

## **Übergang der Straßenbaulast an den Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen auf den Bund – Rechtliche Prüfung der Handlungsoptionen der Stadt Dessau-Roßlau**

Nach dem Ergebnis des Zensus 2022 hat die Stadt Dessau-Roßlau erstmals weniger als 80.000 Einwohner. Damit wird die bisher von der Stadt getragene Straßenbaulast an den Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen gemäß § 5 Abs. 2 Sätze 1 bis 3 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) am 01.01.2025 auf den Bund übergehen.

Mit dieser Entwicklung betreten die Stadt Dessau-Roßlau und die anderen am Wechsel der Baulast beteiligten Behörden juristisches Neuland. Bisher hatte es der Bundesgesetzgeber vermieden, dass durch die Regelung des § 5 Abs. 2 FStrG eine Vielzahl von praktischen Anwendungsfällen ausgelöst wird (vgl. hierzu die Begründung zum Regierungsentwurf des § 5 Abs. 2 FStrG: BT-Drs. 7/1267, S. 15 f.). Auch der demografische Wandel ist insofern eine junge Entwicklung, als er noch nicht dazu geführt hat, dass die Obergerichte oder das Bundesverwaltungsgericht über Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem Wechsel der Straßenbaulast nach § 5 Abs. 2 und 2a FStrG zu entscheiden hatten. Zudem finden viele rechtliche Zweifelsfragen im Wortlaut der einschlägigen Rechtsvorschriften keine Erwähnung. Daher ist die juristische Bewertung der Handlungsoptionen der Stadt Dessau-Roßlau mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

Vor diesem Hintergrund sind die Handlungsoptionen der Stadt Dessau-Roßlau wie folgt juristisch zu bewerten:

### **Einstiegsszenarien**

Der Übergang der Straßenbaulast erfolgt nach § 5 Abs. 2 Satz 3 FStrG kraft Gesetzes. Einer Bewilligung durch den Bund bzw. durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt als oberster Landesstraßenbaubehörde (§ 1 Abs. 1 der Verordnung zur Durchführung straßenrechtlicher Vorschriften für das Land Sachsen-Anhalt – StrVO LSA) bedarf es hierzu mithin nicht (vgl. Witting in: Müller/Schulz, Bundesfernstraßengesetz mit Bundesfernstraßenmautgesetz, 2. Aufl., § 5 FStrG Rn. 25).

Das FStrG ermöglicht es den Kommunen jedoch, abweichend von diesem gesetzlichen Regelfall Träger der Straßenbaulast zu bleiben oder zu werden. Hierfür sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

Gemäß § 5 Abs. 2a Satz 1 FStrG bleibt die Kommune abweichend von § 5 Abs. 2 FStrG (also trotz der Unterschreitung der nach § 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG maßgeblichen Einwohnerzahl von 80.000) auch nach Ablauf der in § 5 Abs. 2 Satz 3 FStrG geregelten Übergangsfrist Trägerin der Straßenbaulast, wenn sie dies mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde erklärt. Diese Erklärung stellt im Rechtssinne eine einseitige empfangsbedürftige Willenserklärung dar. Sie muss von der Kommune gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde – also gegenüber dem Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt – abgegeben werden. Sie bedarf von Gesetzes wegen keiner bestimmten Form, sollte zu Dokumentations- und Beweis Zwecken aber schriftlich abgefasst werden.

Aus dem Wortlaut der Vorschrift, nach dem die Kommune Trägerin der Straßenbaulast „bleibt“, folgt das juristische Schrifttum, dass die Erklärung der obersten Landesstraßenbaubehörde vor dem Ablauf der in § 5 Abs. 2 Satz 3 FStrG geregelten Übergangsfrist zugehen müsse, weil die Gemeinde

bei Abgabe einer Erklärung nach erfolgtem Übergang der Straßenbaulast nicht Baulastträgerin „bleiben“ könne (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, Bundesfernstraßengesetz, 5. Aufl., § 5 Rn. 16 und Witting in: Müller/Schulz, a.a.O., § 5 FStrG Rn. 27). Diese Ansicht der Rechtslehre ist methodisch nachvollziehbar und dürfte in zukünftigen Streitfällen deshalb auch von der Rechtsprechung übernommen werden.

Die Erklärung der Kommune bedarf zu ihrer Wirksamkeit gemäß § 5 Abs. 2a Satz 1 FStrG der Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde. Zu der Frage, ob diese Genehmigung bereits im Zeitpunkt der Abgabe der Erklärung durch die Kommune vorliegen muss, sind keine gerichtlichen Entscheidungen aufzufinden. In der juristischen Literatur wird hierzu die Ansicht vertreten, dass auch die Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde vor dem Zeitpunkt des gesetzlichen Baulastwechsels vorliegen müsse, da anderenfalls die Erklärung der Kommune nicht wirksam sei (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, a.a.O., § 5 Rn. 16). Dies entspricht der höchstrichterlichen Rechtsprechung für die Regelungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) über die Zustimmung zu genehmigungsbedürftigen Rechtsgeschäften, welche Regeln nach allgemeiner Ansicht im hier maßgeblichen öffentlichen Recht entsprechend anwendbar sind. Nach dieser Rechtsprechung kommt eine nachträgliche Genehmigung einseitiger Rechtsgeschäfte, worum es sich bei der hier gegenständlichen Erklärung der Kommune gemäß § 5 Abs. 2a Satz 1 FStrG handelt, nicht in Betracht. Liegt die erforderliche Genehmigung nicht schon bei Abgabe der genehmigungsbedürftigen Willenserklärung vor, ist letztere nichtig und damit nicht (nachträglich) genehmigungsfähig (vgl. hierzu Bub in: BeckOK BGB, 71. Edition, § 184 BGB Rn. 3, m.w.N.).

Es ist jedoch sehr unwahrscheinlich, dass das Ministerium für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt als oberste Kommunalaufsichtsbehörde dazu in der Lage sein wird, über einen Genehmigungsantrag der Stadt Dessau-Roßlau noch vor Ablauf des 31.12.2014 zu entscheiden. Dies ergibt sich aus dem Gegenstand und dem Umfang der Prüfungen, die das Ministerium vor seiner Entscheidung anzustellen haben wird.

Die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung durch die oberste Kommunalaufsichtsbehörde sind in § 5 Abs. 2a Satz 1 FStrG nicht ausdrücklich geregelt. Sie lassen sich aber mit den anerkannten Auslegungsmethoden vor allem aus dem Sinn und Zweck der Vorschrift, ihrer Entstehungsgeschichte und ihrer systematischen Stellung in der Gesamtrechtsordnung ermitteln.

Da § 5 Abs. 2a Satz 1 FStrG nach seinem Wortlaut der Kommune keinen Anspruch auf Erteilung der Genehmigung einräumt, ist davon auszugehen, dass der Gesetzgeber der obersten Kommunalaufsichtsbehörde für die Erteilung der Genehmigung einen Ermessensspielraum einräumen wollte. Nach § 40 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) hat die Behörde ihr Ermessen nach dem Zweck der Ermächtigungsnorm auszuüben und die gesetzlichen Grenzen des Ermessens einzuhalten.

