschnitt gezeigt – im Falle der Überleitung alter Straßen nach § 54 Satz 1 LStrG nicht zu einem Wechsel in der Person des Trägers der Straßenbaulast kommt (vgl. § 54 Satz 3 LStrG).

Neben dem gesetzlichen Eigentumsübergang normiert das Landesstraßengesetz in § 33 Abs. 2 LStrG eine Erwerbspflicht des Trägers der Straßenbaulast. Danach hat der Träger der Straßenbaulast die für die Straße in Anspruch genommenen Grundstücke auf Antrag des Eigentümers innerhalb einer Frist von fünf Jahren nach Inbesitznahme zu erwerben (Satz 1). Diese Frist ist gehemmt, solange der Erwerb der Grundstücke durch vom Träger der Straßenbaulast nicht zu vertretende Umstände verzögert wird (Satz 2). Waren bei In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes bereits Grundstücke für eine Straße in Anspruch genommen, so beginnt die Frist mit In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes (Satz 3). Für den Fall, dass eine Einigung innerhalb der Fünfjahresfrist des § 33 Abs. 2 LStrG nicht zustandekommt, können der Eigentümer oder der Träger der Straßenbaulast nach § 33 Abs. 3 Satz 1 LStrG die Übernahme des Grundstücks im Wege der Enteignung verlangen. Der Eigentümer ist für die Zeit der Inanspruchnahme der Grundstücke gemäß § 33 Abs. 3 Satz 2 LStrG angemessen zu entschädigen.

Bei der Prüfung, inwieweit es bei der Überleitung alter Straßen gemäß § 54 Satz 1 LStrG überhaupt zu einem Anspruch nach § 33 Abs. 2 oder 3 LStrG kommen kann, ist zunächst festzuhalten, dass die betreffenden Bestimmungen prinzipiell Anwendung finden; so sind durchaus

⁵⁷ Vgl. Krämer, in: *Kodal/Krämer, Straßenrecht*, 6. Aufl. 1999, S. 162 Rn. 26 ff., S. 168 Rn. 36 ff.

⁵⁸ Außerdem erfolgte ein Eigentumsübergang auf den Träger der Straßenbaulast bei In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes, vgl. § 28 Abs. 1 der ursprünglichen Fassung des Landesstraßengesetzes (LT-Drs. 4. Wp. II/501, S. 3777). Dieser gesetzliche Eigentumsübergang bezog sich jedoch nur auf Grundstücke, die am Stichtag (In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes) bereits Teil des Straßenzweckvermögens waren. Dies bedeutet, dass die für Straßenzwecke zwar bereits in Anspruch genommenen, aber für diese Zwecke noch nicht erworbenen *privaten* Grundstücksflächen vom Übergang nicht erfasst wurden, vgl. Krämer, in: *Kodal/Krämer, Straßenrecht*, 6. Aufl. 1999, S. 170 Rn. 37.1.

Fälle denkbar, in denen das Eigentum an einer alten Straße und die Straßenbaulast auseinander fallen. Derartige Fälle werden auch, sofern die entsprechenden Straßengrundstücke bereits bei In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes am 1. April 1963 für eine Straße in Anspruch genommen waren, von der vorstehend zitierten Regelung des § 33 Abs. 2 Satz 3 LStrG erfasst. Indes ist die hierdurch in Bezug genommene Fünfjahresfrist des § 33 Abs. 2 Satz 1 LStrG ab In-Kraft-Treten des Gesetzes⁵⁹ verstrichen. Dies gilt auch unter Berücksichtigung etwaiger Fristhemmungen nach § 33 Abs. 2 Satz 2 LStrG; denn Umstände, die über einen Zeitraum von nahezu 40 Jahren seit Verstreichen des spätestmöglichen Zeitpunkts der Antragstellung⁶⁰ ohne Verschulden des Trägers der Straßenbaulast den Erwerb eines Grundstücks verhindert haben könnten, sind schwerlich vorstellbar⁶¹. Kann daher angesichts des Ablaufs der hierfür vorgesehenen Frist der Anspruch auf Übernahme des Grundstücks gemäß § 33 Abs. 2 LStrG zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr geltend gemacht werden, kommt es auf den Umstand, dass entsprechende Übernahmeansprüche zwischenzeitlich auch verjährt sein dürften⁶², nicht mehr an.

Konsequenz des bisherigen Ergebnisses ist, dass auch die Bestimmung des § 33 Abs. 3 LStrG nicht einschlägig ist. Denn der dort normierte Anspruch des Eigentümers auf Enteignung setzt das Nichtzustandekommen einer Einigung im Sinne des Absatzes 2 und damit einen fristgerechten Antrag des Eigentümers nach Absatz 2 voraus; hat dagegen der Eigentümer innerhalb der Frist des Absatzes 2 keinen entsprechenden Übernahmeantrag gestellt, steht ihm auch die Befugnis nicht mehr zu, nunmehr gegen sich selbst die Durchführung eines Enteignungsverfahrens zu beantragen⁶³.

⁵⁹ Vgl. hierzu auch OLG Koblenz, Urteil vom 24. April 1974 – 1 U 5/73 (Baul) – GV 1976, 470, 471 (Nr. 398).

⁶⁰ Der Antrag musste spätestens im Jahre 1968 gestellt werden.

⁶¹ *Bogner*, in: Praxis der Kommunalverwaltung, Bd. L 2, LStrG, § 33 Ziff. 2. nennt als Beispiel für eine Fristhemmung den Fall der ungeklärten Eigentumslage. Ein derartiger Zustand dürfte sich allerdings kaum über einen Zeitraum von rund vier Jahrzehnten erstrecken.

