

Schriftenreihe zum Preußischen Fluchtliniengesetz

**D. Schreiber (Hrsg.)
R. Friedrichs**

**Straßen- und
Bauflichtengesetz**

Vom 2. Juli 1875

**Neudruck der 1882
erschienenen 1. Auflage des
Friedrichs'schen Kommentars zum
Preußischen Fluchtliniengesetz**

Hamburg

2018

Schriftenreihe zum Preußischen Fluchtliniengesetz

**D. Schreiber (Hrsg.)
R. Friedrichs**

**Das Gesetz, betreffend die Anlegung und
Veränderung von Straßen und Plätzen in
Städten und ländlichen Ortschaften
vom 2. Juli 1875**

Neudruck der 1. Auflage von 1882

von

R. Friedrichs

(Oberverwaltungsgerichtsrath)

Berlin und Leipzig.

Verlag von I. Guttentag
(D. Collin)

1882



tredition®

www.tredition.de

Schriftenreihe zum Preußischen Fluchtliniengesetz

Band 1 Schreiber, D. (Hrsg) u. Friedrichs, R.; *Straßen- und Baufluchtengesetz vom 2. Juli 1875*; Neudruck der 1882 erschienenen 1. Auflage des Friedrichs'schen Kommentars zum Preußischen Fluchtliniengesetz

© 2018 Dirk Schreiber

Verlag und Druck: tredition GmbH, Halenreihe 40-44, 22359 Hamburg

ISBN

978-3-7469-0859-5 (Paperback)

978-3-7469-0860-1 (Hardcover)

978-3-7469-0861-8 (e-Book)

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Abkürzungen

Abkürzungen

Komm. d. A. H.	Kommission des Abgeordnetenhauses.
O.V.G.	Oberverwaltungsgericht.
E.	Entscheidung dieses Gerichts; die römischen Zahlen bezeichnen den Band, die arabischen die Seite der gedruckten Entscheidungen.
Minist.-Bl. f. d. i. V.	Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung in den königlichen Preußischen Staaten

Einführung des Herausgebers

1. Nehmen Sie einmal an, sie werden von Ihrer Gemeinde zu einer Informationsveranstaltung für die Grundinstandsetzung ihrer Straße eingeladen. Die Gemeindevertreter erläutern zunächst den Umfang der geplanten Straßenbaumaßnahme, und führen anschließend die Finanzierung dieser aus. Es wird im Detail begründet, dass es sich hierbei um eine Straßenerschließungsmaßnahme handeln und dass mit der geplanten Straßenbaumaßnahme die Erstmalige Endgültige Herstellung des betroffenen Straßenabschnittes erreicht wird, da die bisherige Ausführung der Straße nur eine provisorische gewesen sei. Vom Gesetzgeber sei festgelegt, dass die Kosten einer solchen Erschließungsmaßnahme zu 90% von den Anliegern zu tragen, und das nach Erteilung des Kostenbescheides dieser innerhalb von 30 Tagen ohne aufschiebende Wirkung zu begleichen sei. Im weiteren Verlauf werden die - zunächst - projektierten Kosten der Straßenbaumaßnahme je Quadratmeter Grundstücksfläche dargelegt. Dieser Einheitswert sei nur noch mit der Grundstücksfläche des Anliegers zu multiplizieren, um den Eigenanteil zu berechnen. Die sich hieraus ergebenen sog. Anliegerbeträge liegen häufig im 10.000er €-Bereich, können aber auch bis in den 100.000er €-Bereich hineinreichen. Sie fragen sich, seit wann es wohl die Straße gäbe, an der ihr Grundstück liegt, und kommen zu dem Schluss, dass diese Straße eine sehr alte sei, denn ihr Haus sei ja auch sehr alt. Warum aber wurde die Straße nicht schon vormals erstmalig hergestellt ?