Dieser das Ermessen leitende Zweck des § 5 Abs. 2a Satz 1 FStrG ergibt sich aus der Entstehungsgeschichte der Norm. Die ursprüngliche Fassung der Vorschrift geht auf das Bundesfernstraßengesetz vom 06.08.1953 zurück. Nach der Begründung des Regierungsentwurfs dieses Gesetzes beruhe die Übertragung der Baulast für Ortsdurchfahrten auf die Kommunen auf dem Gesichtspunkt, dass diese Ortsdurchfahrten vorzugsweise dem innerörtlichen Verkehr dienten. Daher solle die gesetzliche Übertragung der Straßenbaulast an Ortsdurchfahrten auf diejenigen Kommunen beschränkt bleiben, bei denen die gemeindlichen Interessen am innerörtlichen Verkehr auf den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen das Interesse des Bundes an der Gestaltung des Durchgangsverkehrs überwiegen (vgl. BT-Drs. 1/4248 vom 10.04.1953, S. 17 f.). Hierauf baute die Einführung des heutigen Abs. 2a in § 5

FStrG durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 04.07.1974 auf. Nach der Begründung des Regierungsentwurfs des letzteren Gesetzes sollte den Kommunen mit Abs. 2a ein flexibles Wahlrecht eingeräumt werden, ob sie die Straßenbaulast trotz eines Absinkens der Einwohnerzahl unter die Grenze von 80.000 weiter tragen wollen (vgl. BT-Drs. 7/1265 vom 19.11.1973, S. 16). Der das Ermessen der obersten Kommunalaufsichtsbehörde leitende Zweck des § 5 Abs. 2a FStrG besteht also darin, den Kommunen selbst die Möglichkeit zur eigenverantwortlichen Entscheidung darüber zu geben, ob sie zwecks Verwirklichung ihrer innerörtlichen Verkehrsinteressen die Straßenbaulast an den Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen auch nach Unterschreitung der maßgeblichen Einwohnerzahl weiter tragen wollen und dazu die mit der Straßenbaulast verbundenen finanziellen Belastungen auf sich nehmen.

Diesem Gesichtspunkt der eigenverantwortlichen Entscheidung der Kommune über ihre finanzielle Belastung steht ein Gesichtspunkt gegenüber, der sich aus anderen Rechtsvorschriften ergibt: § 3 Abs. 1 FStrG verpflichtet den Straßenbaulastträger dazu, die in seiner Baulast stehenden Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu erhalten. Durch die Übernahme der Straßenbaulast übernimmt die Kommune mithin die Verantwortung für den Straßenzustand, womit notwendig verbunden ist, auf Dauer die für die Erhaltung des geschuldeten Straßenzustands erforderlichen Haushaltsmittel aufzubringen.

Dabei ist zu beachten, dass die Übernahme der eigentlich an den Bund übergehenden Straßenbaulast eine freiwillige Aufgabe der Kommune darstellt. Da die Kommunen auch bei der Erfüllung dieser freiwilligen Aufgaben an die haushaltsrechtlichen Bestimmungen des Kommunalverfassungsgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (KVG LSA) gebunden sind, muss es den Kommunen also auch nach der Übernahme dieser freiwilligen Aufgabe möglich sein, ihren Haushalt i.S.d. § 98 Abs. 3 KVG LSA auszugleichen. Ebenso ist die Kommune auch bei der Erfüllung freiwilliger Aufgaben an den Grundsatz der Sparsamkeit der Haushaltsführung aus § 98 Abs. 2 KVG LSA gebunden. Dieser verlangt, dass die Kommune bei der Übernahme von Aufgaben prüfen muss, ob die Maßnahme im geplanten Umfang und zur geplanten Zeit überhaupt erforderlich ist. Bei dieser Einschätzung hat die Kommune einen weiten Spielraum, der allerdings dann überschritten ist, wenn die Kommune ihre Entscheidungsbefugnis in nicht mehr vertretbarer Weise ausübt (vgl. OVG LSA, Urteil vom 11.01.2001 - 2 L 88/00, BeckRS 2008, 31686). In diesem Sinne nicht mehr vertretbar dürfte es vor allem sein, wenn eine Kommune eine freiwillige Aufgabe übernehmen will, obwohl ihre finanzielle Leistungsfähigkeit nicht hinreicht, um die Erfüllung ihrer bisherigen Aufgaben dauerhaft sicherzustellen, und an der Erfüllung der neuen Aufgabe durch die Kommune kein zwingendes, in der örtlichen Gemeinschaft wurzelndes Interesse besteht.

Hieraus folgt für den Ermessensspielraum der obersten Kommunalaufsichtsbehörde, dass sie bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung der freiwilligen Übernahme der Straßenbaulast durch die Kommune zwar nach Möglichkeit die Interessen berücksichtigen soll, die die Kommunen an der Gestaltung des innerörtlichen Verkehrs haben. Trotz Vorliegens dieser Interessen handelt die Genehmigungsbehörde jedoch innerhalb der Ermessensgrenzen, wenn sie eine Genehmigung verweigert, da die für die Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Straßenzustands erforderlichen finanziellen Mittel die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommune übersteigen oder zumindest ernsthaft zu gefährden drohen und kein zwingendes Interesse der Kommune an der Übernahme der Straßenbaulast erkennbar ist.

Bei dieser Rechtslage wird die von der obersten Kommunalaufsichtsbehörde vorzunehmende Prüfung neben der voraussichtlichen Höhe der für die Aufrechterhaltung des Straßenzustands

erforderlichen Mittel auch den Haushalt der Stadt Dessau-Roßlau für das kommende Jahr und die mittelfristige Finanzplanung einschließlich eines ggfs. erforderlichen Konsolidierungskonzepts umfassen. Damit wird das Ministerium des Inneren des Landes Sachsen-Anhalt seine Prüfung erst nach Verabschiedung von Haushalt und Konsolidierungskonzept durch den Rat der Stadt Dessau-Roßlau beginnen können.

Überdies ist die Erteilung der entsprechenden Genehmigung derzeit höchst unwahrscheinlich, da die Stadt angesichts ihrer derzeitigen finanziellen Lage und den für die nahe Zukunft zu erwartenden finanziellen Belastungen wohl kaum darstellen kann, dass sie dazu in der Lage sein wird, die Kosten der Straßenunterhaltung aufzubringen, ohne hierfür die Einhaltung der haushaltsrechtlichen Vorgaben des KVG LSA zu gefährden. Auch das zwingende Interesse der Stadt Dessau-Roßlau an der freiwilligen Übernahme der Straßenbaulast ist nicht gegeben, da kein Anlass für die Annahme besteht, dass sich der Zustand der Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen bei einer Unterhaltung durch die Landesstraßenbaubehörden erheblich verschlechtern wird und fällige Reparatur- und Unterhaltungsmaßnahmen unter Verstoß gegen die Unterhaltungspflicht des § 3 Abs. 1 FStrG nicht oder nicht rechtzeitig vorgenommen werden.

