

Gabriele Junker
Rechtsanwältin

.....
Gabriele Junker Rechtsanwältin Kreulichweg 94 45307 Essen

Gemeinde Dettingen-Erms
Herrn Bürgermeister Michael Hillert
Rathausplatz 1

72581 Dettingen Ems

Gabriele Junker Rechtsanwältin
Dr. Claudius Müller

Kreulichweg 94

45307 Essen

☎ (02 01) 59 80 431
Fax (02 01) 43 75 93 11
E-Mail: info@ra-junker-online.de
www.RA-Junker-online.de

Sprechzeiten:
Mo bis Fr 8.00 – 14.00 Uhr

Termine nach Vereinbarung

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
108/24 GJ01/sd

Datum
02.05.2024

Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms - Hülben
Rechtliche Prüfung einer Einziehung nach § 7 StrG

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Hillert,

die Rechtsauffassung der Rechtsanwälte Birk und Partner im Schreiben vom 2. April 2024 wird in wesentlichen Punkten nicht geteilt. Insbesondere erscheint eine Einziehung gem. § 7 Abs. 5 StrG im Rahmen einer Bauleitplanung oder eine partielle Einziehung von einzelnen Straßenabschnitten als rechtlich (und politisch) kaum vertretbar. Demgegenüber begegnet eine Einziehung nach § 7 Abs. 1 StrG keine durchgreifenden Bedenken:

- Eine dauerhafte Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben ist rechtlich nur im Wege einer (Teil-)Einziehung nach § 7 StrG zulässig (nachfolgend Ziff. I.).
- Der unzureichende bauliche Zustand führt zwar nicht zu einer Entbehrlichkeit der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben, er ist jedoch als öffentlicher Belang im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (nachfolgend Ziff. II.).
- In diesem Zusammenhang ist auch die Kostenbelastung der Gemeinde Dettingen a. d. Erms als wesentlicher Belang zu berücksichtigen (nachfolgend Ziff. III.).
- Da die Sanierungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen natur- und artenschutzrechtliche Befreiungen erfordern, ist eine Aufrechterhaltung der Widmung nur möglich, wenn die Verkehrsinteressen überwiegen (nachfolgend Ziff. IV.).

Deutsche Bank

Konto-Nr.: 4610 499

BLZ 360 700 24

IBAN: DE16 3607 0024 0461 0499 00

BIC: DEUTDEBESS

Finanzamt Essen Ost / Steuernummer: 111/5133/1612

- Die öffentlichen Verkehrsinteressen sind jedoch in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht eher niedriger zu gewichten, da mit den baulichen Maßnahmen nur eingeschränkt den üblichen Verkehrsbedürfnissen einer Gemeindeverbindungsstraße genügt werden kann und rechtlich geschützte Individualrechtspositionen durch eine Einziehung der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben nicht tangiert werden (nachfolgend Ziff. V.).
- Unter Abwägung aller betroffener Belange ist eine Einziehung der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben geboten und nicht ermessensfehlerhaft (nachfolgend Ziff. VI.).

I. Eine dauerhafte Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben ist rechtlich nur im Wege einer (Teil-)Einziehung nach § 7 StrG zulässig

Bei der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben handelt es sich um eine Gemeindestraße nach § 3 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 Nr. 1 StrG. Mit Bescheid vom 04.01.1978 ist die Straße von der Abzweigung von der Gemeindeverbindungsstraße „Dettingen/Erms – Buchhaldesiedlung“ bis zur Gemeindegrenze zwischen Dettingen/Erms und Hülben mit einer Länge von 4184 m mit der Bezeichnung „Dettingen/Erms-Hülben“ als Gemeindeverbindungsstraße festgestellt worden. Auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchungen der Gemeinde Dettingen a. d. Erms aus dem Jahr 2008 dient die Straße überwiegend dem Anschluss an die L 250 (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 12.1.2015, NVwZ-RR 2016, 286). Die Verkehrsbelastung lag auf der Grundlage der Verkehrszählungen aus den Jahren 2020 und 2022 bei einem DTV von durchschnittlich 1.000 Fahrzeugen. Die Gemeinde Dettingen nimmt bezüglich dieser Gemeindeverbindungsstraße die Aufgaben als Straßenbaubehörde nach § 50 Abs. 3 Nr. 3 StrG wahr; ihr wurden zugleich auch die Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde übertragen. Die Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben wurde von der Gemeinde Dettingen zuletzt im Dezember 2023 aufgrund der aus dem Zustand der Straße resultierenden Gefahrenlage (vgl. nachstehend Ziff. I) befristet bis zum 31.12.2024 gesperrt.

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 StrG ist der Gebrauch öffentlicher Straßen jedermann im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften innerhalb des verkehrsüblichen Umfangs gestattet.

Die aktuelle Sperrung hat ihre Grundlage in § 14 Abs. 1 StrG bzw. den Regelungen des Straßenverkehrsrechts. Hierbei handelt es sich allerdings um Ausnahmenvorschriften, die pragmatischen Grundsätzen folgen: Bei dringlichen Maßnahmen ist das straßenrechtliche Instrument der (Teil-)Einziehung zu langsam und unflexibel. Der hiermit verbundene Aufwand wäre darüber hinaus bei nur vorübergehenden Beschränkungen des Gemeingebrauchs verfehlt. Daher kann nach § 14 Abs. 1 StrG der Gemeingebrauch von der Straßenbaubehörde vorbehaltlich anderer Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde beschränkt werden, wenn dies zur Durchführung von Straßenbauarbeiten oder wegen des baulichen Zustands zur Vermeidung außerordentlicher Schäden an der Straße notwendig ist. Nach herrschender Meinung darf die Beschränkung des Gemeingebrauchs nach § 14 Abs. 1 StrG aber nur vorübergehender Art sein (vgl. Nagel, Straßengesetz für Baden-Württemberg, 3. Auflage, § 14 Rdnr. 3 m.w.N.; Lorenz/Will, Straßengesetz Baden-Württemberg, 2. Auflage, § 14 Rdnr. 14). Eine dauerhafte Sperrung nach § 14 StrG würde eine Umgehung der besonderen gesetzlichen Anforderungen an eine dauerhafte Beschränkung des Gemeingebrauchs durch (Teil-)Einziehung bedeuten. Eine dauerhafte Sperrung auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts scheidet ebenfalls aus. Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht sind selbständige Rechtsmaterien mit unterschiedlichen Regelungszwecken: Das Straßenverkehrsrecht soll vor allem die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs gewährleisten. Es dient als sachlich begrenztes Ordnungsrecht der Abwehr der typischen Gefahren, die vom Straßenverkehr ausgehen und die dem Straßenverkehr von außen und durch die Verkehrsteilnehmer erwachsen. Aufgabe des Straßen(wege)rechts ist es hingegen, die Rechtsverhältnisse an öffentlichen Straßen und ihre Bereitstellung für den Verkehr zu regeln (vgl. VG Sigmaringen Urteil vom 14.06.2013 - 4 K 4268/11). Mithin setzt das Straßenverkehrsrecht das Straßenrecht voraus, das den Nutzungsrahmen vorgibt. In dieses sogenannte Nutzungsstatut darf das Straßenverkehrsrecht nicht eingreifen, vielmehr füllt es den straßenrechtlich festgelegten Nutzungsrahmen in ordnungsrechtlicher Hinsicht aus. Insofern folgt der Verkehr der Straße, nicht die Straße dem Verkehr (vgl. VGH Bad.-Württ., Urteil vom 11.3.2005 - 5 S 2421/03 -, Juris).

