



Gemeinde- und  
Städtebund  
Rheinland-Pfalz



Landkreistag Rheinland-Pfalz



STÄDTETAG  
RHEINLAND-PFALZ

GStB

Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände  
Federführung: Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz

Freiherr-vom-Stein-Haus, Deutschhausplatz 1, 55116 Mainz  
Telefon: 0 61 31 / 2398-0- Telefax: 0 61 31 / 2398-139

2-14.3.18

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr  
des Landtages Rheinland-Pfalz  
Platz der Mainzer Republik 1  
55116 Mainz

Mainz, den 07.03.2018  
Az.: 650-00/RB/sr

LANDTAG  
Rheinland-Pfalz

17/2837

VORLAGE

**Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr des Landtages Rheinland-Pfalz;  
Anhörung zum Thema ...tes Landesgesetz zur Änderung des Landesstraßengesetzes  
(Drucksache 17/5103)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie besten Dank für die der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände  
gegebene Möglichkeit zur Teilnahme an der Anhörung zur Änderung des Landesstraßenge-  
setzes. Zur Vorbereitung der mündlichen Anhörung erlauben wir uns vorab wie folgt Stellung  
zu nehmen:

Die in den letzten Jahren zunehmende, teils straßenaufsichtlich erzwungene Abstufung von  
Straßen, insbesondere von Kreisstraßen zu Gemeindestraßen, ist auf Seiten der betroffenen  
Gebietskörperschaften auf erheblichen Widerstand gestoßen. Vor dem Hintergrund der  
Rechtsprechung des Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, wonach nur Gemeinden, nicht  
aber räumlich getrennte Ortsteile mit einer nicht in der Baulast der Gemeinde stehenden  
Straße angebunden sein müssen (zuletzt OVG RP, 01.09.2016, 1 A 10350/15.OVG), ist  
nämlich zu befürchten, dass die verstärkten Abstufungsbestrebungen vor allem ländlich  
strukturierte Ortsgemeinden benachteiligen, darunter gerade auch Gruppengemeinden, die  
erst durch eine Fusion ehemals eigenständiger Ortsgemeinden entstanden sind und soge-  
nannter Stadtdörfer.

Wir erkennen daher die Bemühungen des Landes, über eine Änderung des Landesstraßen-  
gesetzes (LStrG) auch räumlich getrennte Ortsteile an die dort genannten Verkehrswege o-  
der an die in § 3 Satz 1 Nr. 2 LStrG genannten Einrichtungen (Eisenbahnhaltstellen,  
Schiffsliegeplätze und ähnliche Einrichtungen) mit wenigstens einer nicht in ihrer Baulast ste-  
henden Straße anzuschließen, ausdrücklich an.

Da mit dieser Regelung aber bei weitem nicht alle strittigen Fallkonstellationen erfasst werden, sollte durch eine Ergänzung des Gesetzesentwurfs die Möglichkeit eingeräumt werden, in begründeten Einzelfällen von einer Umstufung absehen zu können.

Dafür könnte sich nach Überzeugung aller kommunaler Spitzenverbände die Einfügung eines neuen Satz 3 in § 38 Abs. 1 LStrG anbieten, wonach aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls (Verkehrssicherheit, Rettungswesen, Gesichtspunkte des ÖPNV, des Tourismus, Sicherung der Anbindung eines Unternehmens mit hoher Verkehrsanbindung im Schwerlastverkehr, Funktionale erhaltung des Netzzusammenhangs etc.) in den Fällen des § 38 Abs. 1 Satz 1 LStrG (Änderung der Verkehrsbedeutung) und des § 38 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 LStrG (anfängliche Falscheinstufung) von einer Umstufung abgesehen werden kann.

In der Gesetzesbegründung Drucksache 17/5103 Seite 7 wird die dogmatische Einordnung dieses Vorschlags unzutreffend dahingehend verstanden, dass mit dem Vorschlag der kommunalen Spitzenverbände eine Ermessensentscheidung eingeführt würde, die dem Wesen der Einstufung von Straßen widerspräche und künftig der subjektive Wille des Baulastträgers relevant würde. Diese, von den Entwurfsverfassern offensichtlich fälschlicher Weise getroffene Annahme, trifft ausdrücklich nicht zu:

Bei dem Tatbestandsmerkmal „*überwiegende Gründe des Gemeinwohls*“ würde es sich vielmehr um eine objektiv-rechtliche Tatbestandsvoraussetzung handeln, die als unbestimmter Rechtsbegriff in vollem Umfang der richterlichen Kontrolle unterläge (OVG RP, 28. 10. 1993 – 1 A 12323/92. OVG –, ESOVG; OVG RP, 4. 3. 1993 – 1 A 10508/92. OVG –, ESOVG). Dass eine solche Regelung keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken begegnet, ergibt sich auch daraus, dass das Landesstraßengesetz – wie andere landesstraßenrechtliche Regelungen gleichermaßen - zum einen bereits seit dem Vierten Änderungsgesetz vom 27.10.1986 (GVBl. Seite 277) mit der Regelung des § 38 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 LStrG den umgekehrten Fall kennt, nämlich die Umstufung wegen überwiegender Gründe des Gemeinwohls trotz unveränderter Verkehrsbedeutung, und zum anderen mit § 37 Abs. 1 Satz 1 Alternative 2 LStrG die Einziehung aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls trotz noch bestehender Verkehrsbedeutung eröffnet.

Die Entscheidung den betroffenen Baulastträgern zu überantworten wäre mit Blick auf die mit der Baulast verbundenen öffentlich-rechtlichen Herrschafts- und Gestaltungsbefugnisse (vgl. OVG Sachsen-Anhalt, 02. Dezember 1999 – A 1 S 16/99 –, juris) auch sachgerecht.

Zur Vermeidung erheblicher infrastruktureller Beeinträchtigungen des ländlichen Raums bitten wir um Berücksichtigung unseres Vorschlags und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



**Dr. Karl-Heinz Frieden**  
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied



**Ernst Beucher**  
Geschäftsführender Direktor



**Dr. Wolfgang Neutz**  
Hauptgeschäftsführer