Aus alledem ergibt sich also, dass aus juristischer Sicht davon auszugehen ist, dass die oberste Kommunalaufsichtsbehörde nicht dazu in der Lage sein wird, noch vor Ende des Jahres 2024 über die Genehmigung zu entscheiden, auch wenn die Stadt Dessau-Roßlau einen entsprechenden Antrag unverzüglich stellt. Außerdem erscheint die Erteilung einer Genehmigung im vorliegenden Fall als überwiegend unwahrscheinlich.

Sollte dies tatsächlich der Fall – und damit die Übernahme der Straßenbaulast zum 01.01.2025 nicht möglich – sein, hat die Stadt Dessau-Roßlau zu jedem Zeitpunkt nach dem 01.01.2025 (vgl. Marshall/Schroeter/Kastner, a.a.O., § 5 Rn. 13: keine gesetzliche Frist bestimmt) die Möglichkeit, die Straßenbaulast gemäß § 5 Abs. 2a Satz 2 FStrG zu erwerben. Nach dieser Vorschrift wird eine Gemeinde mit mehr als 50.000, aber weniger als 80.000 Einwohnern Trägerin der Straßenbaulast, wenn sie dies mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde erklärt.

Auch bei dieser Erklärung handelt es sich um eine einseitige empfangsbedürftige Willenserklärung der Kommune, die gesetzlich keiner Form bedarf, zu Beweis Zwecken aber schriftlich abgefasst werden sollte. Wie die Erklärung nach § 5 Abs. 2a Satz 1 FStrG wird auch die Erklärung nach § 5 Abs. 2a Satz 2 FStrG nur dann wirksam, wenn im Zeitpunkt ihres Zugangs bei der obersten Landesstraßenbaubehörde die Genehmigung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde vorliegt. Sobald die entsprechende Erklärung und die Genehmigung der obersten Landesstraßenbaubehörde zugegangen sind, geht die Straßenbaulast kraft Gesetzes auf die Kommune über, ohne dass es einer Zustimmung des Bundes bzw. der obersten Landesstraßenbaubehörde bedarf (vgl. und Witting in: Müller/Schulz, a.a.O., § 5 FStrG Rn. 28).

Zu beachten ist jedoch, dass für die nach § 5 Abs. 2a Satz 2 FStrG erforderliche Genehmigung die gleichen rechtlichen Voraussetzungen hinsichtlich des Ermessensspielraums der Genehmigungsbehörde gelten, die vorstehend bereits für § 5 Abs. 2a Satz 1 FStrG dargelegt wurden. Mithin ist zu erwarten, dass auch im Falle einer Erklärung der Stadt Dessau-Roßlau i.S.d. § 5 Abs. 2a Satz 2 FStrG die oberste Kommunalaufsichtsbehörde die Genehmigung nur dann erteilen wird, wenn die Stadt darstellen kann, dass sie dazu in der Lage sein wird, die Kosten der Straßenunterhaltung aufzubringen, ohne hierfür die Einhaltung der haushaltsrechtlichen Vorgaben des KVG LSA zu gefährden.

## Ausstiegsszenarien

Ob, wann und mit welchen rechtlichen Mitteln die Stadt Dessau-Roßlau eine durch Erklärungen gemäß § 5 Abs. 2a Satz 1 oder 2 FStrG einmal übernommene Straßenbaulast gerichtsfest wieder an den Bund abgeben kann, kann aus juristischer Sicht nicht zweifelsfrei beurteilt werden. Auch hierzu fehlt es an ausdrücklichen Aussagen im Wortlaut der Vorschrift. Ebenso liegen noch keine verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen vor. Und für eine nach den in der Rechtswissenschaft anerkannten Auslegungsregeln vorgenommene Auslegung des § 5 Abs. 2a FStrG sind mehrere, sich im Ergebnis z.T. widersprechende Ansichten vertretbar, ohne dass erkennbar ist, welcher dieser Ansichten die zukünftige Rechtsprechung zuneigen könnte.

Die Frage, ob die Kommune ihre Erklärungen, die sie zur Übernahme der Straßenbaulast nach § 5 Abs. 2a Satz 1 oder 2 FStrG abgegeben hat, mit Wirkung für die Zukunft widerrufen darf, wird in der Kommentarliteratur unterschiedlich beantwortet. Beide der hierzu vertretenen Ansichten sind nicht über rechtsmethodische Zweifel erhaben, sodass zum einen nicht vorhergesagt werden kann, welcher dieser Ansichten sich die Rechtsprechung anschließen wird. Und zum anderen kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Rechtsprechung eine der Ansichten wegen ihrer methodischen Schwächen nur in modifizierter Form übernimmt.

Die erste Ansicht orientiert sich maßgeblich am Sinn und Zweck der Vorschrift. So solle § 5 Abs. 2a FStrG eine Schutzfunktion zugunsten der Kommunen haben. Deren (vor allem finanzielle und organisatorische) Belange seien in höherem Maße schutzbedürftig als die Interessen des Bundes. Daher sei sowohl für die Frage des Widerrufs einer einmal abgegebenen Baulastübernahmeerklärung, als auch für die Frage, ob die Gemeinde die Übernahme auf einzelne Ortsdurchfahrten bestimmter Bundesstraßen beschränken darf, die für die Gemeinden günstigere Lösung zu wählen (vgl. Witting in: Müller/Schulz, a.a.O., § 5 FStrG Rn. 27).

Im Ergebnis wäre nach dieser Ansicht der jederzeitige Widerruf der Übernahmeerklärung durch die Kommune mit Wirkung für die Zukunft zu einem von der Kommune bestimmten Zeitpunkt zulässig.