⁶² Für den Anspruch auf Übernahme nach § 33 Abs. 2 Satz 3 i.V.m. Satz 1 LStrG gilt die Regelverjährungsfrist des § 195 BGB a.F. Verjährungsbeginn ist der Zeitpunkt der Inbesitznahme des Grundstücks durch den Straßenbaulastträger, also im vorliegenden Zusammenhang der Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Landesstraßengesetzes; so wohl auch *Bogner*, in: Praxis der Kommunalverwaltung, Bd. L 2, LStrG, § 33 Ziff. 2., der allerdings – insoweit missverständlich – dahingehend formuliert, dass der Antrag auf Übernahme bis zum Ablauf der allgemeinen Verjährungsfrist gestellt werden könne. Dem steht jedoch der eindeutige Wortlaut des § 33 Abs. 2 LStrG entgegen. Für eine 30-jährige Verjährungsfrist von Übernahmeansprüchen auch *Ebling/Meeder*, SchlHA 2004, 205, 207. Lediglich für Ansprüche, die mit In-Kraft-Treten des neuen Verjährungsrechts nach dem Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts am 1. Januar 2002 noch nicht verjährt sein sollten – was bei einem Verjährungsbeginn am 1. April 1963 kaum vorstellbar ist –, fände gemäß Art. 229 § 6 Abs. 1 EGBGB das neue Verjährungsrecht Anwendung.

⁶³ Vgl. OLG Koblenz, Urteil vom 24. April 1974 – 1 U 5/73 (Baul) – GV 1976, 470, 472 (Nr. 398).

Ist nach alledem ein Anspruch gemäß § 33 Abs. 2 und 3 LStrG für die in Rede stehenden alten Straßen ausgeschlossen, ergibt sich, wie noch zu zeigen sein wird⁶⁴, auch kein anderes Ergebnis vor dem Hintergrund verfassungsrechtlicher Vorgaben.

e) **Finanzielle Auswirkungen**

aa) **Mindereinnahmen**

Zunächst ist festzuhalten, dass sich, wie im vorangegangenen Abschnitt erläutert, keine Mehrausgaben aufgrund der Regelungen des § 33 Abs. 2 und 3 LStrG ergeben können. Ferner entstehen auch keine *zusätzlichen* Kosten mit Blick auf den Unterhalt der fraglichen alten Straßen, da es zu keinem Wechsel in der Person des Trägers der Straßenbaulast kommt⁶⁵. Da Gleiches für die Frage der Verkehrssicherungspflicht gilt, sind auch insoweit keine Mehrkosten zu erwarten⁶⁶.

Im Übrigen ist auch im vorliegenden kostenrechtlichen Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass es bei der zu prüfenden Regelung nicht um die gesetzliche Fiktion einer Widmung oder gar eine gesetzliche Widmung geht, sondern lediglich um eine verfahrensrechtliche Regelung, die der Beweiserleichterung bei der Klärung des Status alter Straßen dient. Die materielle Rechtslage hinsichtlich des Status dieser Straßen bleibt mit § 54 Satz 1 LStrG unverändert. Damit kann aber die vorliegende rein verfahrensrechtliche Regelung in kostenrechtlicher Hinsicht keineswegs der Neuentstehung öffentlicher Straßen mit den daraus folgenden Konsequenzen für die Kostentragungspflicht der öffentlichen Hand gleichgestellt werden. Dies soll im Folgenden am Beispiel des Kreuzungsrechts verdeutlicht werden.

So knüpfen etwa die Regelungen im 3. Abschnitt des Landesstraßengesetzes über Kreuzungen und Umleitungen (§§ 18 bis 21 LStrG) an den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Straßenkreuzungen an (vgl. etwa §§ 18 Abs. 1, 19 Abs. 1, 20 a Abs. 1 LStrG). Kreuzungen im Sinne des Landesstraßengesetzes sind Überschneidungen öffentlicher Straßen in gleicher Höhe sowie Überführungen und Unterführungen (§ 18 Abs. 2 LStrG). Eine *neue* Kreuzung im Sinne des Landesstraßengesetzes entsteht, wenn ein Verkehrsweg neu hinzukommt oder beide Verkehrswege an der Kreuzung neu entstehen⁶⁷. Dabei handelt es sich zwar rechtlich auch dann um eine „neue“ Kreuzung, wenn ein an eine öffentliche Straße an-

⁶⁴ Dazu unten, IV., S. 21 ff.

⁶⁵ Vgl. oben, c, S. 13.

⁶⁶ Ebenda.

geschlossener Privatweg zur öffentlichen Straße gewidmet wird⁶⁸; eine solche erstmals nach In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes erfolgende Widmung wird aber durch § 54 Satz 1 LStrG, der lediglich den vormaligen rechtlichen Status der alten Straßen über den Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Landesstraßengesetzes hinaus perpetuiert, nicht bewirkt; es geht mit anderen Worten bei § 54 Satz 1 LStrG gerade nicht um die Entstehung neuer, sondern um die rechtliche Systematisierung der vorhandenen Straßen. Gleiches gilt aber erst recht für die zu prüfende verfahrensrechtliche Regelung des neuen § 54 Satz 2 LStrG. Auch diese führt nicht zu einer Neuherstellung öffentlicher Straßen im Sinne des Straßenkreuzungsrechts, sondern dient lediglich der Erleichterung des Nachweises alter, vor In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes entstandener Straßen. Im Übrigen ist zu sehen, dass die Kostenpflichten im Zusammenhang mit der Entstehung oder Änderung von Straßenkreuzungen (bzw. Kreuzungen von Straßen mit Gewässern) durchgängig an die Straßenbaulast anknüpft. Diese wird aber, wie gezeigt, durch die Überleitung in den Geltungsbereich des Landesstraßengesetzes nicht tangiert. Hat daher eine Gemeinde gemäß § 54 Satz 3 LStrG eine alte Straße zu unterhalten, dann findet dies ausweislich der genannten Bestimmung seinen Grund eben darin, dass die betreffende Gemeinde auch die bisherige Trägerin der Straßenbaulast war. Hatte sie aber in der Vergangenheit für den Unterhalt der Straße zu sorgen, umfasste dies grundsätzlich auch den Anschluss an andere, der Verkehrsbedeutung nach übergeordnete Straßen⁶⁹.