Eine dauerhafte Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben ist somit nur auf der Grundlage einer (Teil-)Einziehung nach § 7 StrG möglich. Nach dieser Vorschrift ist eine Einziehung einer Straße oder die Einziehung einzelner Straßenbestandteile oder Straßenabschnitte durch die zuständige Straßenbaubehörde zulässig, wenn eine Straße jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen; nach Satz 2 der Vorschrift kann sich nachträgliche Beschränkung der Widmung auf

bestimmte Benutzungsarten, Benutzungskreise oder Benutzungszwecke beziehen (Teil-Einziehung).

Der Behörde steht weder bei der Beurteilung des Verlustes der Verkehrsbedeutung noch bei der Frage, ob überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für die Einziehung vorliegen, ein Beurteilungsspielraum bzw. eine Einschätzungsprärogative zu. Es handelt sich bei beiden Tatbestandsmerkmalen um unbestimmte Rechtsbegriffe, die der vollen Nachprüfbarkeit durch die Verwaltungsgerichte unterliegen (vgl. VG Regensburg, Urteil vom 10.08.2023 – Ro 2 K 20.2641 – juris - m.w.N.). Nur wenn die Einziehungsvoraussetzungen vorliegen, ist der zuständigen Straßenbaubehörde ein Ermessen eingeräumt die Straße einzuziehen (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 25.06.1981 – 5 S 1353/80, NJW 1982, 402).

II. Der unzureichende bauliche Zustand führt zwar nicht zu einer Entbehrlichkeit der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben, er ist jedoch als öffentlicher Belang im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen

Zwischen dem Abzweig zur ehemaligen Deponie und der Gemeindegrenze Dettingen/Erms - Hülben weist die Gemeindeverbindungsstraße auf einer Länge von 2.955 m einen Ausbauzustand auf, der nicht mehr den heutigen Verkehrsbedürfnissen entspricht. Entsprechend sind die verkehrlichen Nutzungen mit Verkehrszeichen 253 – Verbot für Fahrzeuge über 3,5 t – und dem Zusatzzeichen „Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei“ eingeschränkt. Darüber hinaus bestehen erhebliche Defizite hinsichtlich der Sicherung der Straße im Hangbereich z.B. vor Steinschlag und Hangrutschungen.

1. Machbarkeitsstudie der Reik Ingenieurgesellschaft vom 14. 06.2023

Die Möglichkeit einer Sanierung der Straße und der damit verbundene Kostenaufwand wurde 2023 von der Fa. Reik Ingenieurgesellschaft in der Machbarkeitsstudie vom 14.06.2023 untersucht. Wie andere historische Steigen am Albrauf wurde die Gemeindeverbindungsstraße auf einer schmalen Trasse ohne größere Bankette entlang der Felsformationen des „Weißen Juras“ geführt. Die hieraus resultierende Problematik wird von der Ingenieurgesellschaft Reik in der Machbarkeitsstudie wie folgt beschrieben:

„Aufgrund von Witterungseinflüssen entsteht fein zerlegter Hangschutt. Dieser wird bei Niederschlägen auf die Straße gespült, so dass fast nach jedem Niederschlagsereignis aufwendige Aufräumarbeiten erforderlich werden. Da der Hang sehr steil ist und weiter oben im Hang auch noch Felsformationen vorhanden sind, kommt es im Frühjahr vermehrt zu Steinschlägen. Teilweise faustgroße Steine fallen mit extremer Geschwindigkeit auf die Straße. Die Straße muss regelmäßig kontrolliert und von herumliegendem Hangschutt, Steinen etc. geräumt werden. Zusätzlich entstehen im Herbst Unmengen von Laub, die beseitigt werden müssen. Aufwendige Felsberäumungen und Freischneidearbeiten sind unabdingbar und haben mehrwöchige Sperrungen im Jahr zur Folge. Der Unterhaltsaufwand ist immens hoch. Weiterhin befinden sich oberhalb der Straße im Wald nachgelagerte Felsformationen, von denen sich durch Verwitterung auch teilweise große Steine lösen und mit enormer Geschwindigkeit den Hang heruntergleiten und auf die Straße aufschlagen. Auch diese absturzgefährdete Felspartien stellen eine erhebliche Gefahr für die Verkehrsteilnehmer dar. Die vorhandene Fahrbahn weist im Wald teilweise eine Breite von nur ca. 5,50 m auf. Bankette sind hangseitig so gut wie nicht vorhanden, da unmittelbar am Fahrbahnrand Fels ansteht. Talseitig sind die Fahrbahnbeläge brüchig und bereits mehrfach mit Asphalt überzogen worden. Die Bankette sind abgespült, so dass der Straßenunterbau freiliegt und dieser sich bereits durch Witterungseinflüsse zersetzt. Begegnungsverkehr ist nur eingeschränkt möglich und Fahrzeuge müssen dann rückwärts stoßen und in Ausweichbuchten warten, bis das entgegenkommende Fahrzeug vorbei und die Fahrbahn wieder frei ist. Leitpfosten und Schutzplanken bewegen sich infolge Erosion talwärts und rutschen ab.“

Die Machbarkeitsstudie legt ihrem Sanierungskonzept nicht die technischen Anforderungen der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“ zugrunde, sondern orientiert sich an den topographischen Gegebenheiten und der sich hieraus ergebenden Rahmenbedingungen; so wird etwa hinsichtlich des Straßenquerschnitts auf den Raumbedarf des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs allein auf den Begegnungsfall Pkw-Pkw (Kfz $\leq 3,5$ t) abgestellt. Auch hinsichtlich Linienführung und Ausstattung werden nur teilweise die sich aus den technischen Regelwerken für Gemeindeverbindungsstraßen ergebenden Vorgaben umgesetzt. Die Maßnahmen zur Verkehrssicherheit beziehen sich somit nur auf den derzeitigen gegenüber „normalen“ Gemeindeverbindungsstraßen eingeschränkten Nutzungsrahmen.