Zwar ist dieser Ansicht aus der Sicht des Rechtsamts darin zuzustimmen, dass die finanziellen Interessen der Kommunen in höherem Maße schutzbedürftig sind als die finanziellen Interessen des Bundes. Gleichwohl hat auch der Bund ein schützenswertes Interesse an der Planung seiner Haushalte sowie des Personal- und Technikeinsatzes für die Straßenunterhaltung. Mit diesem Interesse unvereinbar ist es, dem Bund zuzumuten, die Straßenbaulast ohne hinreichenden haushalterischen und organisatorischen Planungsvorlauf übernehmen zu müssen. Dies dürfte auch der Bundesgesetzgeber so gesehen haben, da er in § 5 Abs. 2 Satz 3 FStrG für eine andere als die hier betrachtete Fallgruppe zugunsten des Bundes geregelt hat, dass die Straßenbaulast auf ihn erst am Beginn des dritten auf die Volkszählung folgenden Haushaltsjahrs übergeht. Dieses Interesse an einem ausreichenden Planungsvorlauf besteht auch im Falle eines Widerrufs der Baulastübernahmeerklärung durch die Kommune und ist mit deren Interesse an einer baldigen finanziellen Entlastung durch die Abgabe der Baulast anhand der konkreten Gegebenheiten des Einzelfalls abzuwägen. Um bei dieser Abwägung dem Bund den gebotenen hinreichenden Planungsvorlauf zu sichern, kommt ein Baulastwechsel ohne jede Übergangsfrist allenfalls in Ausnahmefällen in Betracht. Vielmehr dürfte sich die Länge der angemessenen Übergangsfrist danach bemessen, wie hoch die vom Bund zu übernehmenden finanziellen Belastungen aus der Baulast und wie umfangreich die für die Unterhaltung der Straßen erforderlichen Arbeiten im Einzelfall sind. Je geringer diese Lasten im Einzelfall sind, umso kürzere

Übergangsfristen müssen dem Bund zugebilligt werden. Sind Kosten und technischer sowie organisatorischer Planungsaufwand so gering, dass sie aus dem laufenden Haushalt getragen werden können, ist dem Bund auch eine unterjährige Übernahme der Straßenbaulast zumutbar. Ansonsten sollte eine Übernahme ab dem auf die Widerrufserklärung der Kommune folgenden Haushaltsjahr zumutbar sein, sofern die Widerrufserklärung dem Bund so rechtzeitig zugeht, dass er die auf ihn zukommende finanzielle und verwaltungspraktische Belastung in den Planungen für den nächsten Haushalt noch berücksichtigen kann.

Nach dieser Ansicht wäre der jederzeitige Widerruf der Übernahmeerklärung zulässig. Der Wechsel der Straßenbaulast träte zum Beginn des auf die Widerrufserklärung folgenden Haushaltsjahres ein.

Die andere in der Kommentarliteratur vertretene Ansicht hält den Wortlaut des § 5 Abs. 2a FStrG für maßgeblich. Da dieser keine Widerrufsmöglichkeit vorsehe, sei die Kommune an ihre Übernahmeerklärung für die Zukunft so lange gebunden, bis aufgrund einer späteren Volkszählung, bei der die Kommune erneut die maßgebliche Einwohnerzahl von 80.000 unterschreitet, wieder die Rechtsfolge des § 5 Abs. 2 Sätze 1 bis 3 FStrG eintrete, womit am Beginn des dritten auf die Volkszählung folgenden Haushaltsjahres die Straßenbaulast kraft Gesetzes von der Kommune auf den Bund übergehe (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, a.a.O., § 5 Rn. 16 f.).

Käme diese Ansicht in der Rechtspraxis zum Tragen, ginge die von der Stadt Dessau-Roßlau freiwillig übernommene Baulast erst zu Beginn des dritten Haushaltsjahres, das auf die Durchführung des nächsten Zensus folgt, wieder auf den Bund über. Da der nächste Zensus im Jahr 2031 durchgeführt werden soll, ergäbe sich als nächster Termin für den Übergang der Straßenbaulast auf den Bund der 01.01.2034.

Letztere Ansicht kann sich jedenfalls nicht auf eine ausdrückliche Aussage im Wortlaut der Vorschriften stützen. Dieser gibt keinen eindeutigen Hinweis darauf, in welchem systematischen Verhältnis § 5 Abs. 2 und Abs. 2a FStrG zueinander stehen. Mit anderen Worten sagt das Gesetz nicht eindeutig, ob der in § 5 Abs. 2 Sätze 2 und 3 FStrG geregelte Übergang der Straßenbaulast entweder nur auf die gesetzliche Straßenbaulast nach § 5 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 FStrG oder auch auf Straßenbaulasten, die die Gemeinden abweichend vom gesetzlichen Regelfall durch Erklärungen nach § 5 Abs. 2a Sätze 1 und 2 FStrG übernommen haben (gewillkürte Straßenbaulast), anwendbar sein soll. Nur wenn letzteres der Fall wäre, könnte eine spätere Volkszählung tatsächlich die von der gerade dargestellten Meinung angenommene Rechtsfolge des Übergangs der gewillkürten Straßenbaulast von einer Kommune auf den Bund haben.

So sagt § 5 Abs. 2a Satz 1 nur, dass die Gemeinde „abweichend von Absatz 2“ Träger der Straßenbaulast bleibt, ohne dass hinreichend deutlich wird, ob diese Abweichung nur einmalig – also nur bezogen auf eine Volkszählung – wirken soll oder auf Dauer angelegt ist, also die Gemeinde auf Dauer aus dem Wechsel der Straßenbaulast nach § 5 Abs. 2 FStrG herauslösen soll. Und auch die übrigen Auslegungsmittel führen nicht zu einer Begrenzung der rechtsmethodisch zulässigen Auslegungsmöglichkeiten auf nur eine vertretbare Ansicht.

Der auf den Schutz der Interessen der Gemeinde gerichtete Normzweck erfordert die Anwendbarkeit von § 5 Abs. 2 Sätze 1 bis 3 FStrG auf Gemeinden, die die Straßenbaulast durch Erklärung nach § 5 Abs. 2a Sätze 1 oder 2 FStrG übernommen haben, nicht zwingend. Dies wäre nur dann der Fall, wenn – wovon die hier untersuchte Ansicht ausgeht – der Wechsel der Straßenbaulast aufgrund des Ergebnisses einer Volkszählung die einzige Möglichkeit wäre, mit der die dauerhafte Bindung der

Kommune an eine einmal abgegebene Übernahmeerklärung wieder mit Wirkung für die Zukunft aufgehoben werden könnte. Gegen diese Annahme spricht aber der Normzweck des § 5 Abs. 2a FStrG. So wollte der Gesetzgeber ausweislich der Begründung des Regierungsentwurfs zu § 5 Abs. 2 FStrG mit dieser Norm für die Kommunen eine flexible Möglichkeit der Übernahme einer Straßenbaulast an Ortsdurchfahrten schaffen, falls diese der Auffassung sein sollten, dass sie damit ihre innerörtlichen Verkehrsinteressen besser wahrnehmen können (vgl. BT-Drs. 7/1265 vom 19.11.1973, S. 16). Mit diesem Gedanken der Flexibilisierung ist aber eine Auslegung von § 5 Abs. 2a FStrG nicht zu vereinbaren, die den Kommunen die Möglichkeit des Widerrufs der Übernahmeerklärungen mit Wirkung für die Zukunft verweigert, auch wenn sich seit der Abgabe dieser Erklärung die finanzielle Lage der Kommune und deren innerörtliche Verkehrsinteressen geändert haben sollten. Insofern spricht der Normzweck für die Widerruflichkeit der Übernahmeerklärung, womit der Wechsel der Straßenbaulast aufgrund einer späteren Volkszählung nicht mehr als einzige Möglichkeit der Kommune, sich von einer einmal übernommenen Straßenbaulast zu lösen, erforderlich wäre.