Ähnliches gilt im Bereich des Eisenbahnkreuzungsrechts, welches durch das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz – EKreuzG –) geregelt wird. Gemäß § 1 Abs. 1 EKreuzG gilt das Gesetz für Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, wobei gemäß § 1 Abs. 4 EKreuzG Straßen im Sinne dieses Gesetzes die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze sind. Auch nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht findet der Grundsatz Anwendung, dass bei Herstellung einer neuen Kreuzung derjenige, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt, die Kosten der Kreuzungsanlage zu tragen hat (§ 11 Abs. 1 EKreuzG). Für bestimmte Baumaßnahmen an Bahnübergängen im Sinne des § 3 EKreuzG ist unter der Voraussetzung, dass es nicht um die Kreuzung mit einem Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes geht, gemäß § 13 Abs. 1 Satz 2 EKreuzG das Land mit einem Drittel an den anfallenden Kosten zu beteiligen. Auch insoweit gilt indes, dass es durch die Neuregelung nicht zu einer gesetzlichen Widmung und damit zur Entstehung der bezeichneten Kostenpflicht kommt; vielmehr geht es lediglich um die Erleichterung des Nachweises der Öffentlichkeit einer Straße.

⁶⁷ Vgl. Bauer, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 453 Rn. 13.

⁶⁸ Vgl. Bauer, ebenda; Bogner, in: Praxis der Kommunalverwaltung, Bd. L 2, LStrG, § 18 Ziff. 1.2.

Anzumerken bleibt abschließend, dass es gerade im Bereich der Kreuzungen – seien es Straßenkreuzungen, Kreuzungen mit Gewässern oder solche mit Eisenbahnen – in der Praxis eher seltener zu Schwierigkeiten bei der Bestimmung des rechtlichen Status alter Straßen kommen dürfte. Denn gerade aus dem in der Vergangenheit erfolgten Bau und Unterhalt der Kreuzungen einschließlich etwaiger Unter- oder Überführungen dürften sich in vielen Fällen hinreichende Anhaltspunkte für die Bestimmung des rechtlichen Status einer Straße vor Inkrafttreten des Landesstraßengesetzes gewinnen lassen. Steht aber der rechtliche Status einer alten Straße fest, bleibt für die Anwendung der neuen Vermutungsregelung kein Raum.

Insgesamt lässt sich daher festhalten, dass für die öffentliche Hand jedenfalls keine unmittelbaren Mehrkosten durch die Einfügung der neuen Regelung verursacht werden.

bb) Mehreinnahmen

Lässt die in Rede stehende Vermutungsregelung den rechtlichen Status alter Straßen unberührt und bewirkt daher nicht *eo ipso* eine zusätzliche Kostentragungspflicht zu Lasten der öffentlichen Hand, gilt Gleiches auch umgekehrt. Knüpfen daher Ansprüche der öffentlichen Hand an das Vorhandensein einer öffentlichen Straße an, ergibt sich im Falle alter Straßen die Regelung des rechtlichen Status aus § 54 Satz 1 LStrG. Auch mit Blick auf etwaige Mehreinnahmen ist daher festzuhalten, dass es nur um mittelbare finanzielle Auswirkungen gehen kann. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang etwa das Ausbaubeitragsrecht. So kann eine Gemeinde nach § 10 Abs. 1 Satz 1 Kommunalabgabengesetz (KAG) für die Herstellung und den Ausbau öffentlicher Straßen, Wege und Plätze sowie selbständiger Parkflächen und Grünanlagen (Verkehrsanlagen) einmalige oder wiederkehrende Beiträge erheben, soweit diese innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile, im Geltungsbereich des Bebauungsplans oder in Gebieten liegen, für die die Gemeinde beschlossen hat, einen Bebauungsplan aufzustellen. Voraussetzung ist damit die Öffentlichkeit der Verkehrsanlage, im Falle einer Straße also deren Widmung. Da eine rückwirkende Widmung nicht möglich ist, gelangt bei alten Straßen somit die Regelung des § 54 Satz 1 LStrG zur Anwendung⁷⁰.

Nimmt man eine zusammenfassende Bewertung der mittelbaren finanziellen Auswirkungen vor, erscheint es – bei aller Unsicherheit derartiger Prognosen – zumindest nicht als völlig fern liegend, dass sich diese Auswirkungen für die öffentlichen Hand in positiver wie in negativer

⁶⁹ Vgl. insoweit für das ältere Wegerecht *Bauer*, in: *Kodal/Krämer, Straßenrecht*, 6. Aufl. 1999, S. 450 Rn. 5.

⁷⁰ Vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 13. Mai 2004 – 6 B 10428/04.

Hinsicht zumindest die Waage halten werden; für die Gemeinden geht es sogar nicht zu weit, mit Blick insbesondere auf die Frage der Beitragserhebung eine mittelbar günstige finanzielle Auswirkung für durchaus nahe liegend zu erachten.

3. Verfahrensrechtliche Konsequenzen

Intention der gesetzlichen Vermutung soll es sein, eine verfahrensrechtliche Erleichterung für den Nachweis der Öffentlichkeit alter Straßen zu bringen. Im Einzelnen ergibt sich insoweit Folgendes:

In einem ersten Schritt muss tatbestandlich feststehen, dass eine Straße seit mindestens 15 Jahren vor In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes tatsächlich dem öffentlichen Verkehr gedient hat. Insoweit greift keine Vermutung ein, sondern es handelt sich um eine beweisbedürftige Tatsache. Für das Verwaltungsverfahren bedeutet dies, dass die Behörde ausweislich des geltenden Untersuchungsgrundsatzes (§ 1 LVwVfG i.V.m. § 24 VwVfG) die erforderlichen Ermittlungen von Amts wegen vornehmen muss. Auch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren hat das Gericht den entsprechenden Sachverhalt gemäß § 86 Abs. 1 VwGO von Amts wegen zu ermitteln. Kann beispielsweise eine Gemeinde den erforderlichen Nachweis nicht bringen, greift die Vermutungsregelung nicht ein mit der Folge, dass etwa eine Erhebung von Ausbaubeiträgen nach § 10 Abs. 1 KAG mangels Vorhandensein einer öffentlichen Straße nicht zulässig wäre.

