

Widmung kraft unvordenklicher Verjährung

Kathrin Kiwitt, Ilka Schlegel und Udo Kunze

Zusammenfassung

Gelegentlich stehen Gemeinden vor dem Problem, die Rechtsnatur von Straßenflächen im Privateigentum klären zu müssen. In Einzelfällen liegt der Nachweis einer förmlichen Widmung, wie man sie heute kennt, nicht mehr vor, sondern die Teilfläche der Straße ist als Privatfläche angegeben. Für den Träger der Straßenbaulast ist es dann wichtig zu wissen, ob der Weg tatsächlich als öffentlich angenommen werden kann. Das Thema spielt auch für die Bewertung der betroffenen Grundstücksflächen eine Rolle. Dabei kann das Rechtsinstitut der Widmung kraft unvordenklicher Verjährung herangezogen werden, wobei zum Schutz des Eigentums umfangreiche Voraussetzungen erfüllt sein müssen.

Summary

Occasionally communes have to resolve the legal nature of road spaces which have a private property. In individual cases a proof of an official dedication – as it is rule today – doesn't exist. For communes it's important to know whether a road is a public road. This issue also affects the land valuation. The legal

institution dedication by operation of immemorial statute of limitations can be applied for that. But to protect the property, extensive conditions must be complied to application to the instrument.

Schlüsselwörter: Unvordenkliche Verjährung, Widmung, Verkehrsflächen, Grundstücksbewertung

1 Einleitung

Die folgende Ausarbeitung ist Ergebnis eines Projektes im kommunalen Ausbildungsabschnitt bei der Stadt Bochum und im Rahmen der Ausbildung zum höheren vermessungstechnischen Verwaltungsdienst entstanden.

Bei der unvordenklichen Verjährung wird angenommen, dass ein Recht schon seit Menschengedenken Bestand hat. Das Rechtsinstitut gilt, solange keine gegensätzlichen Vermutungen vorliegen. Bezogen auf die

Widmung von Straßen und Wegen stehen dabei private Grundstücke im Vordergrund, die als öffentliche Straße dienen, deren Widmung aber nicht mehr nachweisbar ist. Sogenannte Interessentenwege, die nach dem Gesetz über die durch ein Auseinandersetzungsverfahren begründeten gemeinschaftlichen Angelegenheiten vom 09.04.1956 heute die Eigenschaft eines öffentlichen Weges haben, werden in diesem Artikel nicht weiter betrachtet. Es kann jedoch auf die ausführliche Darstellung von Cosson 1988 bzw. Pannwitz 1957 verwiesen werden.

Nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) wird zwischen Privatstraßen und öffentlichen Straßen unterschieden. Straßen, Wege und Plätze haben die Eigenschaft einer öffentlichen Straße, wenn sie dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind (§ 2 StrWG NRW). Im Umkehrschluss folgt daraus, dass alle nicht gewidmeten Straßen, Wege und Plätze Privatstraßen bzw. Privatflächen sind. Auch aus der Zweckbestimmung heraus lässt sich klar unterscheiden: Öffentliche Straßen sollen dauerhaft dem Gemeingebrauch dienen und ihre Funktion im öffentlichen Straßennetz erfüllen (Kodal und Krämer 1995). Dagegen haben Privatstraßen in der Regel keine Funktion im öffentlichen Straßennetz und dienen nur dem Individualverkehr der jeweiligen Eigentümer.

Mit Erlass des Bundesfernstraßengesetzes 1953 wurde das Straßenrecht neu kodifiziert und war Vorbild für die Länder. In Nordrhein-Westfalen trat das Landesstraßengesetz am 01.01.1962 in Kraft. Nach der Neufassung des Gesetzes vom 01.08.1983 gilt heute die Neufassung vom 23.09.1995. Für Straßen, die nach der Kodifizierung des Straßenrechts entstanden sind, ist die Rechtsnatur somit eindeutig. Problematisch sind Straßen, die vor 1962 entstanden sind. Kommunen stoßen mitunter auf die Problematik, dass Straßenflächen ganz oder in Teilen im Grundbuch und Kataster als Privatfläche ausgewiesen sind, sie aber dennoch einer öffentlichen Nutzung unterliegen. Diese rechtlich ungeordneten Verhältnisse gilt es zu beseitigen, entweder im Rahmen eines käuflichen Erwerbs oder die Fläche geht im Zuge eines Bodenordnungsverfahrens in das Eigentum der Gemeinde über.