Außerdem sprechen Gründe der Praktikabilität gegen eine Anwendung von § 5 Abs. 2 Sätze 1 bis 3 FStrG auf von den Kommunen gemäß § 5 Abs. 2a Sätze 1 und 2 FStrG freiwillig übernommene Straßenbaulasten. So wären diejenigen Kommunen mit weniger als 80.000 Einwohnern, die die Straßenbaulast freiwillig übernommen haben, nach jeder Volkszählung dazu gezwungen, erneut eine Erklärung zur Übernahme der Straßenbaulast abzugeben und ein entsprechendes Genehmigungsverfahren bei der obersten Kommunalaufsichtsbehörde zu durchlaufen, wenn sie auch nach der späteren Volkszählung die Straßenbaulast behalten möchten.

Zwar sprechen nach alledem viele Auslegungsgesichtspunkte dafür, den Kommunen den Widerruf einer einmal abgegebenen Übernahmeerklärung zu gestatten und sie vom Übergang der Baulast in Folge einer späteren Volkszählung auszunehmen. Allerdings bleibt auch trotz dieser Argumente die Ansicht vertretbar, dass § 5 Abs. 2a FStrG den Widerruf der Übernahmeerklärung nicht zulässt, die vom Gesetzgeber bezweckte Flexibilisierung zugunsten der Kommunen dann aber über die Möglichkeit, die Straßenbaulast im Ergebnis einer auf die Übernahmeerklärung folgenden Volkszählung wieder abgeben zu können, erreichen will.

## **Rechtsfolgen des Wechsels der Straßenbaulast**

### Übergang der Straßenbaulast kraft Gesetzes:

Wie bereits ausgeführt tritt der Wechsel der Straßenbaulast an den Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen kraft Gesetzes zu dem im Gesetz bestimmten Zeitpunkt ein. So wird gemäß § 5 Abs. 2 Satz 3 FStrG das Ergebnis einer Volkszählung (in der die für die Trägerschaft der Straßenbaulast nach § 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG maßgebliche Einwohnerzahl der Kommunen ermittelt wird) mit Beginn des dritten Haushaltsjahrs nach dem Jahr verbindlich, in dem die Volkszählung stattgefunden hat. Maßgeblich ist nach dem insoweit klaren Wortlaut der Vorschrift der Zeitpunkt der Durchführung der Volkszählung; keine Auswirkung auf den Beginn der Übergangsfrist hat damit der Zeitpunkt der Bekanntgabe des Ergebnisses der Zählung (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, a.a.O., § 5 Rn. 13) oder dessen verbindliche Feststellung in Form eines Bescheids des Statistischen Landesamts Sachsen-Anhalt gemäß § 2 des Ausführungsgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt zum Zensusgesetz 2022 (ZensAG 2022 LSA). Im vorliegenden Fall ist der letzte Zensus im Jahr 2022 durchgeführt worden, woraus sich unabhängig davon, wann das Statistische Landesamt die Einwohnerzahl der Stadt Dessau-Roßlau bestandskräftig festsetzen wird, ein Übergang der Baulast auf den Bund zum 01.01.2025 ergibt.

Die Frage, ob sich aus den vorgenannten Vorschriften für den Bund und die Kommune eine Befugnis zu einer einvernehmlichen, von § 5 Abs. 2 FStrG abweichenden Vereinbarung hinsichtlich des Zeitpunkts des Übergangs der Straßenbaulast ergibt, wird im juristischen Schrifttum nicht einheitlich beantwortet: So soll es nach einer Ansicht möglich sein, dass der Bund und die Kommune eine kürzere als die in § 5 Abs. 2 Satz 3 FStrG geregelte Frist vereinbaren können (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, a.a.O., § 5 Rn. 13), wobei in der entsprechenden Kommentarstelle nicht darauf eingegangen wird, warum nicht auch eine einvernehmliche Verlängerung der Übergangsfrist möglich sein soll. Nach anderer Ansicht entzieht sich der Wechsel der Baulast der Dispositionsbefugnis der beteiligten Baulastträger (vgl. Witting in: Müller/Schulz, a.a.O., § 5 FStrG Rn. 25). Gerichtliche Entscheidungen zu dieser Frage liegen nicht vor. Einig sind sich beide Ansichten allerdings insoweit, als sie eine einvernehmliche Verlängerung der Übergangsfrist nicht zulassen. Der Wechsel der Baulast wird damit zwingend am 01.01.2025 erfolgen.

#### Übergang des Eigentums an den Straßengrundstücken:

Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 FStrG geht mit dem Wechsel der Straßenbaulast das Eigentum an der Straße und an den zur Straße gehörigen Anlagen auf den neuen Träger der Straßenbaulast über. Vom Eigentumsübergang sind nur solche Straßengrundstücke erfasst, die zum Zeitpunkt des Eigentumsübergangs im Eigentum des bisherigen Trägers der Straßenbaulast stehen (vgl. Böttner in: PdK Br L-12, Erl. zu § 11 StrG Bbg). Die Vorschrift bewirkt damit keinen Übergang des Eigentums an Straßengrundstücken, die im Eigentum anderer natürlicher und juristischer Personen als dem bisherigen Baulastträger stehen (vgl. Sauthoff in: Müller/Schulz, a.a.O., § 6 FStrG Rn. 1).

Zu den zur Straße gehörigen Anlagen, deren Grundeigentum gleichfalls auf den neuen Träger der Straßenbaulast übergeht, gehören nach § 1 Abs. 4 FStrG Gräben und Entwässerungsanlagen, Lärmschutzanlagen, Seitenstreifen, das Zubehör (u.a. Verkehrszeichen und -anlagen aller Art) und das Straßengrün.

Vom Eigentumsübergang erfasst ist nur die Teilfläche eines Grundstücks, auf der sich die Fahrbahn bzw. die Nebenanlage i.S.d. § 1 Abs. 4 FStrG befindet (vgl. OLG Zweibrücken, Beschluss vom 21.08.2012 – 3 W 90/11, NJOZ 2013, 540, 541). Sollten im vorliegenden Fall vom Eigentumsübergang auch Grundstücke betroffen sein, die nicht vollständig von der Fahrbahn bzw. der Nebenanlage überbaut sind, sind diese Grundstücke zu teilen und entsprechend zu vermessen. Nur das dabei neu entstandene Straßengrundstück steht im Eigentum des neuen Trägers der Straßenbaulast. Über die Durchführung eventuell notwendiger Teilungsvermessungen und die Tragung von deren Kosten sollte mangels entsprechender gesetzlicher Regelungen eine Vereinbarung zwischen den Straßenbaulastträgern geschlossen werden.