Erst wenn feststeht, dass eine Straße während des fraglichen Zeitraumes tatsächlich dem öffentlichen Verkehr gedient hat, gelangt in einem zweiten Schritt die Vermutungsregelung zur Anwendung. Allerdings bedeutet dies zunächst keine Änderung der bisherigen Rechtslage. Denn auch bei der Frage, ob eine alte Straße nach dem vor In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes geltenden Recht eine öffentliche Straße war, ist auf Tatsachen zurückzugreifen, die ebenfalls von Amts wegen zu ermitteln sind. Steht danach fest, dass eine Straße nach altem Recht nicht den Status einer öffentlichen Straße hatte, bleibt für die Vermutungsregelung kein Raum. Änderungen gegenüber der bisherigen Rechtslage ergeben sich indes in Zweifelsfällen, in denen ein solcher Nachweis nicht oder nur unter erheblichen Schwierigkeiten zu erbringen ist. Dort greift die Vermutungsregelung ein und führt zu einer Umkehr der Beweislast. Will etwa eine Gemeinde einem ihrer Bürger aufgeben, einen im Eigentum des Bürgers stehenden alten Weg, der seit langer Zeit dem öffentlichen Verkehr dient, den der Bürger jedoch nunmehr für den öffentlichen Verkehr sperren will, auch weiterhin für den öffentlichen Verkehr offen zu halten, muss sie einen entsprechenden belastenden Verwaltungsakt erlassen.

In diesem Fall trifft *nach bisheriger Rechtslage* die Gemeinde die Beweislast hinsichtlich des Vorliegens der tatbestandlichen Voraussetzungen für den Erlass der Ordnungsverfügung und damit im Beispiel dafür, dass der betreffende Weg eine öffentliche Straße im Sinne des § 1 Abs. 2 LStrG ist; kann der entsprechende Nachweis hinsichtlich der Öffentlichkeit nicht erbracht werden, greift die Regel über die Beweislastverteilung ein und einem etwaigen Widerspruch bzw. einer verwaltungsgerichtlichen Anfechtungsklage des Bürgers gegen die Ordnungsverfügung wäre stattzugeben. Dagegen träfe *nach neuer Rechtslage* die Beweislast den Bürger mit der Folge, dass die Öffentlichkeit der Straße und damit – bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen – die Rechtmäßigkeit der Ordnungsverfügung solange vermutet würde, wie nicht der Bürger den entsprechenden Gegenbeweis erbringen könnte. Zwar fände auch insoweit der verwaltungsrechtliche Amtsermittlungsgrundsatz prinzipiell Anwendung; indes reichte ein bloßes Bestreiten nicht aus, um weitere (gerichtliche) Sachverhaltsermittlungen auszulösen. Vielmehr bedürfte es insoweit eines substantiierten Sachvortrags, wobei einzuräumen ist, dass der entsprechende Gegenbeweis nicht leicht fallen dürfte. Im Falle der Nichterweislichkeit eines nichtöffentlichen Status bliebe es bei der Vermutung mit der Folge der Zurückweisung des Widerspruchs bzw. der Abweisung der Anfechtungsklage im Beispiel. Genau an dieser Stelle erweist sich damit der wesentliche Unterschied gegenüber der bisherigen Rechtslage; in dieser Weise entfaltet die Neuregelung eine verfahrensrechtliche, mittelbare Auswirkung auf den Status alter Straßen.

Für den von der Vermutung (mittelbar) betroffenen Eigentümer einer Straße bestünde neben der vorerwähnten Anfechtungsklage noch die Möglichkeit einer verwaltungsgerichtlichen Feststellungsklage, gerichtet auf Feststellung der Nichtöffentlichkeit der Straße. Umgekehrt sind auch Konstellationen denkbar, in denen ein Grundstückseigentümer – etwa eine Gemeinde – die Feststellung der Nichtöffentlichkeit einer Straße begehrt. Insgesamt bestehen damit ausreichende Möglichkeiten, den Status einer Straße gerichtlich klären zu lassen⁷¹.

IV. Verfassungsrechtliche Prüfung

1. Eigentumsrecht (Artikel 14 GG / Artikel 60 LVerf)

Da das landesverfassungsrechtliche Grundrecht der Eigentumsfreiheit in Artikel 60 LVerf für die hier interessierenden Fragen inhaltlich weitgehend mit Artikel 14 GG identisch ist⁷², orientieren sich die folgenden Ausführungen an der grundgesetzlichen Eigentumsgarantie.

⁷¹ Vgl. auch EBling/Meeder, SchIHA 2004, 205, 207.

⁷² Vgl. Jutzi, in: Grimm/Caesar (Hrsg.), Verfassung für Rheinland-Pfalz. Kommentar, 1. Aufl. 2001, Art. 60 Rn. 1 ff.

a) **Schutzbereich**

Artikel 14 GG schützt unter anderem auch das Privateigentum an Grundstücken. Dem Grundeigentümer ist die Verfügungsbefugnis über Grund und Boden umfassend und ausschließlich zugewiesen (vgl. auch § 903 BGB)⁷³. Auswirkungen auf das Grundeigentum können sich durch die vorliegend zu prüfende Regelung immer dann ergeben, wenn es um die Öffentlichkeit von im Privateigentum stehenden Grundstücken geht. Insoweit kommt es – wie gezeigt⁷⁴ – nach der Lehre vom modifizierten Privateigentum zu einer Überlagerung der eigentumsrechtlichen Befugnisse durch das öffentliche Recht, welche eine nicht unerhebliche Beschränkung für die Nutzung des betreffenden Straßengrundstücks mit sich bringt. Der Schutzbereich des Artikels 14 GG ist damit betroffen.

b) **Eingriff**

Zu prüfen ist daher weiter, inwieweit die Einfügung einer widerleglichen gesetzlichen Vermutung zugunsten der Öffentlichkeit einer Straße einen Eingriff in die Eigentumsfreiheit darstellt.

Nach den Feststellungen des Bundesverfassungsgerichts in seinem sog. „Nassauskiesungsbeschluss“ sind im Grundsatz zwei verschiedene Formen des Eingriffs in Artikel 14 GG zu unterscheiden: zum einen die Inhaltsbestimmung nach Artikel 14 Abs. 1 Satz 2 GG, zum anderen die Enteignung nach Artikel 14 Abs. 3 Satz 2 GG, wobei letztere sich in Form der Legal- oder der Administrativenteignung vollziehen kann⁷⁵. Inhaltsbestimmung, Legalenteignung und Administrativenteignung sind jeweils eigenständige Rechtsinstitute, die das Grundgesetz deutlich voneinander trennt⁷⁶.