2 Die Widmung im Straßenrecht des Landes NRW

Eine Widmung wird nach § 6 StrWG NRW vorgenommen. Sie erfolgt durch die zuständige Straßenbaubehörde. Dabei ist die Zustimmung des Straßenbaulastträgers erforderlich, falls es sich um unterschiedliche Behörden handelt. Die Verfügung muss die Einstufung der Straße in eine Straßengruppe sowie eventuell Einschränkungen bezüglich Benutzungsart, Benutzerzweck und -kreis beinhalten (§ 6 Abs. 3 StrWG NRW). Mit der Widmung wird die »Straße förmlich und dauerhaft dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt« (Wiesinger und Markuske 2003).

Die Widmung ist ein Verwaltungsakt (Allgemeinverfügung) nach § 35 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG NRW). Eine Begründung der Verfügung ist nach § 39 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG NRW nicht notwendig, da durch § 6 Abs. 1 StrWG NRW die öffentliche Bekanntmachung gesetzlich vorgeschrieben ist. Es wäre ein unverhältnismäßiger Aufwand und letztlich auch nicht durchführbar, die Widmung an alle Beteiligten und potentiellen Straßenbenutzer bekannt zu geben. Die Widmung gilt – wenn kein späterer Zeitpunkt festgesetzt ist – zwei Wochen nach der ortsüblichen Bekanntmachung als bekannt gegeben (§ 41 Abs. 4 VwVfG NRW). Nur mit der öffentlichen Bekanntgabe entfaltet die Widmung ihre Rechtswirkung.

Im Regelfall ist der Träger der Straßenbaulast auch Eigentümer des als öffentliche Straße dienenden Grundstücks. Ist dies nicht der Fall, so muss er zumindest die Zustimmung des Eigentümers haben oder durch Vertrag in den Besitz des Grundstückes gekommen sein (§ 6 Abs. 5 StrWG NRW). Nach § 11 Abs. 1 StrWG NRW sollte aber der Erwerb des dienenden Grundstücks erfolgen. Ist eine Widmung einmal verfügt, wird diese durch privatrechtliche Verträge, Zwangsvollstreckung oder Enteignung nicht mehr beeinflusst (§ 6 Abs. 6 StrWG NRW). Somit hat auch ein Eigentümerwechsel keine Auswirkungen auf die Widmung.

Hinsichtlich des historischen Hintergrundes des Straßenrechts und der Geschichte Nordrhein-Westfalens gibt es Straßen und Wege, deren Öffentlichkeit nicht eindeutig ist. Hierfür sehen die Straßen- und Wegegesetze Übergangsvorschriften vor, die in den Bundesländern unterschiedlich formuliert sind. Diese Straßen sind nicht nach § 6 StrWG gewidmet, können aber dennoch die Eigenschaft einer öffentlichen Straße aufweisen. Nach der geltenden Übergangsvorschrift in Nordrhein-Westfalen wird für Straßen, Wege und Plätze, die vor dem 01.01.1962 entstanden sind, für deren Öffentlichkeit auf das bisher geltende Recht abgestellt (§ 60 StrWG NRW).

Für den überwiegenden Teil von NRW – die Provinzen Rheinland und Westfalen – galt ab ca. 1815, nach Beendigung der französischen Herrschaft, zunächst das preußische Recht. Nach der Rechtsprechung des Preussischen Obergerichtes konnte eine Widmung durch die Wegeaufsichts- bzw. Wegepolizeibehörde, den Wegeunterhaltungspflichtigen und den Wegeeigentümer vorgenommen werden (Kodal und Krämer 1995). »Hierbei konnte die Widmung auch stillschweigend erfolgen« (VG Düsseldorf, Urt. v. 11.07.2012, Az. 16 K 5519/11). Das heißt, die Benutzung der Straße oder des Weges durch die Allgemeinheit ist durch den Eigentümer stillschweigend hingenommen worden. Es fehlt eine ausdrückliche Bewilligung bzw. es lässt sich kein gegenteiliges Vorgehen erkennen (z.B. Sperrung des Weges).