Darüber hinaus sind nach dem Sanierungskonzept bautechnische Maßnahmen zum Schutz der Verkehrsteilnehmer vor sich aus Geologie und Topographie ergebenden Gefahren u.a. erforderlich:

- Spritzbeton oder Felsnägel, Stahlgurte, Stahlbetonkorsette zur Vermeidung von Bewegungen in Felsen und zur Sicherung instabiler Felspartien.
- Spalten und Klüfte in oberflächennahen Bereichen durch Verplombung schließen um Kluftwasserbildung damit verbundenen Frostsprengungen zu vermeiden.
- Fangschutzmaßnahmen (Steinschlag-Schutzzäune und Schutznetze) in steilen Hängen und Böschungen.
- Fangmauern mit Auffangmulden am Böschungsfuß mit Betonleitelemente oder Doppel-T-Träger ähnlich einem Berliner Verbau zum Rückhalt von herunterfallenden Steinen und Schutt, zwischen Hang und Bankett. Oftmals ist jedoch der Platz hierfür nicht vorhanden.
- Steingabionen (Drahtschotterkörbe) oder Blockschichtungen.

Die Gesamtkosten der Maßnahmen zur Sanierung des Abschnitts zwischen dem Abzweig zur ehemaligen Deponie und der Gemeindegrenze Dettingen/Erms - Hülben mit einer Länge von 2.955 m belaufen sich nach der in Anlage 1 beigefügten Grobkostenermittlung auf ca. 18.295.000 €.

2. Entbehrlichkeit der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/ Erms – Hülben aufgrund des unzureichenden Zustandes

Grundsätzlich ist die Entbehrlichkeit einer Straße gem. § 7 Abs. 1 StrG im Einzelfall nach den gesamten Umständen zu beurteilen.

a) Maßgeblich ist hierbei zunächst die Verkehrsverhältnisse und -bedürfnisse. Für die Feststellung eines etwaig fortbestehenden Verkehrsbedürfnisses sind in die Prüfung die Verkehrsinteressen der Anlieger einzubeziehen, ferner auch die Verkehrsinteressen der Verkehrsteilnehmer sowie das Verkehrsinteresse im Sinne des Verkehrslenkungsinteresses der betroffenen Behörden (vgl. VG Göttingen, Urteil vom 28.11.2018, - 1 A 81/16 -, juris m.w.N.). Die Entbehrlichkeit einer Straße wegen des Wegfalls jeglichen Verkehrsbedürfnisses ist dabei im Hinblick auf sämtliche Verkehrsarten und -zwecke sowie alle potentiellen Benutzerkreise zu prüfen. Nur wenn für eine Straße jegliches Verkehrsbedürfnis entfallen ist, kann diese nach dieser Tatbestandsalternative vollständig eingezogen werden, während ansonsten allenfalls eine Teileinziehung oder eine Umstufung in Betracht kommt (vgl. VG Halle, Urteil vom 9.12.2020 – 8 A 325/18 HAL – BeckRS 2020,53489).

Ausweislich der Verkehrszählungen der Gemeinde Dettingen aus den Jahren 2020 und 2022 ist von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 1.000 Verkehrsteilnehmern auszugehen, wobei nicht nach Fahrzeugarten (Pkw, Lieferwagen, Motorräder, Fahrräder, Landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge usw.) differenziert wurde. Dabei überwiegt werktags der Berufsverkehr und am Wochenende der Ausflugsverkehr. Auch wenn es die volkstümliche Bezeichnung „Promillesteige“ nahelegt, handelt es sich nicht lediglich um Verkehre zu Abkürzungszwecken (vgl. OVG Bremen, RdL 1993, 10), sondern um Verkehre im Sinne des Widmungszwecks.

b) In Literatur und Rechtsprechung umstritten ist allerdings die Frage, ob bzw. inwiefern darüber hinaus die Eignung und der Zustand der Straße im Rahmen der Entbehrlichkeitsprüfung zu berücksichtigen ist. Nach Auffassung des VGH Mannheim (ESVGH 30, 182 ff., 184) liegt eine Entbehrlichkeit auch dann vor, wenn sich die Straße in einem so schlechten Zustand befindet, das sie nicht mehr sicher benutzt werden kann. Diese Rechtsprechung ist jedoch insofern angreifbar, als die bloße Tatsache eines schlechten baulichen Zustandes noch nichts über die normativ zu entscheidende Frage aussagt, ob für die Straße ein Verkehrsbedürfnis besteht (Lorenz/Will: Straßengesetz Baden-Württemberg, § 7, Rn. 11). Nach anderer Auffassung ist dies unschädlich, da diese normative Wertung Gegenstand der Ermessensentscheidung über die Einziehung sei (Schumacher in: PdK BW L-12).

In systematischer Hinsicht dürfte es zutreffender sein, Fragen der Eignung der Straße unter die 2. Alternative des § 7 Abs. 1 S. 1 StrG (Einziehung aus überwiegenden Gemeinwohlgründen) zu fassen, was im Ergebnis nach der Rechtsprechung des VGH Mannheim zu einer geringeren Gewichtung der Verkehrsinteressen im Rahmen der Abwägung des § 7 Abs. 1 S. 1 2. Alt. StrG führt: „In der Rechtsprechung sind ausdrücklich nur solche Nutzungsbedürfnisse als schützenswert anerkannt, die den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen, wobei es auch auf die das jeweils betroffene Grundstück prägende Situation ankommt (vgl. BVerwGE 54, 1 (4) =NJW 1977, 1789). Diese mehr auf das Anliegergrundstück und dessen Umgebung zielende Eingrenzung auf die tatsächliche Situation muss in gleicher Weise für die tatsächlichen Verhältnisse der Straße selbst gelten“ (VGH Mannheim NJW 1982, 402).

Folgt man nicht der Auffassung des VGH Mannheim (ESVGH 30, 182 ff., 184), wonach die eingeschränkte Nutzbarkeit aufgrund straßenbaulicher Mängel eine Entbehrlichkeit im Sinne des § 7 Abs. 1 StrG begründet, ist ein nicht mehr verkehrstauglicher Zustand als Gemeinwohlgrund nach § 7 Abs. 1 S. 1 2. Alt. StrG in die Abwägung einzustellen. Dieser ist jedoch u.a. dann zu bejahen, wenn eine Sanierungspflicht des Straßenbaulastträgers gem. § 9 Abs. 1 StrG aus straßenbezogenen Gründen nicht besteht (vgl. Schumacher in: PdK BW L-12, § 7 StrG).