Dabei vollzieht sich die Abgrenzung zwischen Inhaltsbestimmung und Enteignung in formaler Weise. Entscheidend sind damit nicht die aus der früheren zivilgerichtlichen Rechtsprechung bekannten Kriterien der Schwere und Zumutbarkeit, sondern allein formale Anknüpfungen. Enteignung im Sinne des Artikels 14 Abs. 3 GG ist nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts daher nur ein gezielter konkret individueller Zugriff auf das Eigentum mittels

⁷³ Vgl. *Deppenheuer*, in: *v. Mangoldt/Klein/Starck*, Bonner Grundgesetz. Kommentar, Bd. 1, 4. Aufl. 1999, Art. 14 Rn. 117.

⁷⁴ Oben, II. 1., S. 4 f.

⁷⁵ Vgl. BVerfGE 58, 300, 330 f.

⁷⁶ BVerfGE 58, 300, 331.

eines Rechtsaktes (Norm oder Verwaltungsakt), der zu einer vollständigen oder teilweisen Entziehung konkreter subjektiver Eigentumspositionen führt⁷⁷.

Gemessen hieran handelt es sich bei der in Rede stehenden Vermutungsregelung fraglos nicht um einen Akt der (Legal)Enteignung, sondern um eine Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Artikels 14 Abs. 1 Satz 2 GG⁷⁸. Inhaltsbestimmungen prägen das verfassungsrechtliche Eigentum aus, indem sie seinen Inhalt bestimmen. Sie sind daher von Haus aus keine „Eingriffe“ in das Eigentum im eigentlichen Sinn. Jedoch kann der Gesetzgeber bei der Ausgestaltung der Inhalts- und Schrankenbestimmungen grundgesetzliche Vorgaben verletzen, indem er etwa die Privatnützigkeit des Eigentums nicht hinreichend beachtet, die Sozialgebundenheit nicht gebührend berücksichtigt oder den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletzt⁷⁹. Zu prüfen ist daher im Weiteren, inwieweit die einzufügende widerlegbare Vermutung mit diesen verfassungsrechtlichen Vorgaben vereinbar ist.

c) Gemeinwohlbezogenheit (Artikel 14 Abs. 2 GG)

Dem Gesetzgeber kommen bezüglich der Bestimmung des von ihm mit der Inhalts- und Schrankenbestimmung verfolgten Zwecks eine weite politische Gestaltungsfreiheit und ein Prognosespielraum zu⁸⁰. Insoweit sind die mit der vorliegenden Regelung verfolgten Ziele der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit sowie der Verwaltungsvereinfachung durchaus gemeinwohlbezogen; dass die fragliche Regelung diesen Zielen tatsächlich auch dient, erscheint durchaus nahe liegend und verletzt daher nicht den gesetzgeberischen Gestaltungsspielraum.

d) Verhältnismäßigkeit und Ausgleichspflicht

Bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit einer Inhalt und Schranken des Eigentums bestimmenden gesetzlichen Regelung sind der Grundsatz der Privatnützigkeit des Eigentums (Artikel 14 Abs. 1 GG) und die Sozialbindung des Eigentums (Artikel 14 Abs. 2 GG) in einen angemessenen Ausgleich zu bringen. Es ist mit anderen Worten eine Abwägung vorzunehmen zwischen der Intensität der Belastung des Einzelnen einerseits und den mit der Regelung

⁷⁷ BVerfGE 58, 300, 331; vgl. auch *Ossenbühl*, Staatshaftungsrecht, 5. Aufl. 1998, S. 178.

⁷⁸ Vgl. *Krämer*, in: *Kodal/Krämer*, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 32 Rn. 8.5 ff.; *Aust*, in: *Kodal/Krämer*, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 1245 Rn. 45 ff.

⁷⁹ *Ossenbühl* (Fn. 77), S. 178.

⁸⁰ BVerfGE 76, 220, 239; *Depenheuer*, in: *v. Mangoldt/Klein/Starck*, Bonner Grundgesetz. Kommentar, Bd. 1, 4. Aufl. 1999, Art. 14 Rn. 230.

verfolgten Gründen des Allgemeinwohls andererseits⁸¹. Dabei ist es in der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts anerkannt, dass es auch außerhalb der Enteignungsregelung des Artikels 14 Abs. 3 GG Fälle geben kann, in denen das Eigentum in einer Weise beeinträchtigt wird, die der betroffene Eigentümer nicht ohne Weiteres hinnehmen muss und für die er vielmehr aus Gründen der Verhältnismäßigkeit eine Kompensation beanspruchen kann. Diese Fälle werden von der Kategorie der ausgleichspflichtigen Inhaltsbestimmung erfasst. Hierunter sind gesetzliche Regelungen zu verstehen, die den Inhalt und die Schranken des Eigentums neu definieren, dabei aber gewollt oder unbeabsichtigt zugleich bisher geschützte Eigentumspositionen in unverhältnismäßiger Weise einschränken und aus diesem Grunde einen Ausgleich vorsehen müssen, um die Verhältnismäßigkeit wiederherzustellen⁸².

Da die vorliegend zu prüfende Regelung ihrerseits keine Entschädigungsregelung vorsieht – anders als etwa die Widmungsfiktion des § 63 StrG des Saarlandes –, und eine Entschädigung bzw. ein Anspruch auf Übernahme des Grundstücks durch Erwerb oder Enteignung nach § 33 Abs. 2 und 3 LStrG wie oben gezeigt nicht besteht, ist zu prüfen, inwieweit dies den vorstehend entwickelten Maßstäben genügt. Dabei ist zunächst zu sehen, dass es lediglich um die Einführung einer widerleglichen Vermutung, nicht dagegen um die Schaffung einer gesetzlichen Widmungsfiktion oder gar eine Widmung kraft Gesetzes geht. Insoweit unterscheidet sich die vorliegende Regelung wesentlich etwa von der genannten (unwiderlegbaren) saarländischen Widmungsfiktion, die dementsprechend ohne eine Entschädigungsregelung nicht auskommen kann⁸³. Gerade die Widerlegbarkeit der Vermutung eröffnet dem Eigentümer die Möglichkeit, sich im Rahmen des verwaltungsrechtlichen oder -gerichtlichen Verfahrens erfolgreich gegen eine Beschränkung seines Grundeigentums zu wehren und spricht daher entscheidend gegen eine Ausgleichspflicht.