Heute ist eine konkludente Widmung ausgeschlossen, wegen der öffentlichen Bekanntmachung der Widmungsverfügung nach den Straßen- und Wegegesetzen der Länder. Das Obergericht NRW ist der Auffassung,

»nur duldendes Verhalten des jeweiligen privaten Eigentümers lässt nicht den Schluss auf eine konkludente Widmung zu. Dies gilt unabhängig davon, ob über längere Zeit hinweg ein vom Eigentümer nicht gehinderter Verkehr über den Gehweg stattgefunden hat« (OVG NRW, Urt. v. 19.06.2000, Az. 14 K 6880/94). Eine solche Widmung setzt tatsächliche Vorgänge voraus, die zu damaliger Zeit Widmungswillen erkennen lassen.

Nach dieser Auslegung ist eine stillschweigend ergangene Widmung heute kaum nachzuweisen. Auch damalige Anordnungen und Entscheidungen in schriftlicher Form, die den Ausbau einer Straße oder die rechtlichen Verhältnisse klären würden, existieren nicht immer.

In vielen Fällen lässt sich auch aus den Unterlagen die Entstehung weder eindeutig erkennen noch nachvollziehbar ableiten. Dies kommt besonders bei als öffentliche Straße dienenden (Teil-)Flurstücken vor, die nicht im Eigentum des Straßenbaulastträgers stehen. In jedem Einzelfall gilt es, umfangreiche Recherchen vorzunehmen und eine »Widmung kraft unvordenklicher Verjährung« zu prüfen, um die betroffenen Flächen rechtlich eindeutig einordnen zu können.

3 Widmung kraft unvordenklicher Verjährung

Eine Verjährung im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuches (§ 194 BGB) beschreibt eine Einschränkung von Rechten nach Ablauf einer bestimmten Zeit. Anders als die klassische Verjährung wird der Begriff der unvordenklichen Verjährung verwendet. Abstrakt definiert, ist es ein Rechtsinstitut, das ein Recht angibt, ohne dass ein bestimmter Nachweis auf dieses Recht besteht. Gleichzeitig darf keine Vermutung über gegenteiliges Recht vorliegen.

Den Begriff der unvordenklichen Verjährung findet man in der Literatur insbesondere im Zusammenhang mit dem Straßenrecht. In Literatur und Rechtsprechung wird von einer »Widmung kraft unvordenklicher Verjährung« gesprochen, wenn ohne Nachweis einer förmlichen Widmung ein Straßenteil oder ein Weg dennoch als gewidmet angenommen wird. Es ist »ein Instrument zur Beurteilung solcher Wege, deren Entstehung und ursprüngliche rechtliche Verhältnisse im Dunkeln liegen«. Der Begriff besagt, »dass die Öffentlichkeit eines derartigen Weges dann angenommen werden kann, wenn er seit Menschengedenken oder doch seit langer Zeit unter stillschweigender Duldung des nicht wegebau- oder -unterhaltungspflichtigen Privateigentümers in der Überzeugung der Rechtmäßigkeit als öffentlicher Weg genutzt worden ist« (OVG NRW, Urt. v. 19.06.2000, s. o.). Dies ist nur dann gegeben, wenn »der als Recht beanspruchte Zustand in einem Zeitraum von 40 Jahren als Recht besessen [wurde] und [...] weitere 40 Jahre vorher keine Erinnerungen an einen anderen Zustand seit Menschengedenken« bestehen (BGH, Urt. v. 04.02.1955, Az. V ZR 112/52, Entscheidungen des BGH in Zivilsachen (BGHZ), Bd. 16, S. 234–241 [S. 238]).

Der Rechtsakt der unvordenklichen Verjährung stellt keine Enteignung dar und soll ferner den Verwaltungsakt der Widmung nicht ersetzen, sondern lediglich vom Nachweis einer früheren Widmung befreien. Der VGH Baden-Württemberg schreibt dazu: »Die heutige Feststellung der Tatsachen, auf die sich in Anwendung des Rechtsinstituts der unvordenklichen Verjährung die Beurteilung der Öffentlichkeit einer Verkehrsfläche gründet, ist nicht konstitutiv für die Eigentumsbelastung, sondern belegt nur diesen Vorgang aus früherer Zeit, dem gewissermaßen Tatbestandswirkung zuzuerkennen ist« (VGH BW, Urt. v. 30.04.2008, Az. 5 S 2858/06).

Der Grundsatz der unvordenklichen Verjährung wurde im Laufe der Jahre von der Rechtsprechung zur Hand gegeben, um solche »ungesicherten« Verkehrsflächen, deren Entstehung und rechtliche Gegebenheiten ungeklärt sind, zu beurteilen. Die Öffentlichkeit einer Straßen- oder Wegefläche wird dann angenommen, wenn sie seit »Menschengedenken«, unter konkludentem Verhalten des Eigentümers von jedermann als öffentliche Straße genutzt wird (OVG NRW, Urt. v. 19.06.2000, s. o.).