Die Grenzen der Sanierungspflicht ergeben sich bei der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben aus den topographischen Verhältnissen:

Wie andere historische Straßen erfolgte der Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben im Hinblick auf Verkehrsbedürfnisse und technische Ausbaustandards, die sich in den vergangenen Jahrzehnten wesentlich geändert haben. Zwar ist es Teil der Straßenbaulast, die Straßen an die veränderten Verkehrsverhältnisse und die allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus anzupassen; dies ist aufgrund der topographischen Verhältnisse auf der bestehenden Trasse weder hinsichtlich des Straßenquerschnitts noch hinsichtlich der Linienführung möglich.

Soweit die Sanierungsmaßnahmen von den sich aus den topographischen und geologischen Verhältnissen resultierenden Verkehrssicherungspflichten veranlasst sind, ergibt sich weiterhin eine rechtliche Einschränkung der Sanierungspflichten: Nach der Rechtsprechung begründen sich die Verkehrssicherungspflichten des Straßenbaulastträgers daraus, dass er durch die Einrichtung und den Betrieb der Straße eine Gefahrenlage geschaffen hat (vgl. OLG Köln, Urteil vom 08.11. 1989 – 13 U 115/89 – OLGZ 1990, 442). Bei von Naturkräften verursachten Steinschlägen oder Hangrutschungen ist der Straßenbaulastträger nicht Verhaltensstörer; vielmehr ist seine Rechtsposition derjenigen eines Zustandsstörers angenähert (vgl. VG München, Urteil vom 16.11.2000 - M 17 K 99.2519 – BeckRS 2000,25648); bei einer reinen Zustandsverantwortlichkeit ist nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts eine eingeschränkte Verantwortlichkeit gegeben:

„Wenn die Gefahr, die von dem Grundstück ausgeht, aus Naturereignissen, aus der Allgemeinheit zuzurechnenden Ursachen oder von nicht nutzungsberechtigten Dritten herrührt, (...) darf die Sanierungsverantwortlichkeit nicht unbegrenzt dem alle Sicherungspflichten einhaltenden Eigentümer zur Last fallen.

Anderenfalls würden ihm im Übermaß Risiken aufgebürdet, die auf Umständen beruhen, die losgelöst von der Sachherrschaft über das Grundstück sind und jenseits seiner Verantwortungssphäre liegen“ BVerfG, Beschluss vom 16.02.2000 – 1 BvR 242/91 – NJW 2000, 2573).

Bezogen auf die vergleichbare Situation der Unterhaltungslast des Straßenbaulastträgers bedeutet diese Rechtsprechung zwar keinen Wegfall der Verkehrssicherungspflichten, sondern einen wesentlichen Gemeinwohlgrund für die Einziehung einer Straße, die aufgrund ihrer spezifischen Trassenführung besonders gefahrenträchtig ist.

III. Die Kostenbelastung der Gemeinde Dettingen a. d. Erms und eine hieraus resultierende Einschränkung der Leistungsfähigkeit ist als wichtiger Belang im Rahmen einer Entscheidung über die Einziehung nach § 7 StrG zu berücksichtigen

Die Kosten der Sanierungsmaßnahmen zur Herstellung der Verkehrssicherheit auf dem Abschnitt zwischen dem Abzweig zur ehemaligen Deponie und der Gemeindegrenze Dettingen/Erms - Hülben mit einer Länge von 2.955 m belaufen sich nach der Machbarkeitsstudie der Reik Ingenieurgesellschaft vom 14. 06.2023 (Anlage 1: Grobkostenermittlung) auf ca. 18.295.000 €.

Grundsätzlich hat die kommunale Aufgabenlast in der Leistungsfähigkeit der Gemeinde ihre Grenze. Dabei kommt es auf den gesamten Kreis der der Gemeinde obliegenden öffentlichen Aufgaben an sowie auf eine Abwägung der Dringlichkeit der einzelnen zu erfüllenden Aufgaben und der aus der Zurückstellung einzelner Aufgaben sich ergebenden Nachteile (grundlegend BVerwG Urteil vom 23.4.1969 - IV C 69.67 BVerwGE 32, 37). Dieser Grundsatz einer Begrenzung der Straßenbaulast durch die Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers ist in § 9 Abs. 1 und 2 StrG ausdrücklich positiviert. Danach haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die sich aus dem Kommunalrecht ergebenden Grundsätze der Haushalts- und Wirtschaftsführung sind somit durch das Straßenrecht nicht eingeschränkt worden. Aus der in der Garantie der örtlichen Selbstverwaltung gemäß Art. 28 GG wurzelnden Finanzhoheit ergibt sich das Recht der Gemeinden über die diesbezügliche Last selbst zu entscheiden. Die Begrenzung der Straßenbaulast durch die kommunale Finanzhoheit entbindet die Gemeinde nicht von der Pflicht zu einer ordnungsgemäßen Planung. Deshalb kann es nicht auf die Haushaltslage zu einem bestimmten Zeitpunkt ankommen, insbesondere nicht auf die aktuelle Kassenlage.

Bezogen auf die Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben ist weiterhin zu berücksichtigen, dass es sich nicht um eine einmalige Investition handelt. Vielmehr ist nach den Feststellungen der Reik Ingenieurgesellschaft von einer dauernden Belastung auszugehen: „Fast alle Sicherungsmaßnahmen bieten keinen absoluten Schutz gegen spätere Felsbewegungen. Steinschläge und Felsstürze sind ebenso wie Rutschungen, natürliche Erosionsvorgänge. Die Auswirkungen können durch Sicherungsmaßnahmen lediglich minimiert werden. Eine Beräumung von Hand in regelmäßigen Abständen bleibt vermutlich nicht aus“ (Machbarkeitsstudie, S. 17).

IV. Da die Sanierungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen natur- und artenschutzrechtliche Befreiungen erfordern, ist eine Aufrechterhaltung der Widmung nur möglich, wenn die Verkehrsinteressen die Natur- und Artenschutzbelange überwiegen

1. Von den Sanierungsmaßnahmen betroffene Schutzgebiete

Entsprechend dem bisherigen Planungsstand können die natur- und artenschutzrechtlichen Eingriffe durch die Sanierungsmaßnahmen und ihre rechtliche Zulässigkeit nicht abschließend beurteilt werden. Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie ist jedoch davon auszugehen, dass Ausnahmen und Befreiungen von natur- und artenschutzrechtlichen Verboten erforderlich sind:

Die Sanierungsmaßnahmen zur Herstellung der Verkehrssicherheit lt. Machbarkeitsstudie der Reik Ingenieurgesellschaft vom 14. 06.2023 beinhalten neben der unmittelbaren Instandsetzung und Ertüchtigung des Straßenkörpers umfangreiche Ingenieurbauten im Hangbereich (vgl. die beispielhafte Darstellung der Maßnahmen auf S. 17 ff. der Machbarkeitsstudie).

Damit wird auch in Bereiche eingegriffen, die förmlich als Landschaftsschutzgebiet, Pflegezone eines Biosphärengebiets bzw. als FFH- und Vogelschutzgebiet unter Schutz gestellt sind.

a) Landschaftsschutzgebiet „Reutlinger/Uracher Alb“

Die Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben liegt im Geltungsbereich der Verordnung des Landratsamtes Reutlingen über das Landschaftsschutzgebiet „Reutlinger/Uracher Alb“ vom 09.01.1974. Nach § 3 der Verordnung sind Änderungen verboten, welche die Landschaft verunstalten, die Natur schädigen oder den Naturgenuss beeinträchtigen. Es handelt sich hierbei um ein relatives Veränderungsverbot, von dem gem. § 7 der Verordnung Ausnahmen erteilt werden können, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit vorliegen.

Die Sanierung einer öffentlichen Straße und ihre Anpassung an geänderte Verkehrsbedürfnisse stellt grundsätzlich einen Gemeinwohlbelang im Sinne dieser Vorschrift dar, allerdings ist im konkreten Einzelfall ein Überwiegen des Verkehrsinteresses gegenüber dem Schutzzwecks der Landschaftsschutzgebietsverordnung darzulegen.

b) Pflegezone des Biosphärengebiets „Schwäbische Alb“

Weiterhin liegen die von den Baumaßnahmen betroffenen Bereiche in der Pflegezone des Biosphärengebiets „Schwäbische Alb“. Nach § 5 Abs. 2 S. 1 der Verordnung des Ministeriums für Ernährung und Ländlichen Raum über das Biosphärengebiet „Schwäbische Alb“ vom 31.01. 2008 sind Handlungen verboten, die das Gebiet, seinen Naturhaushalt oder einzelne seiner Bestandteile zerstören, beschädigen oder nachhaltig stören. Gem. § 5 Abs. 4 S. der Verordnung sind von diesem Verbot bisherige Nutzungen und bestehende Einrichtungen „in der bisherigen Art und im bisherigen Umfang sowie deren Unterhaltung und Instandsetzung“.

Das absolute Änderungsverbot in Pflegezonen, das dem Schutzregime von Naturschutzgebieten entspricht, knüpft hinsichtlich der Begriffe „Unterhaltung und Instandsetzung“ bzw. „Veränderung“ nicht an die Terminologie des Straßengesetzes in § 37 Abs. StrG an, wonach Veränderungen der Straße – im Gegensatz zu reinen Unterhaltungsmaßnahmen - grundsätzlich der Planfeststellung bedürfen. Derartige Änderungen werden zwar regelmäßig zugleich Veränderungen im Sinne der genannten Verordnung (und vergleichbarer Naturschutzverordnungen) darstellen;

dies lässt aber im Hinblick auf den weiter gehenden Schutz der Schutzgebiete durch ein absolutes Veränderungsverbot nicht den Umkehrschluss zu, dass nur planfeststellungsbedürftige Änderungen an Straßen als im Naturschutzgebiet grundsätzlich unzulässige Veränderungen zu qualifizieren sind. Vielmehr können auch solche Baumaßnahmen an Straßen Veränderungen im Sinne der genannten Verordnung darstellen, die aus der Sicht des Straßensrechts noch als Unterhaltungsmaßnahmen an einer bestehenden Straße im weiteren Sinne einzuordnen sind (zur Begriffsbestimmung vgl. Kodal/Krämer: Straßenrecht, Kapitel 11 Rn. 12.3) und deshalb keiner Planfeststellung bedürfen. Dementsprechend ist auch dem Begriff der Unterhaltung einer Straße je nach dem Zusammenhang, in dem er verwendet wird, ein unterschiedlicher Gehalt zuzuerkennen (vgl. - zur unterschiedlichen Auslegung sogar innerhalb des Straßensrechts - VGH Mannheim, Urte. v. 16.1.1996 - 3 S 769/95, BRS 58 Nr. 98 = NVwZ-RR 1996, 535). Ob Baumaßnahmen zu einer in der Pflegezone des Biosphärengebiets grundsätzlich unzulässigen Veränderung einer Straße führen, ist demnach unabhängig von der im Straßensrecht gebräuchlichen Abgrenzung zwischen planfeststellungsbedürftigen Änderungen und Unterhaltungsmaßnahmen allein nach Maßgabe der genannten naturschutzrechtlichen Bestimmungen und mit Blick auf das Ziel der jeweiligen Schutzgebietsausweisung zu beurteilen (vgl. OVG Weimar, Urteil vom 29.01.2001 – 5 K869/97.Me ZUR 240).

Im Hinblick auf den Umfang der erforderlichen Maßnahmen ist daher davon auszugehen, dass die Baumaßnahmen einer Befreiung nach § 10 Abs. 2 der Biosphärengebietsverordnung bedürfen. Diese kann u.a. dann erteilt werden, wenn überwiegende öffentliche Belange die Befreiung erfordern.

c) FFH- und Vogelschutzgebiet

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die von den Sanierungsmaßnahmen betroffenen Umgebungsbereiche der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben in den Geltungsbereichen des FFH-Gebiets „Uracher Talspinne“ sowie des Vogelschutzgebiets „Mittlere Schwäbische Alb“ liegen.

Gem. § 34 BNatSchG setzt die Zulassung der Sanierungsmaßnahmen voraus, dass ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen dieser Natura 2000-Gebiete überprüft wird. Ergibt diese Verträglichkeitsprüfung – wovon nach den Erfahrungen mit der Hangsicherung an den in naturräumlicher Hinsicht vergleichbaren Maßnahmen an der Wittlinger Steige/K 6707 auszugehen ist – dass die Sanierungsmaßnahmen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele und ihren Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen

kann, ist eine Durchführung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG nur aus zwingenden Gründen des überwiegenden Interesses zulässig, da Alternativen für die Herstellung der Verkehrssicherheit nicht gegeben sind.

Damit sich die straßenbaulichen Belange gegenüber dem Belang des Gebietsschutzes durchsetzen können, müssen keine Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann; Art. 6 Abs. 4 FFH-RL setzt lediglich ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln voraus. Erforderlich ist eine Abwägung: Das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange muss auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls nachvollziehbar bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes abgewogen werden. Der Ausnahmecharakter einer Abweichungsentscheidung verbietet es, den Zielen eines solchen Vorhabens „bereits für sich“ ein erhebliches Gewicht beizumessen. Woraus sich das erhebliche Gewicht ergibt, muss vielmehr im Einzelnen begründet werden (vgl. VGH Mannheim, Beschluss vom 24.03.2014 – 10 S 216/13 – ZUR 2014, 369, BVerwG, Urteil vom 09.07.2009 – 4 C 12/07 - juris, jeweils m. w. N.).

2. Berücksichtigung der Natur- und Artenschutzbelange im Rahmen der Einziehungsentscheidung nach § 7 StrG

Grundsätzlich können Natur- und Artenschutzbelange nach der Rechtsprechung des VGH Mannheim Gemeinwohlgründe im Rahmen der Entscheidung über eine (Teil-)Einziehung einer öffentlichen Straße darstellen (VGH Mannheim, Beschluss vom 16.07.1990 – 5 S 1039/90 - DÖV 1991, S. 387). Allerdings bedarf es einer hervorgehobenen Bedeutung der konkreten Belange im Einzelfall; diese kann sich insbesondere aus

- einem ökologischen Entwicklungskonzept
- der Erholungsfunktion bzw.
- der ökologischen Wertigkeit der betroffenen Landschaftsräume

ergeben (vgl. VGH Mannheim a. a. O.).

Hinsichtlich der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben ist eine hervorgehobene Wertigkeit allein schon durch die Lage im Landschaftsschutzgebiet „Reutlinger/Uracher Alb“, in der Pflegezone des Biosphärengebiets „Schwäbische Alb“ sowie in den Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiet „Uracher Talspinne“, Vogelschutzgebiet „Mittlere Schwäbische Alb“) zu bejahen, weil diese Gebietsausweisung eine besondere Schutz-

würdigkeit und Schutzbedürftigkeit voraussetzen (für die Ausweisung von Landschaftsschutzgebietsgebieten vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 21.06.2000 – 5 S 3161/98 – NvwZ-RR 2001, 659). Da es diese Schutzgebiete großräumige Schutzgebietskulissen aufweisen, stehen sie der Errichtung und dem Betrieb öffentlicher Straßen zwar grundsätzlich nicht entgegen. Soweit der Straßenbaulastträger bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben nach dem Straßengesetz (zusätzliche) Eingriffe in die vom Schutzzweck erfassten Natur-, Landschafts- bzw. Artenschutzbelange verursacht, bedarf er jedoch Ausnahmen bzw. Befreiungen von den Verboten der jeweiligen Schutzgebietsverordnungen, die von den zuständigen Naturschutzbehörden nur erteilt werden können, wenn die öffentlichen Belange des Straßenbaulastträgers überwiegen.

Da der verkehrssichere Betrieb der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben nur gewährleistet werden kann, wenn umfangreiche bauliche Maßnahmen zur Hangsicherung durchgeführt werden, bedeutet das Erfordernis von naturschutzrechtlichen Ausnahmen und Befreiungen im Ergebnis eine Maßstabsverschiebung innerhalb des Abwägungsprogramms des § 7 Abs. 1 StrG: Soweit die straßenbezogenen (Verkehrs-)Interessen die Natur- und Artenschutzbelange nicht überwiegen, ist die Umsetzung des Sanierungskonzeptes rechtlich unzulässig, womit die Eignung der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben entfallen würde und die Straße somit entbehrlich wäre.

V. Die öffentlichen Verkehrsinteressen sind in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht eher niedriger zu gewichten, da mit den baulichen Maßnahmen nur eingeschränkt den üblichen Verkehrsbedürfnissen einer Gemeindeverbindungsstraße genügt werden kann und rechtlich geschützte Individualrechtspositionen durch eine Einziehung der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben nicht tangiert werden

1. Öffentliche Verkehrsinteressen / Verkehrsbedeutung

Die Verkehrsbedeutung einer Straße bemisst sich einerseits nach der Quantität der Verkehrsströme und andererseits nach der Qualität der Straße im Verkehrsnetz (vgl. VG Sigmaringen, Urteil vom 21.01. 2016 – 2 K 505/14, BeckRS 2016, 112744). Das Qualitätsmerkmal bezieht sich dabei auf die Funktion der Straße im Verkehrsnetz. Die sog. „Netzfunktion“ betrifft allerdings weder die Frage, wem die Straße zu dienen bestimmt ist, noch das Erfordernis, zusammen mit Straßen derselben oder einer höheren Gruppe ein Verkehrsnetz zu bilden (so für Landesstraßen § 3 Abs. 1 Nr. 1 StrG vgl. dazu VGH Baden-

Württemberg, Urteil vom 12.11.2015a. a. O., Rn. 41 nach juris m. w. N.). Vielmehr geht es um die vorhandene tatsächliche Qualität der Straße im Verkehrsnetz (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 12.11.2015 – 5 S 2071/13 – KommJur 2016, 231). Dabei sind ihre konkrete Lage im Straßennetz und ggf. auch ihr Ausbauzustand zu berücksichtigen (VGH Baden-Württemberg, Urteile vom 12.11.2015, a. a. O. m. w. N. sowie insbesondere auch vom 26.06.1986 – 5 S 3206/85 - NVwZ 1986, 1031).

Wie bereits im Verfahren vor dem VGH Mannheim 2015 festgestellt wurde, vermittelt die Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchungen der Gemeinde Dettingen a. d. Erms aus dem Jahr 2008 überwiegend Ziel- und Quellverkehre zwischen Dettingen der L 250 (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 12.1.2015, NVwZ-RR 2016, 286). Die Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben ist aktuell und auch nach Durchführung der Sanierungsmaßnahmen nicht geeignet, alle Verkehre aufzunehmen. Der Ausbauzustand lässt – neben land- und forstwirtschaftlichen Verkehren sowie Fahrradverkehren - lediglich verkehrlichen Nutzungen mit Pkw bis 3,5 t zu. Die wesentliche Anbindung der Gemeinde Dettingen a. d. Erms an das überörtliche Verkehrsnetz erfolgt über die B 27 im Süden bzw. die K 6712 im Westen.