Nicht vom Eigentum an den Straßengrundstücken erfasst sind die im Straßengrund verlegten Ver- und Entsorgungsleitungen (z.B. Wasser-, Abwasser- und Energieleitungen) der öffentlichen und privaten Versorgungsunternehmen (vgl. BGH, Urteil vom 11.07.1962 - V ZR 175/60, NJW 1962, 1817; Häberle in: Erbs/Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze, 253. EL August 2024, FStrG § 6 Rn. 2; Marschall/Schroeter/Kastner, a.a.O., § 6 Rn. 6). Damit verbleibt das Eigentum an diesen Leitungen auch nach dem Wechsel der Straßenbaulast bei dem jeweiligen Versorgungsunternehmen. Eventuell bestehende Verpflichtungen zur Duldung der Leitungen auf dem Straßengrundstück, die der bisherige Träger der Straßenbaulast dem Versorgungsunternehmen rechtsgeschäftlich eingeräumt hat (z.B. in Form von Gestattungsverträgen), gehen dagegen gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 FStrG auf den neuen Träger der Straßenbaulast über (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, a.a.O., § 6 Rn. 6).



Der Eigentumsübergang tritt kraft Gesetzes im Zeitpunkt des Übergangs der Straßenbaulast ein (vgl. Böttner in: PdK Br L-12, Erl. zu § 11 StrG Bbg; Marschall/Schroeter/Kastner, a.a.O., § 6 Rn. 5), ohne dass es einer rechtsgeschäftlichen Eigentumsübertragung bedarf. Deshalb sieht § 6 Abs. 3 FStrG ein Verfahren zur Berichtigung des Grundbuchs vor.

#### Übergang sonstiger Rechte und Pflichten:

Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 FStrG gehen alle Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, auf den neuen Träger der Straßenbaulast über. Diese Vorschrift erfasst nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht nur Rechte und Pflichten, die ihre Grundlage im Straßenrecht haben, sondern darüber hinaus alle mit der Verwaltung der Straße in Verbindung stehenden, für die ordnungsgemäße Erfüllung der sich aus der Straßenbaulast ergebenden Aufgaben erforderlichen Rechtsverhältnisse (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. 8. 2003 - 4 C 9.02, NVwZ-RR 2004, 84). Hierzu gehören neben den schon erwähnten Gestattungsverträgen für die Verlegung von Leitungen im Straßenkörper oder die Errichtung sonstiger Anlagen auf dem Straßengrundstück (einschließlich von Folgekostenregelungen) (vgl. BGH, Urteil vom 19. 10. 1973 - V ZR 197/71, NJW 1974, 644 und Urteil vom 03.10.1985 - III ZR 103/84, NVwZ 1986, 689), Kreuzungsverhältnisse, Regelungen in straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlüssen und -genehmigungen, auf die Nutzung der Straßengrundstücke bezogene Rechte und Pflichten aus Konzessionsverträgen (einschließlich Folgekostenregelungen) (vgl. Sauthoff in: PdK MV L-12, § 18 StrWG M-V Rn. 7), Sondernutzungsverhältnisse (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, a.a.O., § 6 Rn. 7) sowie die Verpflichtung zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und zu deren Betrieb einschließlich ihrer Beleuchtung nach § 45 Abs. 5 der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Zu den nach § 6 Abs. 1 Satz 1 FStrG auf den neuen Träger der Straßenbaulast übergehenden Rechten und Pflichten gehören auch die vertraglichen Verpflichtungen, die der frühere Träger der Straßenbaulast für die Durchführung baulicher Maßnahmen an der Straße eingegangen ist (vgl. Sauthoff in: PdK MV L-12, § 18 StrWG M-V Rn. 7). Damit gehen die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Werkverträgen über Straßenbauarbeiten mit der Baulast auf den neuen Träger der Straßenbaulast über (vgl. Sauthoff in: Müller/Schulz, a.a.O., § 6 FStrG Rn. 6). Ausgenommen hiervon sind nach § 6 Abs. 1 Satz 2 FStrG nur Verbindlichkeiten, die zur Durchführung früherer Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen eingegangen wurden.

Was die Rechtsprechung unter *früheren* Baumaßnahmen verstehen wird, kann im Einzelnen nicht sicher vorhergesagt werden. Entsprechende Entscheidungen zu § 6 Abs. 1 Satz 2 FStrG liegen nicht vor.

Zu der § 6 Abs. 1 Satz 2 FStrG inhaltlich entsprechenden Norm des § 11 Abs. 2 Nr. 4 Satz 1 des Straßengesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (StrG LSA) hat das Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt die Ansicht vertreten, dass frühere Baumaßnahmen solche seien, die im Zeitpunkt des Wechsels der Straßenbaulast abgeschlossen seien. Abzustellen sei dafür auf den Zeitpunkt des Abschlusses der gesamten Baumaßnahmen einschließlich der landschaftspflegerischen Begleitarbeiten. Der Wortlaut der Vorschrift lasse keinen Raum für die Annahme, vom Übergang der Verbindlichkeiten seien nicht nur Ansprüche aus früheren Maßnahmen, sondern auch aus abgeschlossenen Teilarbeiten einer laufenden Maßnahme ausgeschlossen. Ein „Leistungsschnitt“ möge Billigkeitserwägungen entsprechen, habe aber in der landesgesetzlichen Regelung keinen Niederschlag gefunden (vgl. OVG LSA, Urteil vom 30.01.2003 – 1 L 74/01, BeckRS 2003, 22899, Rn. 38).

Dem gegenüber vertreten einige Stimmen im juristischen Schrifttum die Ansicht, dass § 6 Abs. 1 Satz 2 FStrG und die inhaltsgleichen Vorschriften der Landesstraßengesetze dem Prinzip des „Leistungsschnitts“ oder „Kassenschnitts“ folgen. Nach dieser Ansicht sind zum Zeitpunkt des Übergangs der Straßenbaulast bereits durchgeführte, selbständig abrechenbare und fällige Teilleistungen noch vom alten Träger der Straßenbaulast abzurechnen, während der neue Träger in die Verpflichtungen aus den nach dem Baulastwechsel fortgesetzten Baumaßnahmen eintritt (vgl. Böttner in: PdK Br L-12, Erl. zu § 11 StrG Bbg; Majcherek in: Hengst/Majcherek, StrWG NRW, 14. EL September 2024, StrWG NRW § 10 Nr. 3).

Welcher Ansicht in einem entsprechenden Streitfall die obergerichtliche und höchstrichterliche Rechtsprechung folgen wird, kann nicht vorhergesehen werden, da beide Ansichten den juristischen Auslegungsregeln entsprechen, dabei aber jeweils den Begriff der früheren Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen in unterschiedlicher Weise auslegen.