Als notwendige Dauer zur Überprüfung der zurückliegenden Benutzung der umstrittenen Wege- bzw. Straßenflächen werden 80 Jahre angenommen. Der Referenzzeitpunkt, von dem aus die zurückliegenden 80 Jahre betrachtet werden, ist in jedem Bundesland unterschiedlich datiert, da er auf das Inkrafttreten des jeweiligen Straßen- und Wegegesetzes fällt. Grund dafür ist, dass mit Einführung eines solchen Gesetzes bezüglich der Öffentlichkeit einer Straße auf die formelle Widmung abgestellt wird.

In Nordrhein-Westfalen fällt die rückblickende Beurteilung damit auf die Zeit von 1882 bis 1962. Wie zuvor beschrieben, ist für den Zeitraum von 1922 bis 1962 nachzuweisen, dass das Flurstück bzw. Teilflurstück eine öffentliche Wegefläche war und für den Zeitraum von 1882 bis 1922, dass keine gegenteiligen Erinnerungen vorliegen. Existierte eine Straße 1882 noch nicht, ist das Instrument nicht anwendbar (VG Düsseldorf, Urt. v. 14.03.2012, Az. 16 K 4509/11).

Insbesondere beim Nachweis der Öffentlichkeit von über Privateigentum verlaufenden Wegen stellt die Rechtsprechung konsequent hohe Anforderungen, da sich »erhebliche Auswirkungen auf die Rechtssphäre des Eigentümers« (OVG NRW, Urt. v. 19.06.2000, s. o.) ergeben können. Im Zweifelsfall kann nicht »von der Existenz eines öffentlichen Weges ausgegangen werden« (OVG NRW, Urt. v. 19.06.2000, s. o.). Wenn kein gegenteiliger Rechtszustand festgestellt werden kann, nimmt eine Fläche die Inhaberschaft des öffentlichen Rechtes an, das heißt die Widmung wird kraft unvordenklicher Verjährung angenommen. Der Beweis keines gegenteiligen Zustandes wird von den Gerichten sowohl der Länder als auch des Bundes streng kontrolliert und bewertet.

4 Bedeutung in der Praxis

Abhängig von dem früher geltenden Recht mussten Widmungen teilweise nicht ausdrücklich allgemein verfügt oder bekannt gemacht werden, sodass eine förmliche Widmung einiger Straßen heute nicht mehr nachweisbar ist. Deshalb liegen Berührungspunkte der Kommunen mit diesem Thema besonders in Streitfragen um die Öffentlichkeit von Straßen- und Wegeflächen. Häufig geht das Problem daraus hervor, dass ein Eigentümer entscheidet, den über sein Flurstück führenden Weg zu sperren und damit für die Allgemeinheit unzugänglich zu machen. Daraufhin erteilt die Gemeinde dem Eigentümer üblicherweise eine Verfügung, die Sperrung zu entfernen, um den uneingeschränkten Zugang über den Weg zu ermöglichen. Im Folgenden kann sich ein Rechtsstreit über die Öffentlichkeit der Wegefläche entwickeln.

Daneben kann die Problematik bei einem Eigentumsübergang auftauchen, bei dem der Eigentümer feststellt, dass ein Teil der Straßenfläche (z. B. ausgebauter Bürgersteig) gemäß Grundbuch und Kataster sein Eigentum ist, obwohl er diese von der Allgemeinheit genutzte Fläche im Eigentum der Gemeinde geglaubt hat. Ist die Fläche eine öffentliche Straße nach StrWG NRW, so hat der Eigentümer das Recht, eine Übernahme der Fläche durch die Kommune im Sinne des § 11 StrWG NRW zu verlangen. Umgekehrt kann die Kommune zufällig, z. B. im Zuge einer Straßenbaumaßnahme, darauf stoßen, dass sich ein Teil einer Straßenfläche im Eigentum eines Anliegers befindet. Eine förmliche Widmung lässt sich aus den Unterlagen der Gemeinde nicht erkennen, dennoch wird und wurde die Straßenfläche von ihr unterhalten, d. h. gewartet, gepflegt und dauerhaft instand gehalten.