Allerdings kann hinsichtlich des Verkehrsinteresses nicht außer Betracht bleiben, dass die Fahrstrecke von Dettingen a. d. Erms nach Hülben über die B 28 und die L 250 sich gegenüber der Verkehrsführung über die Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben von ca. 5 km auf ca. 15 km verlängert. Für die straßenrechtliche Bewertung der Verkehrsbedeutung ist dieser „Umweg“ jedoch nicht für alle Verkehrsarten von gleicher Relevanz:

So sind Entfernungen für land- und forstwirtschaftliche Verkehre sowie Fahrradverkehre von besonderer Bedeutung, während für Pkw-Verkehre eine Nutzung zu Abkürzungszwecken in straßenrechtlicher Hinsicht kein Verkehrsinteresse begründet (vgl. OVG Bremen, RdL 1993, 10).

2. Von der (Teil-)Einziehung betroffene Individualrechtspositionen

Nach § 13 Abs. 2 StrG besteht kein Rechtsanspruch auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs an öffentlichen Straßen. Demzufolge wird der Benutzer einer Straße durch den Wegfall oder die Einschränkung des Gemeingebrauchs durch eine (Teil-)Einziehung nicht in subjektiven öffentlichen Rechten verletzt (VGH Mannheim, NVwZ-RR 1993, 282, VGH Mannheim, VBIBW 1999, 313).

Der Benutzer einer Straße kann nicht als Verletzung eigener Rechte geltend machen, dass er infolge der angefochtenen (Teil-)Einziehung einer Straße auf der Fahrt von seiner Wohnung zur Arbeitsstelle nunmehr einen (erheblichen) Umweg in Kauf nehmen muss (VGH Mannheim, VBIBW 1994, 454). Auch ein Angewiesensein auf eine öffentliche Straße im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit begründet keine geschützte Rechtsposition aus dem durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (vgl. VGH Mannheim, Beschluss vom 01.08.2003 - 5 S 1004/03 – NwvZ-RR 2004, 384).

Anders ist die Rechtsposition eines Straßenanliegers zu bewerten. Zwar enthält das Straßengesetz keine Vorschrift, die dem Anlieger einer öffentlichen Straße ausdrücklich ein subjektives Recht auf Verbindung seines Grundstücks mit dem öffentlichen Wegenetz einräumt. Vielmehr bestimmt § 15 Abs. 1 StrG, dass ihm kein Anspruch darauf zusteht, dass die Straße nicht geändert oder nicht eingezogen wird. Die Ersatz- und Entschädigungsregelungen in § 15 Abs. 2 bis 4 StrG setzen jedoch ein subjektives Recht des Straßenanliegers (§ 15 Abs. 1 StrG) auf eine Verbindung seines Grundstücks mit dem öffentlichen Wegenetz voraus (VGH Mannheim, Urteil vom 28.02.2002 – 5 S 1121/00). Diese subjektiv geschützte Rechtsposition ist allerdings auf den verfassungsrechtlich gewährleisteten Kern des Anliegergebrauchs beschränkt. Dazu gehört die Zufahrt mit einem Fahrzeug nur insoweit, als der Anlieger zur angemessenen Nutzung seines Grundstücks unter Berücksichtigung der Rechtslage und der tatsächlichen Gegebenheiten darauf angewiesen ist (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 26.01.2016 – 5 S 1229/14 – BeckRS 2016, 132653).

Da durch die Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben lediglich angrenzende Waldparzellen erschlossen werden und deren Bewirtschaftung nach den forstrechtlichen Bestimmungen auch bei einer Anbindung an das öffentliche Straßennetz durch private Wirtschaftswege gewährleistet ist, sind geschützte Rechtspositionen von Anliegern durch eine Einziehung nicht betroffen.

VI. Unter Abwägung aller betroffener Belange ist eine Einziehung der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben nicht ermessensfehlerhaft

1. Abwägung der betroffenen Belange

Eine Einziehung der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben setzt überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls i.S.v. § 7 Abs. 1 S. 1 2. Alt. StrG voraus. Die vom Gesetzgeber normierte Tatbestandsalternative ist in diesem Punkt weit gefasst. Die für die Einziehung sprechenden Belange können vielfältiger Art sein. Grundsätzlich genügt es, wenn irgendwelche vernünftigen Erwägungen des Gemeinwohls die Einziehung rechtfertigen (vgl. BayVGh, Urteil vom 14.9.1982 – 8 B 81 A 934 – BayVBI 1983,150). Gründe des öffentlichen Wohls, die eine Einziehung rechtfertigen, können nach der Rechtsprechung z.B. städtebauliche und städteplanerische Ziele oder auch Gründe der Unterhaltung der Straße selbst (vgl. OVG Münster, Urteil vom 29.10.1953, OVGE 9, 32) bzw. Gründe des Natur- und Landschaftsschutzes (Schumacher in: PdK BW L-12, § 7 StrG unter Bezugnahme auf VGh Mannheim, DÖV 1991, S. 387, VBIBW 1994, S. 314) sein. Eine Einziehung aus Gründen des öffentlichen Wohls ist nur zulässig, wenn das Interesse der Allgemeinheit an der Einziehung größer als eine Aufrechterhaltung der Straße für Zwecke des Straßenverkehrs ist, wenn also die für die Einziehung sprechenden Gründe überwiegen. Aus dem tatbestandlichen Erfordernis des Überwiegens folgt, dass eine Abwägung aller einschlägigen öffentlichen und privaten Belange erforderlich ist.

Angesichts der durch die topographisch-geologische Lage eingeschränkte Verkehrsfunktion der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben, ihres desolaten Zustandes sowie der fehlenden Betroffenheit von Individualrechten aktueller und potenzieller Nutzer ist der Erhaltung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Gemeinde und den Natur- und Artenschutzbelangen der Vorrang einzuräumen vor dem Verkehrsinteresse: In Abwägung der vorstehenden öffentlichen und privaten Belange überwiegt das Interesse der Allgemeinheit an der Einziehung das öffentliche Interesse an einer Aufrechterhaltung der Straße für Zwecke des Straßenverkehrs.

2. Unter Berücksichtigung der Verkehrssicherungspflicht und der verbleibenden Verkehrsfunktion ist eine (Voll-)Einziehung und Nutzung als privater Wirtschaftsweg vorzugswürdig.

Unter Berücksichtigung der verbleibenden Verkehrsinteressen für land- und forstwirtschaftliche sowie Fahrradverkehre kommt neben einer (Voll-)Einziehung eine Teileinziehung durch Beschränkung der öffentlichen Verkehre entsprechend § 3 Abs. 2 Ziff. a) auf „öffentliche Wege“, die der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen oder zu dienen bestimmt sind (öffentliche Feld- und Waldwege)“ und § 3 Abs. 2 Ziff. b) „Radwege“ in Betracht.

Allerdings lässt diese Widmung als beschränkt öffentlicher Weg die Verkehrssicherungspflicht nicht in vollem Umfang entfallen: So ist zwar die Unterhaltungslast bei beschränkt öffentlichen Straßen nach § 9 Abs. 2 StrG; dies gilt jedoch nach § 9 Abs. 2 StrG nur „soweit der nicht verkehrssichere Zustand des Weges oder die mit der Benutzung des Weges verbundenen besonderen Gefahren für die Benutzer bei Anwendung der verkehrsüblichen Sorgfalt erkennbar sind“. Die straßenrechtlichen Regelungen begründen somit auch bei beschränkt öffentlichen Wegen ein Vertrauen des Verkehrsteilnehmers darauf, dass der Verkehrsweg – abgesehen von erkennbaren Gefahren – gefahrlos benutzt werden kann.

Anders sieht dies bei der Nutzung privater Wirtschaftswege im Rahmen des gesetzlichen Betretungsrechts nach den Wald- und Naturschutzgesetzen aus: Nach der Grundsatzentscheidung des BGH (Urteil vom 02.10.2012 – VI ZR 311/11 – KommJur 2013, 114) ist die Verkehrssicherungspflicht des Waldbesitzers zwar nicht gänzlich ausgeschlossen, jedoch auf die Sicherung gegen solche Gefahren beschränkt, die nicht walddtypisch, sondern im Wald atypisch sind. Der Waldbesucher setzt sich mit dem Betreten des Waldes bewusst den walddtypischen Gefahren aus. Bei reinen Naturgefahren liegt nach dieser Rechtsprechung des BGH der Tatbestand des Handelns auf eigene Gefahr als erfüllt, da sich jemand in eine Situation drohender Eigengefährdung begibt, obwohl er die besonderen Umstände kennt, die für ihn eine konkrete Gefahrenlage begründen. Da die Gefährdungslage auf der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben im Wesentlichen aus - bei Wegen am Albtrauf üblichen – Naturgefahren resultiert, ist es nicht ermessensfehlerhaft, wenn dem verbleibenden Verkehrsinteresse insbesondere bez. Fahrradverkehren im Rahmen des gesetzlichen Betretungsrechts Rechnung getragen wird.

Hinsichtlich der land- und forstwirtschaftlichen Verkehre ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass für eine Widmung/Beschränkung gem. § 3 Abs. 2 Ziff. a) („öffentliche Wege, die der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen oder zu dienen bestimmt sind (öffentliche Feld- und Waldwege)“) ein Verkehrsbedürfnis nicht besteht, da die anzufahrenden Waldflächen im Wesentlichen von der Gemeinde Dettingen a. d. Erms bewirtschaftet werden.

VII. Verfahren und Umsetzung der Einziehung der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben

1. Verfahren

Die Zuständigkeit für die Einziehung der Gemeindeverbindungsstraße liegt bei der Gemeinde Dettingen als Straßenbaubehörde (§ 7 Abs. 2 S. 1 i.V.m. § 5 Abs. 2 S. 1 und § 50 Abs.3 Nr. 3 StrG). Da es sich nicht um ein Geschäft der laufenden Verwaltung gem. § 44 Abs. 2 GO handelt, liegt die Organzuständigkeit beim Gemeinderat (§ 24 Abs. 1 GO).

Hinsichtlich des Verfahrens besteht die Besonderheit, dass die Absicht der Einziehung „den von der Straße berührten Gemeinden“ drei Monate vorher mitzuteilen ist; diese sind gem. § 7 Abs. 3 S.1 StrG verpflichtet, die Absicht – auf Kosten des Straßenbaulastträgers – unverzüglich öffentlich bekannt zu machen. Berührt in diesem Sinne sind dabei nicht nur die direkt an der Straße liegenden Gemeinden, sondern auch solche, die in anderer Weise durch die Einziehung betroffen sind, etwa durch Verlagerungsverkehr oder Abgeschnittensein vom Verkehrsnetz (Schumacher in: PdK BW L-12 unter Bezugnahme auf VGH Mannheim, ESVGH 30, 182; BWVPr 1984 S. 205). Neben Hülben kommt insofern auch Bad Urach als „von der Straße berührte Gemeinde“ i.S.v. § 7 Abs. 3 S. 1 StrG in Betracht.

Die bloße Verletzung dieser Mitteilungspflicht alleine soll aber nach Ansicht des VGH (a. a. O.) keine Klagebefugnis nach sich ziehen. Erst wenn auch eine materielle Betroffenheit der Gemeinde in ihren Selbstverwaltungsangelegenheiten möglich scheint, wird ihr ein Klage-recht zugesprochen (VGH Mannheim, BwVPr 1980 S. 209; 1984 S. 205). Ein Klagebefugnis der durch die Verkehrsverlagerung betroffenen Gemeinden könnte sich z.B. daraus ergeben, dass die durch die Verlagerung verursachte Erhöhung der Lärm- und Abgasimmissionen zu einer Überschreitung der zulässigen Belastung führt oder eine bestehende Überschreitung

durch die Verlagerung weiter verschärft wird. In einer derartigen Situation hätten auch die angrenzenden Nutzer und Eigentümer der von der Verlagerung betroffenen Straßen eine Klagebefugnis nach Art. 2 Abs. 2 GG (körperliche Unversehrtheit) oder Art. 14 Abs. 1 GG (Eigentum) (vgl. OVG Lüneburg, Beschluss vom 24.01.2018 – 7 ME 110/17 – NordÖR 2018,125).

Die Einziehung der Gemeindeverbindungsstraße Dettingen/Erms – Hülben ist von der Gemeinde Dettingen öffentliche bekannt zu machen (§ 7 Abs. 4 S. 1 StrG).

2. Umsetzung der Einziehung

Die Umsetzung der Einziehung erfolgt durch Sperrung und entsprechende Beschilderung. Insofern ist es im Hinblick auf die zukünftige Funktion als schwarz gedeckter Waldweg nahelegend, auf die für forstliche Wirtschaftswege übliche Beschilderung zurückzugreifen. Da sich eine Haftung der Gemeinde Dettingen a. d. Erms als Eigentümer des Wegegrundstückes aus der Duldung von öffentlichen Verkehren ergeben kann, wären darüber hinaus auch körperliche Sperren (z. B. Halbschranken) zu prüfen; wie bei sonstigen Schranken im Wald ist hierauf rechtzeitig hinzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Gabriele Junker
Rechtsanwältin

Dr. Claudius Müller