Für die geplanten Baumaßnahmen an der „Zerbster Brücke“ folgt hieraus, dass die Stadt Dessau-Roßlau bis zum Zeitpunkt des Übergangs der Straßenbaulast dazu befugt ist, Verträge über die entsprechenden Bauleistungen mit den Bauunternehmen abzuschließen. Soweit aus diesen Verträgen Zahlungen vor dem 01.01.2025 fällig werden sollten, ist nicht auszuschließen, dass der neue Baulastträger sich auf die Theorie des „Kassenschnitts“ berufen wird und daher verlangen wird, dass diese Zahlungen noch von der Stadt Dessau-Roßlau zu leisten sind. Nach dem 01.01.2025 fällige Zahlungen hat dann aber in jedem Fall der neue Träger der Straßenbaulast zu leisten. Um an dieser Stelle Unsicherheiten zu vermeiden, sollte vor Abschluss der entsprechenden Verträge mit der obersten Landesstraßenbaubehörde Einvernehmen über den Übergang der Verpflichtungen aus den Bauleistungsverträgen hergestellt werden.

#### Einstandspflicht des bisherigen Baulastträgers:

Schließlich hat der bisherige Träger der Straßenbaulast gemäß § 6 Abs. 1a FStrG dem neuen Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass er die Straße in dem durch die Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang ordnungsgemäß unterhalten hat. Hiernach haftet der frühere Träger dem neuen Träger dafür, dass er die notwendige Instandhaltung und Instandsetzung der Straße ordnungsgemäß durchgeführt hat. Dies umfasst die Maßnahmen, die der Beseitigung des gewöhnlichen Verschleißes der Anlagen dienen, sowie die für das Auswechseln abgenutzter oder schadhafter Anlagenteile erforderlichen Reparaturen (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.08.2003 - 4 C 9.02, NVwZ-RR 2004, 84; VG Magdeburg, Urteil vom 24.02.2021 – 2 A 419/18, BeckRS 2021, 8331, Rn. 28).

Als Anhaltspunkt für die Notwendigkeit der Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen dienen nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts Magdeburg die in der Richtlinie zu einer einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) enthaltenen technischen Kriterien. Nach Nr. 6 Abs. 7 RI-EBW-PRÜF erfolgt die Schadensbewertung in fünf Stufen (0-4). Anhand dieser Einstufung wird die Dringlichkeit von Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen als umgehend, kurzfristig, mittelfristig oder langfristig angegeben. Bei Mängeln der Stufe 3 sind Standsicherheit, Verkehrssicherheit oder Dauerhaftigkeit des Anlagenteils beeinträchtigt; kurzfristige Unterhaltungs- bzw. Reparaturarbeiten sind erforderlich. Bei Mängeln der Stufe 4 sind Standsicherheit, Verkehrssicherheit oder Dauerhaftigkeit eines Bauteils nicht mehr gegeben; umgehende Unterhaltungs- bzw. Reparaturarbeiten sind erforderlich. Hiernach kann nach Ansicht des VG Magdeburg von einem der Verkehrsbedeutung entsprechenden, ordnungsgemäßen Erhaltungszustand der Straße im Zeitpunkt des Übergangs der Straßenbaulast nur

ausgegangen werden, wenn sämtliche Bauteile der Straße zu diesem Zeitpunkt keinen Mangel ab Stufe 3 aufweisen (vgl. VG Magdeburg, Urteil vom 24.02.2021 – 2 A 419/18, BeckRS 2021, 8331, Rn. 29 f.).

Liegen zum Zeitpunkt des Übergangs der Straßenbaulast Mängel am Erhaltungszustand der Straße vor, hat der neue Träger der Straßenbaulast die Wahl, ob er vom alten Träger der Straßenbaulast die Vornahme der unterbliebenen Erhaltungsmaßnahmen oder Geldersatz in Höhe der für die Mängelbeseitigung erforderlichen Kosten verlangt (vgl. Sauthoff in: Müller/Schulz, a.a.O., § 6 FStrG Rn. 12). Letzteres setzt jedoch voraus, dass der neue Träger der Straßenbaulast den erlangten Ersatz tatsächlich für die Instandsetzung der Straße verwendet; ein rein fiktiver Ersatz für den Fall, dass der neue Träger der Baulast die Reparaturen nicht durchführen will, ist nicht geschuldet (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, a.a.O., § 6 Rn. 12).

Obergerichtliche und höchstrichterliche Entscheidungen zu den technischen Kriterien für einen ordnungsgemäßen Erhaltungszustand liegen noch nicht vor. Es ist daher nicht vorhersehbar, ob die vom VG Magdeburg vorgenommene Bestimmung des ordnungsgemäßen Erhaltungszustandes im Streitfall auch von den oberen gerichtlichen Instanzen geteilt wird. Allerdings eignet sich dieser Maßstab gut als Verhandlungsgrundlage für die Aushandlung einer einvernehmlichen Lösung mit dem neuen Träger der Straßenbaulast, da er an technischen Merkmalen orientiert ist, die nur geringe Wertungsspielräume eröffnen. Damit ist auf dieser Grundlage eine weitgehend von Wertungsspielräumen freie Beurteilung durch technische Sachverständige möglich, die zur Grundlage einer Ablösevereinbarung gemacht werden kann.

#### Möglichkeit des Abschlusses einer Ablösevereinbarung:

Über die vorstehend erläuterten Rechtsfolgen wird zwischen den am Wechsel beteiligten Trägern der Straßenbaulast regelmäßig eine so genannte Ablösevereinbarung geschlossen. Durch diese können zwar die gesetzlichen Rechtsfolgen nicht ausgeschlossen werden. Sie ermöglichen jedoch Regelungen zur Ausgestaltung der Erfüllung der sich aus dem Wechsel der Straßenbaulast ergebenden Verpflichtungen.

So wird hinsichtlich der Einstandspflicht aus § 6 Abs. 1a FStrG regelmäßig zwischen den beteiligten Trägern der Straßenbaulast vereinbart, in welchem Zeitraum und mit welchen Mitteln der Zustand der einzelnen Teile der Straße beurteilt werden soll. Z.T. beinhalten solche Regelungen die Bestimmung bestimmter Gutachter. Ebenso ist es möglich, den vom früheren Träger geschuldeten Erhaltungszustand abweichend von den Vorgaben der Rechtsprechung zu regeln. Auch lassen sich die Höhe des zu leistenden Ersatzes und der Zeitpunkt von dessen Fälligkeit vereinbaren. Ebenso ist die Vereinbarung einer Schiedsstelle für die Schlichtung von Streitigkeiten über den Umfang der Einstandspflicht denkbar.

Für den gesetzlichen Eigentumsübergang an den Straßengrundstücken und den Übergang der sonstigen Rechte und Pflichten lassen sich Vereinbarungen darüber treffen, zu welchem Zeitpunkt der frühere dem neuen Träger die für die Verwaltung der Grundstücke und die Wahrnehmung von sonstigen Rechten und Pflichten erforderlichen Unterlagen überlassen soll und wie eventuell notwendige Grundstücksteilungen abgewickelt werden sollen. Hiermit kann einer kurzfristigen Überlastung der Verwaltung des früheren Trägers begegnet und die Kostenlast für die Grundstücksteilungen dem Bund zugewiesen werden.