Die aufgeführten Beispiele zielen darauf ab, eine Widmung kraft unvordenklicher Verjährung zu prüfen, um in diesem Zusammenhang rechtlich klare Verhältnisse zu schaffen. Sowohl der Eigentümer als auch die Anlieger sind zu einer Feststellungsklage nach § 43 VwGO legitimiert, bei der das Bestehen oder Nichtbestehen der Öffentlichkeit festgestellt wird. Der Eigentümer hofft auf eine negative, während die Anlieger auf eine positive Feststellungsklage abzielen, um ihr öffentliches Recht auf Erhaltung des Zugangs zu wahren (Kodal und Krämer 1995).

5 Nachweis

Um für die Öffentlichkeit eines Weges oder einer Straße auf die Widmung kraft unvordenklicher Verjährung abstellen zu können, ist es notwendig, die Existenz als öffentliche Straße zu rekonstruieren. Die Möglichkeiten und Grundlagen einer historischen Straßenuntersuchung sind vielfältig. Zweckmäßige Beweise zum Nachweis der Rechtsvermutung liegen beispielsweise in alten Katasterkarten, -plänen und -rissen. Aber auch historische orts-

rechtliche Vorschriften, Fotos, Grundsteuerunterlagen oder Grundbucheintragungen können Klarheit schaffen. Besondere Bedeutung haben Zeugenaussagen, die den rechtlichen Zustand einer Straße belegen. Im Folgenden werden einige mögliche Nachweise beschrieben. Die Aufzählung ist jedoch nicht abschließend, da der Umfang der Recherche in jedem Einzelfall unterschiedlich ausfallen kann und den Gemeinden verschiedene Archive und Unterlagen zur Verfügung stehen können.

Grundsteuerunterlagen

Heute sind dem öffentlichen Verkehr dienende Straßen, Wege und Plätze von der Grundsteuer befreit (§ 4 Nr. 3a GrStG in Verbindung mit § 3 Abs. 2 GrStG). Dagegen waren während der Preußischen Herrschaft nur die öffentlichen Anlagen grundsteuerbefreit, die im Eigentum der Gemeinden, der Kreise oder der Provinzen standen, wie z. B. Plätze, Brücken, Fahr- und Fußwege (§ 4 Nr. c Gesetz, betreffend die anderweitige Regelung der Grundsteuer [Preußisches Grundsteuergesetz – Pr. GrStG] vom 21.05.1861, GS S. 253). Somit lassen sich aus Informationen über die Grundsteuer für den betroffenen Zeitraum von 1882 bis 1962 keine Erkenntnisse ziehen. Ist allerdings nach Einführung des neuen Grundsteuergesetzes ein Wegegrundstück eines Privateigentümers von der Steuer befreit worden, lässt sich daraus eventuell schließen, dass die Kommune der Ansicht ist, dass dieses Grundstück eine öffentliche Straße und zuvor gewidmet worden ist. Dies lässt sich aber nur heranziehen, wenn die Berechnung der Steuer über die Fläche und nicht auf Basis der Jahresrohmiete erfolgte (OVG NRW, Ur. v. 19.06.2000, s. o.).

Katasterunterlagen und Luftbilder

Die Archive der Katasterämter bieten eine Vielzahl an Unterlagen. Vorteil ist, dass insbesondere ältere Akten darunter zu finden sind. Zu diesen Unterlagen zählen zum Beispiel Flur- und Inselkarten, die Deutsche Grundkarte, Grenzniederschriften und (Ur-)Risse. Mittels dieser Urkunden lässt sich der Entstehungszeitpunkt des Weges eventuell belegen oder zumindest eingrenzen und es kann damit Klarheit geschaffen werden, ob eine Widmung kraft unvordenklicher Verjährung möglich ist (VGH BW, Ur. v. 30.04.2008, s. o.). Hilfreich sind außerdem zugehörige Legenden sowie Verwaltungsvorschriften, aus denen die Symbolbedeutungen und das Vorgehen bei der Erfassung des Karteninhalts hervorgehen und die Urkunden in ihrem Kontext interpretierbar machen, besonders wenn es eine Unterscheidung von Privatstraßen und öffentlichen Straßen durch zeichnerische Darstellungen gibt (VG Düsseldorf, Ur. v. 11.07.2012, s. o.).

Nach dem ersten Weltkrieg sind z. B. von den Engländern Luftbildbefliegungen ihrer Besatzungszonen vorgenommen worden. Heute liegen die Luftbilder vorrangig dem Kampfmittelbeseitigungsdienst zur Auswertung vor,

sie können aber auch Aufschlüsse über damals vorhandene Straßen geben. Auch der Nachweis der Funktion einer Straße im Straßennetz kann als Indiz für die Öffentlichkeit der Straße dienen. Darüber können Karten und Pläne Auskunft geben, wenn sich z. B. eine Verbindungsfunktion der Straße ableiten lässt. Dies würde für eine Nutzung der Straße durch die Allgemeinheit sprechen. Selbst wenn die Funktion aus heutiger Zeit nicht mehr gegeben wäre, besteht immer noch die Öffentlichkeit des Weges (VG Düsseldorf, Urt. v. 11.07.2012, s. o.). Eine öffentliche Straße behält ihren Status, solange keine Einziehung durch den Träger der Straßenbaulast erfolgt.

Fluchtlinienpläne

Soweit vorhanden, können aus den Archiven der Gemeinde Fluchtlinienpläne herangezogen werden, um Klarheit über die Rechtsnatur einer Straße zu schaffen. Diese Pläne waren ein Instrument der städtebaulichen Planung, in denen Straßenfluchtlinien zur Festsetzung von Straßen dienten (§ 2 Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften – Pr. Fluchtliniengesetz [Straßen- und Baufluchtgesetz] vom 02.07.1875, GS S. 651). Durch die tatsächliche Umsetzung eines solchen Planes entstand eine öffentliche Straße. Die »Straßenfluchtlinien bilden regelmäßig zugleich die Baufluchtlinien, das heißt die Grenzen, über welche hinaus die Bebauung ausgeschlossen ist« (§ 1 Abs. 4 Satz 1 Pr. Fluchtliniengesetz). Daraus lässt sich schließen, dass aus den Plänen teilweise auch die Bürgersteige als öffentliche Straße abgeleitet werden können.

Zeugenaussagen

Durch Aussagen von Zeitzeugen lassen sich weitere Erkenntnisse erzielen. Allerdings werden diese bei den Gerichten unterschiedlich beurteilt, teilweise davon abhängig, worauf sich die Aussagen beziehen. Beispielsweise gelten Äußerungen älterer Anwohner bezüglich der Nutzung und des Ausbaus eines Bürgersteigs beim OVG NRW als nicht so prioritär, da »dies noch nichts darüber [besagt], dass dort schon damals ein Gehweg in einem technisch-funktionalen Sinn tatsächlich vorhanden war« (OVG NRW, Urt. v. 19.06.2000, s. o.). Auch können daraus keine Schlüsse auf die Rechtsnatur des Weges gezogen werden. Dagegen wertet der VGH Baden-Württemberg mehrere sich stützende Aussagen von Bewohnern für die Öffentlichkeit eines Weges (VGH BW, Urt. v. 30.04.2008, s. o., bestätigt durch BVerfG, Beschluss v. 15.04.2009, Az. 1 BvR 3478/08).

Diese unterschiedlichen Ansichten treffen auch auf die Beweiskraft der verschiedenen Beweismittel – Urkunden und Zeugenaussagen – zu. So wird im Urteil des VGH BW vom 30.04.2008 ausgeführt, dass »beide Beweismittel [...] in der bisherigen Rechtsprechung gleichermaßen als geeignet angesehen und herangezogen werden« und darauf

hingewiesen, dass in der Fachliteratur »Zeugenaussagen als ›maßgebliche‹ Erkenntnismittel« gelten. Problematisch ist, dass wegen des Beweiszeitraums (1882–1922–1962) in den nächsten Jahren immer weniger Zeugen zu finden sein werden.

Öffentlich- und zivilrechtliche Verträge

Grundbucheintragungen können ebenfalls Auskunft geben. Beispielsweise können eingetragene Wegerechte auf einen nicht-öffentlichen Weg hindeuten. Aber auch weitere öffentlich-rechtliche Verfahren, wie zum Beispiel das Vorgehen wegen Ordnungswidrigkeiten seitens der Gemeinde im Rahmen der betroffenen Grundstücksfläche, lassen sich hinsichtlich der Öffentlichkeit interpretieren. Außerdem können privatrechtlich getroffene Verträge sowie zivilrechtliche Auseinandersetzungen bezüglich der umstrittenen Fläche herangezogen werden.

6 Bewertung

§ 11 StrWG NRW besagt, dass der Träger der Straßenbaulast das Eigentum an Grundstücken, die als öffentliche Straße dienen, erwerben soll. Somit sind die betroffenen Flächen in der Regel käuflich zu erwerben. Bereits früher wurden mit Hilfe der Grenzregelung Grundstücke bzw. Grundstücksteile, die schon seit längerem dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, in das Eigentum der Kommune überführt. Heute ist dies weiterhin im Rahmen der Umlegung oder einvernehmlicher Bodenordnungsverfahren möglich.

Der Bodenwert wird im Regelfall nach dem Vergleichswertverfahren bestimmt. Das Vergleichswertverfahren (§ 15 ImmoWertV) verlangt eine ausreichende Anzahl von Vergleichspreisen zur Ermittlung des Verkehrswertes. Da kein Markt für Straßengrundstücke existiert, kann das Vergleichswertverfahren ohne Anpassung keine Anwendung finden. Wird ein anderer Vergleichswert herangezogen, z. B. der Verkehrswert für Wohnbauland in der Umgebung, so müsste eine Anpassung in zweifacher Hinsicht erfolgen. Einerseits müsste berücksichtigt werden, dass die Fläche unstreitig öffentlich genutzt wird, und deshalb eine eingeschränkte Nutzung für den Eigentümer vorliegt. Andererseits müsste ein Marktanpassungsabschlag vorgenommen werden, da es sich bei Straßenflächen um Flächen handelt, die nicht am gewöhnlichen Geschäftsverkehr teilnehmen (vgl. BGH, Urt. v. 14.03.2002, Az. III ZR 320/00).

In der Rechtsprechung sind zur Bewertung von Straßenflächen verschiedene Auffassungen zu finden, die nachfolgend auszugsweise wiedergegeben werden sollen: Das Landgericht Arnberg geht im Urteil vom 27.11.1987 (Az. 6 O Baul. 8/87) davon aus, dass Straßenflächen, die seit Menschengedenken gewidmet sind, mit 10 % des Wertes des angrenzenden Baulandwertes eingeschätzt

werden (ebenso LG Essen, Urt. v. 20.03.1992, Az. 39 O 3/91). Solche Flächen weisen »praktisch keinen Marktwert« (LG Arnsberg, Urt. v. 27.11.1987, s. o.) auf und sind dem privaten Rechtsverkehr entzogen.

Das OLG Bremen hatte eine dem öffentlichen Verkehr dienende Fläche grundsätzlich mit keinem Vermögens- bzw. Verkehrswert versehen und lediglich eine »symbolische Entschädigung« von 1 DM festgesetzt (OLG Bremen, Urt. v. 11.02.1970, Az. UB1319/68 a, Entscheidungen der Oberlandesgerichte in Zivilsachen [OLGZ], Heft 1/1970, S. 466–471). Dies wurde vom BGH acht Jahre später (Urt. v. 02.02.1978, Az. III ZR 90/76, NJW 1978, S. 941–943) als mit Art. 14 GG unvereinbar abgelehnt. Das Urteil führt insbesondere aus, dass die Tatsache, dass für derartige Grundstücke ein freier Markt fehlt, nicht die Schlussfolgerung rechtfertigt, ihnen sei kein realer Wert beizumessen. Der Wert sei in solchen Fällen vielmehr nach § 287 ZPO zu schätzen.

Das OLG Celle geht im Urteil vom 08.01.1971 (Az. 4U7/70) davon aus, dass auch ein Straßengrundstück einen objektiven Wert hat und schätzt diesen auf ca. 50 % des umgebenden Ackerlandwertes. Nach dem Gesetz zur Bereinigung der Rechtsverhältnisse an Verkehrsflächen und anderen öffentlich genutzten privaten Grundstücken (Verkehrsflächenbereinigungsgesetz – VerkFlBerG vom 26.10.2001, BGBl. I S. 2716) werden in den neuen Bundesländern für öffentliche Verkehrsflächen im Privateigentum Kaufpreise von »20 % des Bodenwertes eines in gleicher Lage gelegenen unbebauten Grundstücks« (§ 5 Abs. 1 VerkFlBerG) verwendet. Dabei gelten in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl der Gemeinde Unter- und Obergrenzen von 0,10 bis höchstens 15 €/m².

Demgegenüber legt das LG Nürnberg-Fürth im Urteil vom 18.04.1989 (Az. 406698/87) dar, dass der Wert von Straßenland nicht einheitlich nach einem bestimmten Prozentsatz zu bestimmen, sondern unter Beachtung und Würdigung der gesamten Umstände sowie der örtlichen Verhältnisse zu schätzen ist.

Die Ausführungen verdeutlichen, dass es zur Bewertung vorhandener Verkehrsflächen keine eindeutige Auffassung gibt (vgl. auch Hildebrandt 2001, S. 35–37). Grundsätzlich ist eine abzutretende Fläche, die formell oder nachweislich kraft unvordenklicher Verjährung gewidmet ist, als öffentliche Verkehrsfläche anzusehen. Diese Flächen haben im Sinne der Grundstückswertermittlung keinen eigenständigen wirtschaftlichen Marktwert. Die im Gemeingebrauch befindlichen Flächen sind dem gewöhnlichen Grundstücksverkehr faktisch entzogen und weisen keine Baulandqualität auf. Daraus ergibt sich, dass sich ein Bodenwert nicht ohne weiteres übertragen lässt und der Verkehrswert durch Anpassungen ermittelt werden muss. Beispielsweise verwendet die Stadt Bochum einen festen Prozentsatz des Bodenrichtwertes für benachbartes Wohnbauland als Bewertungsgrundlage, wobei sich ein einheitlicher Satz von 10 % etabliert hat. Dieser Wert hat sich im Laufe der Zeit entwickelt und gefestigt, gestützt durch die o. g. Urteile der Landgerichte Arnsberg

und Essen. Sowohl in der vereinfachten Umlegung als auch beim Erwerb von Flächen über Kaufverträge ist dieser Ansatz in Bochum daher üblich.

Die Bewertung einer Straßenfläche ist immer eine Einzelfallentscheidung. Dies ist trotz bzw. gerade wegen des Ansatzes eines einheitlichen Prozentsatzes gewährleistet. Denn in jedem Einzelfall wird der Bodenrichtwert des umliegenden Wohnbaulandes herangezogen, aber auch jede Verkehrsfläche durch die einheitliche Anpassung gleich behandelt.

7 Fazit

Die Problematik, dass sich von der Allgemeinheit genutzte Verkehrsflächen in Privateigentum befinden, ist zumindest auf kommunaler Ebene keine Seltenheit. Sie tritt in der Regel erst dann hervor, wenn die öffentliche Nutzung vom Eigentümer nicht mehr akzeptiert wird, insbesondere im Zuge notwendiger Straßenbaumaßnahmen. Liegt kein Nachweis einer formellen Widmung vor, kann die Rechtsvermutung der Widmung kraft unvordenklicher Verjährung zur Beurteilung der Rechtsverhältnisse herangezogen werden. Aufgrund der erheblichen Auswirkungen für den Eigentümer stellt die Rechtsprechung konsequent hohe Anforderungen an einen entsprechenden Nachweis. Dennoch kann eine Erstsichtung von Unterlagen zielführend sein.

Literatur

- Cosson, R.: Das Recht der Wirtschaftswege am Beispiel des Landes Nordrhein-Westfalen. Dissertation, Carl Heymanns Verlag, Köln, 1988.
- Hengst, P., Majcherek, J.: Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW. Kommentar, Loseblatt, Stand April 2002.
- Hildebrandt, H.: Grundstückswertermittlung: Aus der Praxis – für die Praxis. K. Wittwer Verlag, Stuttgart, 4. Auflage, 2001.
- Kodal, K., Krämer, H.: Straßenrecht. C.H. Beck Verlag, München, 5. Auflage, 1995.
- Pannwitz, G.: Das Recht der Interessentenschaften. Landschriften-Verlag, Bonn, 1957.
- Wiesinger, M., Markuske, S.: Straßenrecht, Rechtshandbuch für Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb von Straßen. Erich Schmidt Verlag, Berlin, 2003.

Anschrift der Autoren

Kathrin Kiwitt, M.Sc. Geodäsie und Geoinformation
RegVermRef
Kistenweg 20, 45886 Gelsenkirchen
kathrin.kiwitt@gmx.net

Ilka Schlegel, M.Sc. Geodäsie und Geoinformation
RegVermRef
Mainstraße 5, 53859 Niederkassel Mondorf
i.schlegel@gmx.de

Dipl.-Ing. Udo Kunze
Amt für Geoinformation, Liegenschaften und Kataster
Technisches Rathaus, 44777 Bochum
ukunze@bochum.de