Hinzu kommt ein Weiteres. Bei der Bestimmung, inwieweit eine Inhaltsbestimmung im Bereich des Grundeigentums vor dem Hintergrund des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes eine Ausgleichspflicht nach sich zieht, ist entscheidend auf die Situationsgebundenheit des betroffenen Grundstücks abzustellen. Nach diesem durch die zivilgerichtliche Rechtsprechung unter dem Stichwort des „Sonderopfers“ entwickelten Maßstab ist danach zu fragen, ob „die von der Natur der Sache her gegebene und bisher stets ungestörte Benutzungsart oder wirt-

⁸¹ Vgl. Aust, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 1246 Rn. 46.1.

⁸² Vgl. insoweit die Pflichtexemplarentscheidung des BVerfG (E 58, 137 ff.); Depenheuer, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, Bonner Grundgesetz. Kommentar, Bd. 1, 4. Aufl. 1999, Art. 14 Rn. 241 ff.; Ossenhühl (Fn. 77), S. 181 f.; Aust, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 1246 Rn. 46.1. ff.

⁸³ Vgl. dazu OVG des Saarlandes, Beschluss vom 29. Januar 1998 – 2 Q 14/97 – juris.

schaftliche Ausnutzung des Eigentums untersagt oder wesentlich eingeschränkt“ wird⁸⁴. Entscheidend ist folglich eine Orientierung am *status quo* der Grundstücksnutzung und damit am Gedanken des Bestandsschutzes⁸⁵. Das Grundeigentum ist „seiner Natur nach“ kraft Situationsgebundenheit mit einer „begrenzten Pflichtigkeit“ verbunden, die sich nach näherer Bestimmung des Gesetzes zu einer Pflicht im Rechtssinne verdichten kann⁸⁶. Greift der Gesetzgeber aber solche Pflichtigkeiten als gleichsam natürlich vorgegebene Grundstückslasten auf und setzt diese in konkrete gesetzliche Pflichten um, aktualisiert er lediglich eine dem Grundeigentum schon innewohnende Begrenzung, so dass lediglich eine entschädigungslos hinzunehmende Inhaltsbestimmung vorliegt⁸⁷. Für die vorliegend zu prüfende Regelung bedeutet dies aber, dass eine Ausgleichspflicht gerade angesichts der Situationsgebundenheit der betroffenen Grundstücke auszuschließen ist. Denn es ist Voraussetzung für das Eingreifen der Vermutungsregelung, dass über einen Zeitraum von derzeit mindestens 56 Jahren hinweg auf einer Straße öffentlicher Verkehr stattgefunden hat. Damit ist aber das entsprechende Straßengrundstück in einer Weise vorgeprägt und somit „situationsgebunden“, die eine weitere Nutzung in diesem Sinn und eine entsprechende rechtliche Einordnung als öffentliche Straße geradezu aufdrängen.

Soweit demgegenüber durch die Rechtsprechung zu dem Rechtsinstitut der unvordenklichen Verjährung teilweise noch längere Fristen gefordert werden⁸⁸, führt dies nicht dazu, dass die vorliegende Frist von derzeit 56 Jahren als zu kurz anzusehen ist; denn das betreffende Rechtsinstitut findet seine Grundlage letztlich im Gewohnheitsrecht. Gewohnheitsrechtliche Regelungen sind aber nicht in gleicher Weise wie ein parlamentarisches Gesetz geeignet, Beschränkungen von Grundrechten zu rechtfertigen. Insoweit ist es dem Gesetzgeber vorliegend unbenommen, die Bestimmung der erforderlichen Zeitspanne in der vorliegend erfolgten Weise vorzunehmen. Dabei geht die Regelung sogar um 15 Jahre hinter den Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Landesstraßengesetzes zurück und stellt damit durchaus als hoch zu bezeichnende Anforderungen an den Nachweis des öffentlichen Verkehrs.

⁸⁴ BGH MDR 1959, 558; BGHZ 105, 15, 18. In eine ähnliche Richtung geht auch die Rechtsprechung des BVerwG, die den Gedanken des Bestandsschutzes als „Gegenrecht“ zur Verteidigung von Grundstücksnutzungen anerkennt, vgl. BVerwGE 25, 161, 162; 27, 341, 343; 47, 126, 128.

⁸⁵ So Ossenbühl (Fn. 77), S. 172 f.

⁸⁶ BGHZ 23, 30, 33.

⁸⁷ Ossenbühl (Fn. 77), S. 172.

⁸⁸ Vgl. oben II. 2. b, S. 7 ff.

Ist nach alledem eine Ausgleichspflicht nicht gegeben⁸⁹, kann es auch bei der oben festgestellten einfach-gesetzlichen Rechtslage nach § 33 Abs. 2 und 3 LStrG verbleiben.

Auch ungeachtet der Frage einer Ausgleichspflicht erweist sich die vorliegende Regelung als verhältnismäßig. Insoweit gilt das soeben Gesagte erst recht: die Situationsgebundenheit der betroffenen Grundstücke und die damit verbundene immanente Beschränkung der Eigentümerrechte sind eine Ausprägung der Sozialpflichtigkeit des Eigentums im Sinne des Artikels 14 Abs. 2 GG; entsprechende gesetzliche Konkretisierungen dieser Situationsgebundenheit sind daher auch in Ansehung der Privatnützigkeit des Eigentums hinzunehmen.

e) Vertrauensschutz

Da die Funktion der Eigentumsgarantie vor allem darin besteht, dem Bürger Rechtssicherheit hinsichtlich der durch Artikel 14 Abs. 1 Satz 1 GG geschützten Güter zu gewährleisten und das Vertrauen auf das durch die verfassungsmäßigen Gesetze ausgeformte Eigentum zu schützen, ist das Prinzip des Vertrauensschutzes für vermögenswerte Güter integraler Bestandteil der Eigentumsgarantie⁹⁰.

Auch im Rahmen des Vertrauensschutzes ist indes die bisherige Nutzung des Eigentums maßgeblich zu berücksichtigen⁹¹. Im vorliegenden Zusammenhang bedeutet dies, dass angesichts einer über fünfzigjährigen Nutzung einer Straße durch den öffentlichen Verkehr ein Vertrauen dahingehend, dass der Gesetzgeber davon absehen werde, in Anknüpfung an diese Sachlage eine widerlegliche Vermutung zugunsten der Öffentlichkeit der Straße einzuführen, nicht anerkannt werden kann⁹². Ganz im Gegenteil schafft die jahrzehntelange Nutzung ein immer stärkeres Vertrauen in die Öffentlichkeit der Straße, so dass mit zunehmender Geltungsdauer der neuen Regelung die Vermutung der Öffentlichkeit ein immer größeres Gewicht erlangen wird. In diesem Zusammenhang ist auch zu sehen, dass die öffentliche Nutzung einer Straße ohnedies nur mit (stillschweigender) Duldung des Eigentümers erfolgen

⁸⁹ Damit scheidet im Übrigen auch ein Anspruch wegen enteignenden Eingriffs aus. Dieser vom BGH entwickelte und zwischenzeitlich von der Systematik des Artikels 14 GG abgekoppelte Anspruch ist im allgemeinen Aufopferungsgrundsatz der §§ 74, 75 Einl. ALR in seiner richterrechtlichen Ausprägung verankert und setzt das Vorliegen eines Sonderopfers voraus (vgl. BGHZ 91, 20, 26 ff.). Ein solches wird den von der vorliegenden Regelung betroffenen Grundeigentümern aber, wie gezeigt, gerade nicht abverlangt.

⁹⁰ Vgl. BVerfGE 36, 281, 293; 58, 81, 120 f.; 76, 220, 244 f.; *Depenheuer*, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, Bonner Grundgesetz. Kommentar, Bd. 1, 4. Aufl. 1999, Art. 14 Rn. 233.

⁹¹ Vgl. *Ehlers*, WVDStRL 51 (1992), 229 ff.

⁹² Vgl. insoweit auch die oben dargestellte, ganz ähnlich gelagerte Argumentation des OVG Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Rechtsinstitutes der unvordenklichen Verjährung (II. 2. b, S. 9).

kann; dann muss sich der Eigentümer aber nach jahrzehntelanger Duldung des öffentlichen Verkehrs sein diesbezügliches Verhalten (bzw. das seiner Rechtsvorgänger) auch im Rahmen des Artikels 14 GG entgegenhalten lassen.

f) Zitiergebot (Artikel 19 Abs. 1 GG)

Das Zitiergebot des Artikels 19 Abs. 1 GG findet auf Gesetze, die Inhalt und Schranken des Eigentums bestimmen, nach herrschender Ansicht, insbesondere auch nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, keine Anwendung⁹³. Insoweit ist erneut darauf zu verweisen, dass es durch die Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums, wozu der Gesetzgeber durch Artikel 14 Abs. 1 Satz 2 GG ausdrücklich ermächtigt wird, nicht zu einem Eingriff in das Grundrecht im eigentlichen Sinne kommt.

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass die zu prüfende widerlegbare gesetzliche Vermutung nicht zu einer Verletzung des Artikels 14 GG führt.

2. Selbstverwaltungsgarantie (Artikel 28 Abs. 2 GG / Artikel 49 LVerf)

Da von der einzufügenden gesetzlichen Vermutung gemäß § 54 Satz 2 LStrG in der derzeitigen Fassung auch – und in der Praxis wohl vor allem – Gemeindestraßen erfasst werden, soll abschließend noch ein kurzer Blick auf die verfassungsrechtlich gewährleistete Garantie der Selbstverwaltung geworfen werden.

Nach Artikel 28 Abs. 2 GG, dem insoweit die landesverfassungsrechtliche Regelung in Artikel 49 LVerf inhaltlich entspricht⁹⁴, muss den Gemeinden das Recht gewährleistet sein, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln. Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft sind solche Angelegenheiten, die in der örtlichen Gemeinschaft wurzeln oder zu ihr einen spezifischen Bezug haben⁹⁵. Gemeint sind diejenigen Bedürfnisse und Interessen, die den Einwohnern gerade als solchen gemein sind,

⁹³ Vgl. BVerfGE 24, 367, 396; *Papier*, in: *Maunz/Dürig*, Grundgesetz, Art. 14 Rn. 330. A.A. *Deppenheuer*, in: v. *Mangoldt/Klein/Starck*, Bonner Grundgesetz. Kommentar, Bd. 1, 4. Aufl. 1999, Art. 14 Rn. 240, der jedoch eine gewohnheitsrechtliche Geltung des Grundsatzes, dass das Zitiergebot keine Anwendung findet, anerkennt.

⁹⁴ Dazu *Schröder*, in: *Grimm/Caesar* (Hrsg.), Verfassung für Rheinland-Pfalz. Kommentar, 1. Aufl. 2001, Art. 49 Rn. 4.

⁹⁵ Ständige Rechtsprechung, vgl. BVerfGE 8, 122; 134; 50, 195, 201; 79, 127, 151.

indem sie das Zusammenleben der Menschen in der Gemeinde betreffen⁹⁶. Dabei ist die historische Entwicklung zu berücksichtigen⁹⁷.

Zu den Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im vorgenannten Sinne zählt auch der Bereich der kommunalen Daseinsvorsorge, zu dem auch das Straßenrecht gehört⁹⁸. Dabei obliegt den Gemeinden die Sorge für die Gemeindestraßen als pflichtige Aufgabe der Selbstverwaltung, weil die Straßenbaulast den Gemeinden nicht zur freiwilligen Übernahme anheim gestellt, sondern durch Gesetz auferlegt ist (vgl. § 14 LStrG)⁹⁹.

Gemessen hieran ist zweifelhaft, ob die in Rede stehende Vermutungsregelung zu einem Eingriff in die Selbstverwaltungsgarantie führt. Insoweit ist zunächst daran zu erinnern, dass die fragliche Regelung keine gesetzliche Widmung und auch keine Widmungsfiktion bewirkt. Es kann daher allenfalls um einen mittelbar-faktischen Eingriff in die Selbstverwaltungsgarantie gehen. Auch ein solcher Eingriff ist jedoch abzulehnen, da es den Gemeinden weiterhin unbenommen bleibt, Straßen zu widmen und damit ihrem Auftrag zur Daseinsvorsorge nachzukommen. Im Übrigen haben die Gemeinden bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen jederzeit das Recht, eine Straße gemäß § 37 LStrG einzuziehen, also zu entwidmen. Die gesetzliche Neuregelung hat damit keinerlei Auswirkungen auf die beiden wesentlichen Instrumente zur Herstellung und Beseitigung öffentlicher Straßen. Sie ist daher auch vor dem Hintergrund der Selbstverwaltungsgarantie verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden.

V. Sprachliche Fassung des neuen § 54 Satz 2 LStrG

Da es in der zu prüfenden Änderung des § 54 LStrG um die Einführung einer (bloßen) widerlegbaren gesetzlichen Vermutung und nicht um die gesetzliche Fingierung einer Widmung oder die Schaffung eines Widmungersatzes gehen soll, erscheint es angezeigt, dies auch durch eine entsprechend unmissverständliche Formulierung klarzustellen. Vorzugswürdig sind daher diejenigen der vorliegend zu prüfenden Varianten eines neuen § 54 Satz 2 LStrG, welche die Vermutung explizit als solche benennen („Dies wird für Straßen, die [...] vermutet“). Dagegen könnte die Variante, wonach „Straßen, die seit mindestens 15 Jahren vor In-Kraft-Treten dieses Gesetzes vorhanden waren, (...) als öffentliche Straßen“ gelten, als – unwiderlegbare – gesetzliche Fiktion begriffen werden.

⁹⁶ BVerfGE 79, 127, 151.

⁹⁷ BVerfG NVwZ 1992, 365, 366.

⁹⁸ Vgl. Krämer, in: *Kodal/Krämer, Straßenrecht*, 6. Aufl. 1999, S. 42 Rn. 18, 21.

Zwar würde auch eine Regelung, die wie der oben erwähnte § 64 Satz 1 HWG¹⁰⁰ explizit an das Rechtsinstitut der unvordenklichen Verjährung anknüpft, im Ergebnis zu einer widerlegbaren gesetzlichen Vermutung führen; jedoch erscheint es angesichts der dargestellten¹⁰¹ teils erheblichen Unterschiede in der Handhabung dieses Rechtsinstitutes mit Blick auf die Grundsätze der Bestimmtheit und Rechtsklarheit sowie – bei im Privateigentum stehendem Straßengrund – in Ansehung der verfassungsrechtlichen Eigentumsgarantie geboten, die Voraussetzungen, unter denen die Vermutung eingreifen soll, durch den Gesetzgeber selbst festzuschreiben.

Eine Regelung, die wie § 5 Abs. 6 BremLStrG in Anknüpfung an historische Vorbilder¹⁰² darauf abstellt, dass die Straßen vor In-Kraft-Treten des Straßengesetzes dem öffentlichen Verkehr gedient haben *und diesem kraft Privatrechts nicht entzogen werden können*, bringt keine zusätzliche Klarheit. Denn insoweit wird eine Folge der Öffentlichkeit der Straße, nämlich der zu gewährende Gemeingebrauch, als Voraussetzung für die Annahme derselben normiert. Sofern man in dem Zusatz der Nichtentziehbarkeit kraft Privatrechts einen Hinweis auf die Widerlegbarkeit der gesetzlichen Vermutung erblicken wollte, ist die insoweit klare und unmissverständliche Formulierung „wird (...) vermutet“ vorzuziehen.

Zu erwägen ist ferner, ob und in welchem Umfang weiter gehende Präzisierungen, wie sie etwa die schleswig-holsteinische Regelung in § 57 Abs. 3 Satz 2 StrWG SH mit dem Erfordernis eines über die Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke hinausgehenden nicht unerheblichen Verkehrs vorsieht, aufgenommen werden sollen. Insoweit ist zunächst mit Blick auf das Tatbestandsmerkmal der Erschließungsfunktion zu sehen, dass Konstellationen denkbar sind, in denen eine Straße oder ein Weg nicht der Erschließung anliegender Grundstücke dienen, obwohl auf ihnen öffentlicher Verkehr stattfindet; in einem solchen Fall wäre dann aber fraglich, ob die Widmungsfiktion eingreift. Auf das entsprechende Tatbestandsmerkmal ist daher zu verzichten. Was das Erheblichkeitskriterium anbelangt, ist der diesem zugrundeliegende Gedanke, dass ein lediglich marginaler öffentlicher Verkehr nicht zum Nachweis der Öffentlichkeit einer Straße taugt, zwar durchaus nachvollziehbar; in der konkreten Rechtsanwendung fragt sich allerdings, ab welcher Schwelle ein „nicht unerheblicher“ öffentlicher Verkehr zu bejahen ist. Hier droht eine mit Blick auf die Rechtsklarheit und Rechts-

⁹⁹ Ders., S. 44 Rn. 21.

¹⁰⁰ Unter III. 1., S. 11.

¹⁰¹ Oben, II. 2. b., S. 7 ff.

¹⁰² Vgl. etwa § 2 des hannoverschen Gesetzes über Gemeindewege und Landwege vom 28. Juli 1851, abgedruckt bei Krämer, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, S. 127 Rn. 2.1. Gemäß § 6 des betreffenden Gesetzes sind Privatwege „solche, welche jedem allgemeinen Gebrauche kraft Privatrechts entzogen werden können.“, ebenda.

sicherheit geschaffene Regelung in der praktischen Handhabung eine – zumindest partielle – neue Rechtsunsicherheit zu schaffen. Letztlich wird es ohnehin auf den konkreten Einzelfall und dessen Würdigung durch den Richter ankommen. Dies gilt aber auch für eine sprachliche Fassung, die auf das Erheblichkeitskriterium gänzlich verzichtet. Im Ergebnis sollte daher auch von der Aufnahme des Erfordernisses eines nicht unerheblichen öffentlichen Verkehrs abgesehen werden.

Schließlich erscheint es mit Blick auf die Bestimmtheit und Rechtsklarheit angezeigt, anstelle der Anknüpfung an das ursprüngliche In-Kraft-Treten des Landesstraßengesetzes einen Zeitpunkt für das Eingreifen der gesetzlichen Vermutung unmittelbar in Form einer Datumsangabe festzulegen.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Erwägungen böte sich daher folgende Formulierung für den neu einzufügenden Satz 2 des § 54 LStrG an:

„Dies wird für Straßen, die seit dem 31. März 1948 dem öffentlichen Verkehr dienen, vermutet.“

Wissenschaftlicher Dienst