Ebenso dürften Regelungen über den „Kassenschnitt“ hinsichtlich der auf den neuen Träger übergehenden Verpflichtungen aus Verträgen über Bauleistungen zulässig sein. Dabei kommen vor allem Regelungen darüber in Betracht, welche bereits von der Stadt eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen auf den Bund übergehen sollen.

#### Kein Wechsel der Straßenbaulast an den Gehwegen und Parkplätzen

Mit dem Wechsel der Straßenbaulast auf den Bund wird der gesetzliche Regelfall der so genannten längsgeteilten Ortsdurchfahrt hergestellt. Die dem Bund nach § 5 Abs. 1 FStrG zugewiesene Straßenbaulast für die Bundesstraßen umfasst gemäß § 5 Abs. 3 FStrG nicht die Gehwege und Parkplätze entlang der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen. Parallel zum Gehweg verlaufende Radwege gehören in die Straßenbaulast des Bundes, da sie Bestandteile der Fahrbahn sind. Für kombinierte Geh- und Radwege sind zwischen den Baulastträgern Vereinbarungen zu schließen, in denen der Aufwand für Bau und Unterhaltung der Wege getrennt ermittelt und anteilig umgelegt wird (vgl. Witting in: Müller/Schulz, a.a.O., § 5 FStrG Rn. 43). Sollten solche kombinierten Geh- und Radwege entlang der Ortsdurchfahrten im Stadtgebiet von Dessau-Roßlau vorhanden sein, sollten entsprechende Regelungen in die Ablösevereinbarung aufgenommen werden.

#### Kein Wechsel der Zuständigkeit für den Erlass straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen

Nicht vom Wechsel der Straßenbaulast betroffen ist die Zuständigkeit der Stadt Dessau-Roßlau als untere Straßenverkehrsbehörde für die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Ordnet die Stadt Dessau-Roßlau in dieser Zuständigkeit nach dem 01.01.2024 das Aufstellen von Verkehrszeichen, Lichtzeichenanlagen und sonstigen Einrichtungen an, ist die Landesstraßenbaubehörde nach § 45 Abs. 5 StVO dazu verpflichtet, die entsprechenden Einrichtungen aufzustellen und zu betreiben. Daher werden durch den Wechsel der Straßenbaulast die Möglichkeiten der Stadt Dessau-Roßlau, mittels Verkehrsregelungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen Einfluss zu nehmen, durch den Wechsel der Straßenbaulast nicht beeinträchtigt.

#### **Ergebnis**

Die Straßenbaulast für die Fahrbahnen der im Gebiet der Stadt Dessau-Roßlau gelegenen Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen wird am 01.01.2025 von der Stadt Dessau-Roßlau auf den Bund übergehen. Die Straßenbaulast für die entlang der Ortsdurchfahrten verlaufenden Fußwege und für die zur Bundesstraße gehörenden Parkplätze verbleibt bei der Stadt Dessau-Roßlau.

Die Stadt Dessau-Roßlau kann diesen Wechsel der Straßenbaulast nur dadurch verhindern, dass sie gegenüber dem Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt bis zum 31.12.2024 erklärt, dass sie die Straßenbaulast weiter tragen will. Diese Erklärung bedarf der Genehmigung durch das Ministerium für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt. Auch die Genehmigung muss bis zum 31.12.2024 vorliegen. Es ist jedoch sehr wahrscheinlich, dass das Ministerium für Inneres und Sport die Genehmigung nicht erteilen wird. Überdies ist sehr unwahrscheinlich, dass das Ministerium für Inneres und Sport über die Genehmigung noch rechtzeitig entscheiden kann.

Die Stadt Dessau-Roßlau kann jederzeit, nachdem die Straßenbaulast auf den Bund übergegangen ist, die Straßenbaulast zurückerlangen, indem sie gegenüber dem Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt erklärt, die Straßenbaulast übernehmen zu wollen. Auch diese

Erklärung bedarf der vorherigen Genehmigung durch das Ministerium für Inneres und Sport. Solange die Stadt Dessau-Roßlau nicht dazu in der Lage ist, die mit der Übernahme der Straßenbaulast verbundenen Kosten zu tragen, ohne ihre kommunalhaushaltsrechtlichen Verpflichtungen aus § 98 KVG LSA zu verletzen, ist die Erteilung einer entsprechenden Genehmigung höchst unwahrscheinlich.

Wie lange die Stadt Dessau-Roßlau an eine solche Erklärung gebunden ist, lässt sich juristisch nicht mit Sicherheit angeben, da das FStrG hierzu keine ausdrückliche Regelung enthält und die Frage in der Rechtsprechung noch nicht geklärt ist. Im schlimmsten zu erwartenden Fall geht die Baulast aber erst zu Beginn des dritten Haushaltsjahres, das auf die Durchführung des nächsten Zensus folgt, wieder auf den Bund über. Dies wäre der 01.01.2034.

Mit dem Wechsel der Straßenbaulast gehen das Eigentum an den Straßengrundstücken und alle sonstigen Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, kraft Gesetzes auf den Bund über. Davon erfasst sind auch die Verpflichtungen, die die Stadt Dessau-Roßlau vertraglich im Zusammenhang mit dem Bau der „Zerbster Brücke“ übernimmt. Ob von diesem Rechtsübergang auch Zahlungsverpflichtungen der Stadt Dessau-Roßlau aus Bauverträgen gehören, die vor dem 01.01.2025 fällig werden, ist in der Rechtsprechung nicht geklärt. Hierzu sollte eine Ablösevereinbarung mit dem Bund abgeschlossen werden.

Ebenso sollte in der Ablösevereinbarung ein Zeitplan für die Übergabe der Unterlagen, die der Bund zur Wahrnehmung der auf ihn übergegangenen Rechte und Pflichten benötigt, ausgehandelt werden.

Zudem muss die Ablösevereinbarung eine Regelung für die Teilung der Unterhaltungskosten von kombinierten Geh- und Radwegen enthalten.

Mit dem Übergang der Straßenbaulast haftet die Stadt Dessau-Roßlau dem Bund dafür, dass sie die Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen ordnungsgemäß instandgehalten und repariert hat. Was diesbezüglich unter einem ordnungsgemäßen Straßenzustand zu verstehen ist, ist in der obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung noch nicht geklärt worden. Daher sollte mit dem Bund durch eine Ablösevereinbarung vereinbart werden, wann und durch wen der Zustand aller Straßenbauwerke anhand der Kriterien aus der Richtlinie zu einer einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) zu bewerten ist, wie hoch die Reparaturkosten für die aufgefundenen Mängel sein sollen und mit welchen Zahlungsmodalitäten diese Kostenforderung zu erfüllen ist.

Da vom Wechsel der Straßenbaulast die Zuständigkeit der Stadt Dessau-Roßlau zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nicht betroffen ist, behält die Stadt Dessau-Roßlau auch nach dem Wechsel der Straßenbaulast die Möglichkeit der Beeinflussung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen mittels Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen.