

Die Aufgaben der Straßenbaulast – Neue Modelle der Kooperation mit privaten, kommunalen und staatlichen Trägern

Dr. Markus Faber,
Referent Landkreistag NRW,
8. Januar 2010

I. Grundbegriffe des Straßen- und Wegerechts

1. Ausgangspunkt Begriff der „Straßenbaulast“
 - Öffentlich-rechtliche Verpflichtung, die dem Träger der Straßenbaulast kraft Gesetz obliegt
 - Geregelt in § 9 Straßen- und Wegegesetz NRW
 - Umfasst alle mit Bau und Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben

I. Grundbegriffe des Straßen- und Wegerechts

2. Verkehrssicherungspflicht

- Von Straßenbaulast zu unterscheiden, folgt aber aus Straßenbaulast

3. Begriff der Widmung (§ 6 StrWG NRW)

- Allgemeinverfügung, durch die Straßen, Wege und Plätze Eigenschaft als öffentliche Straßen erhalten
- Zu unterscheiden vom zivilrechtlichen Eigentum

II. Das gestufte Klassifizierungssystem des Straßen- und Wegerechts

- Straßen- und Wegegesetz NRW ordnet öffentliche Straßen bestimmten Baulastträgern zu (vergl. § 3 StrW NRW)
 - Landesstraßen dem Land
 - Kreisstraßen den Kreisen und kreisfreien Städten
 - Gemeindestraßen den kreisangehörigen Gemeinden und kreisfreien Städten
 - Einstufung erfolgt nach Verkehrsbedeutung
 - Kein Ermessen (ganz h.M.)
- = System gestufter Infrastrukturverantwortung !

III. Tatsächliche Rahmenbedingungen und Kooperationspotenziale



1. Tatsächliche Rahmenbedingungen

- Enger werdende Budgets
- Sinkende Mittel aus dem GVFK
(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
- Teilw. Investitionsrückstände
- Teilw. gewandelte verkehrliche
Anforderungen

III. Tatsächliche Rahmenbedingungen und Kooperationspotenziale



2. Potenziale für Kooperationen

- Ergeben sich aus Besonderheiten des gestuften Klassifizierungssystem
- Häufig Straßennetze von drei Trägern auf einem geographischen Gebiet
 - Land
 - Kreise
 - Kreisangehörige Gemeinden
- Alle Träger müssen in örtlicher Nähe Betriebsmittel und Personal vorhalten

IV. Besondere Rechtliche Rahmenbedingungen für Kooperationen

- Spezifika des Straßen- und Wegerechts müssen berücksichtigt werden :
 1. Widmungszweck muss gewährleistet werden
 2. Gestuftes Einteilungssystem ist zu beachten
 - Einstufung ist gebundene Entscheidung
 - Kann nur bei Änderung der Verkehrsbedeutung durch Umstufung geändert werden
- = dies spricht dafür, dass Übertragung der Straßenbaulast im Rahmen von Kooperationen nicht zulässig ist

V. Möglichkeiten und Grenzen für Kooperationen

- Kooperationsfähig dürften Vorbereitung und Durchführung der Aufgaben sein, die in Bezug zu den Aufgaben der Straßenbaulast stehen
- Grenze ist die Übertragung der Straßenbaulast und der hieraus erwachsenen Pflichten selbst
(insg. aber nicht unumstritten)

VI. Besonderheiten der Kooperation mit privaten Trägern

- Einschaltung Privater in die Durchführung der Aufgaben der Straßenbaulast ist zulässig und wird auch vielfach praktiziert
- Dies kann umfassen
 - Betriebsdienst
 - Bauliche Unterhaltung inkl. Ersatzmaßnahmen
 - Auch Vorbereitung- und Planungsarbeiten
- I.E. Formen der funktionalen Privatisierung

VI. Besonderheiten der Kooperation mit privaten Trägern

- Neuerdings Modell einer umfassenden Übertragung baulicher Unterhaltungsmaßnahmen für einen längeren Zeitraum
 - Teilw. in Öffentlichkeit als „Privatisierung von Kreisstraßen“ tituliert
- Letztlich Übertragung von größeren Aufgabenbereichen der Straßenbaulast (Bau, bauliche Unterhaltung) für 24,5 Jahre an Privatunternehmen
 - I.E. aber nur Form der funktionalen Privatisierung
- Straßenbaulast einschl. Pflichten des Kreises bleibt unberührt