Dieses Szenario ist zurzeit in der Hansestadt Hamburg kein Einzelfall. Die Finanzbehörde hat eine Liste von circa 800 Straßen

aufgestellt, die nach Aktenlage der Stadt formal nicht als erstmalig hergestellt gelten (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drucksache 20/8373 vom 18. Juni 2013). Die Hansestadt wurde aufgefordert, diese – provisorischen - Straßen erschließungsrechtlich herzustellen und die hiermit verbundenen Aufwendungen an die betroffenen Anlieger entsprechend weiter zureichen. Aber ist die Vorgehensweise der Finanzverwaltung Rechtsens, oder gibt es berechnete Zweifel, die ggf. dazu führen könnten, dass die Anwohner ungerechtfertigt für diese Kosten aufkommen sollen ?

Um es gleich vorweg zu nehmen, die Antwort auf diese Frage ist mit einem klaren jein zu beantworten, und jede Straßenerschließungsmaßnahme, insbesondere für ältere Straßen, die augenscheinlich die Vermutung einer fertigen Straße rechtfertigen, ist als Einzelfall zu betrachten und zu bewerten. Es gibt eine Vielzahl von Faktoren, die jeweils herangezogen werden müssen und sollten. Grundsätzlich ist jedoch zu klären welche rechtlichen Rahmenbedingungen für die Beantwortung dieser Frage zu Grunde zu legen sind.

2. Das Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875 wurde am 20. Juli 1875 in Kraft gesetzt und in der Gesetzsammlung für die königlich preußischen Staaten, Ausgabe 1875 Seite 561, unter der Gesetznummer 8371 veröffentlicht. Dieses Gesetz ist weitläufig auch als Preußisches Fluchtliniengesetz oder Straßen- und Baufluchtengesetz vom 2. Juli 1875 bekannt geworden.

Das Fluchtliniengesetz regelt im weiteren Sinne für die ehemals preußischen Provinzen das Sachgebiet der Bauplanung in Städten und ländlichen Ortschaften, indem es das Verfahren für die Festsetzung der Straßen- und Baufluchtlinien bestimmte. Hierbei ist eine Straßenfluchtlinie definiert als Grenzlinie zwischen dem privaten und dem öffentlichen Bereich, der als Straßenfläche bestimmt ist, und

eine Baufluchtlinie als Grenzlinie für die Aufteilung des privaten Bereiches in einen Teilabschnitt, der zum Anbau, und einen weiteren, der nicht zum Anbau bestimmt ist. Der letztere Teilabschnitt zwischen der Straßen- und der Baufluchtlinie wird als Vorgarten bezeichnet und ist dadurch gekennzeichnet, dass er zu einem möglichen späteren Zeitpunkt zur Straßenfläche gezogen werden könnte.

Schon vor Einführung des Fluchtliniengesetzes gab es innerhalb der preußischen Provinzen Wegegesetze und Wegeordnungen, die jedoch grundsätzlich die Anlegung und Unterhaltung der Wege zwischen den Gemeinden, nicht aber im speziellen innerhalb der Städte und Ortschaften regelten. Die ältesten Wegeregelungen sind in dem Ende des 18. Jahrhunderts veröffentlichten Preußischen Allgemeinen Landrecht im Teil I enthalten. Durch das starke Anwachsen der Städte im 19. Jahrhundert wurde die Planung, Errichtung und Unterhaltung der Straßen und Wege eine immer größer werdende Herausforderung und finanzielle Belastung für die Städte, sodass im Jahre 1875 das Fluchtliniengesetz eingeführt wurde.

In dem Gesetz werden vier Sachgebiete geregelt, (I) das Verfahren zur Festsetzung der Fluchtlinien und deren rechtliche Bedeutung, (II) das Recht der Gemeinden und Städte durch Erlass von Anbauverboten die Bautätigkeit zu regulieren, (III) das Verfahren zur Enteignung der Grundbesitzer für den Fall, dass Grundeigentum in öffentliche Straßenflächen überführt wird, und (IV) die Umlage der Erschließungskosten auf die Grundeigentümer. Diese vier Sachgebiete sind auch weiterhin von erheblicher Bedeutung bei der Beantwortung der Frage, ob es sich bei einer Baumaßnahme an einer alten Straße um einen Straßenausbau, oder eine Straßenerschließung handelt.

Eine Erschließungsmaßnahme ist bundeseinheitlich durch das Baugesetzbuch geregelt. Es handelt sich hierbei immer um die

Anlage einer neuen Straße. Im Gegensatz hierzu ist eine Straßenausbaumaßnahme immer die Verbesserung des Zustandes einer vorhandenen Straße zum Vorteile des Anliegers, und wird über das Kommunal Satzungsrecht der Gemeinden organisiert. Während im ersten Falle die umlagefähigen Kosten bundeseinheitlich festgelegt sind, sind diese im zweiten Falle abhängig von der jeweiligen Straßenausbausatzung der Gemeinde. Bei einem Vergleich beider Fälle hinsichtlich der umlagefähigen Kosten können erhebliche Unterschiede auftreten; hierbei umfassen die Erschließungskosten meist den höheren Kostenbeitrag für den Grundbesitzer. Daher kann die Unterscheidung der Fälle einen erheblichen Einfluss für einen betroffenen Anlieger haben.

Mit der Einführung des Bundesbaugesetzes im Jahre 1960, dem Vorgängergesetz des Baugesetzbuches, hat der Gesetzgeber die vormalig geltenden Regelungen, u.a. das Preußische Fluchtliniengesetz, außer Kraft gesetzt. Er hat aber in der Überleitungsbestimmung im §. 180 Abs. 1 bestimmt, dass für vorhandene Erschließungsanlagen, für die eine Beitragspflicht aufgrund der bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Vorschriften nicht entstehen konnte, (...) auch nach diesem Gesetz kein Beitrag erhoben werden (kann). Diese Überleitungsvorschrift wurde in das Baugesetzbuch im §. 242 Abs. 2 entsprechend übernommen, indem festgelegt wurde, dass für vorhandene Erschließungsanlagen, für die eine Beitragspflicht auf Grund der bis zum 29. Juni 1961 geltenden Vorschriften nicht entstehen konnte, (...) auch nach diesem Gesetzbuch kein Beitrag erhoben werden (kann). Hierbei ist der 29. Juni 1961 der Zeitpunkt des Inkrafttretens des für die Erschließung relevanten 6. Teils des Bundesbaugesetzes. Die §. 180 (1) Bundesbaugesetz sowie §. 242 (2) Baugesetzbuch sind die für die Beantwortung der oben gestellten Frage wesentlichen Bestimmungen. Aber was ist unter einer Vorhandenen Erschließungsanlage zu

verstehen, für die nach den vormals geltenden Bestimmungen keine Beitragspflicht mehr entstehen kann? Diese Frage hat fortan die Verwaltungsgerichte beschäftigt, und wurde durch drei beachtenswerte Grundsatzurteile des Bundesverwaltungsgerichtes einer Klärung zugeführt.

In dem ersten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. Februar 1964 wurde bestimmt, dass unter die vorhandenen Erschließungsanlagen auch die Vorhandenen Straßen im Sinne der ständigen Rechtsprechung zum Preußischen Fluchtliniengesetz fallen (BVerwG I C 88.63, Rdn. 9). In einem weiteren Urteil vom 5. Oktober 1966 wird in dem Leitsatz nochmals bestätigt, dass für vorhandene Erschließungsanlagen, für die eine Beitragspflicht auf Grund der bis zum Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes geltenden Vorschriften nicht entstehen konnte, auch nach dem Bundesbaugesetz kein Beitrag erhoben werden könne (BVerwG IV C 112.65). Es ist also für Straßen, die vor dem 29. Juni 1961 als öffentliche Straßen unterhalten wurden, zu prüfen, ob diese den Anforderungen des preußischen Fluchtliniengesetzes entsprachen.

In einem dritten Grundsatzurteil vom 26. Januar 1979 hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass derjenige, der einen Verwaltungsakt durchführt, auch die hierfür erforderliche Feststellungs- oder Beweislast trägt (BVerwG 4 C 52.76). In Rdn. 13 des Urteils stellt das Gericht klar, dass die jeweils zuständige Behörde die Feststellungs- oder Beweislast für das Bestehen der Voraussetzungen ihres Eingriffsaktes trägt. Für Straßen, die vor dem Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes von einer Gemeinde als öffentliche Wege unterhalten wurden, ist also für den Fall, daß eine Straßenbaumaßnahme als Erschließungsmaßnahme klassifiziert werden soll, der Nachweis durch die öffentliche Verwaltung zu erbringen, dass diese gem. den damaligen Anforderungen nicht schon als erschlossen galt, es sich also um die Anlage einer neuen Straßen handelt.

Der sich aus den Grundsatzurteilen ergebene Leitsatz, dass eine öffentliche Straße nach den Kriterien des damaligen Rechts zu beurteilen sei, ist fundamental. Für die schon vor der Einführung des Bundesbaugesetzes vorhandenen Straßen in den ehemals preußischen Provinzen sind jene Kriterien zu prüfen, die durch das Fluchtliniengesetz aufgestellt und durch die ständige Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes präzisiert wurden.

Die zunächst zu klärende Frage ist diejenige der damaligen Gebietszugehörigkeit. Hierfür ist der Zeitpunkt zu betrachten, an dem der erste Anbau, d.h. die Errichtung eines Wohnhauses mit einem Ausgang zu der betreffenden Straße hin, erfolgte. Hierbei sind die damaligen Gebietsgrenzen der jeweiligen preußischen Provinzen zu berücksichtigen. Mit der Gründung der Bundesrepublik wurden die vormaligen preußischen Provinzen teilweise neu gegliedert, und der preußische Staat wurde gem. Gesetz Nr. 46 des Alliierten Kontrollrates in Deutschland vom 25. Februar 1947 aufgelöst. Das Preußische Fluchtliniengesetz war ausschließlich auf das Gebiet des preußischen Staates beschränkt. Seit 1875, dem Inkrafttreten des Fluchtliniengesetzes, gab es wiederholt Grenzverschiebungen, die bei einer heutigen Betrachtungsweise zwingend berücksichtigt werden müssen. Beispielsweise wurde das Hamburger Staatsgebiet, wie wir es heute kennen, im Zuge des Groß-Hamburg-Gesetzes im Jahre 1937 fast verdoppelt und um Gebiete der ehemals preußischen Provinzen Hannover und des Herzogtums Schleswig-Holstein erweitert. Für das ursprüngliche Staatsgebiet der Hansestadt galt das Fluchtliniengesetz demzufolge nicht, aber für die erweiterten Gebiete hatte es seine Gültigkeit. Dieser Umstand führt dazu, dass es in der Hansestadt Gebiete gibt, in denen die aufgrund des Fluchtliniengesetzes festgesetzten Fluchtlinien noch heute Gültigkeit haben und bei Straßenplanungen berücksichtigt werden müssten (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der Hansestadt Hamburg, Altes Planrecht (BPD) 7/2016). Auch bei der Beantwortung der Frage, ob

eine Straße, die in einer ehemaligen preußischen Provinz liegt, erschließungsrechtlich als vorhanden anzusehen sei, ist zu prüfen, ob sie den Kriterien der damaligen Zeit entsprach (Finanzbehörde Hamburg, RW 3 - Erschließungsanlagen).

3. Zur Beurteilung der Frage, ob eine Straße als Vorhanden anzusehen ist, ist es erforderlich, sich mit dem Fluchtliniengesetz näher zu befassen. Mit Inkrafttreten des Gesetzes kam es wiederholt zu Streitigkeiten bei der Anwendung und Auslegung, die vom Preußischen Obergerverwaltungsgericht einer Klärung zugeführt wurden. In dem Vorwort zur ersten Auflage dieses Kommentars zum Straßen- und Baufluchtengesetz führt der Verfasser, Obergerverwaltungsgerichtsrat R. Friedrichs, aus, dass es die Aufgabe dieses kleinen Werkes sei, die Erkenntnisse und Entscheidungen des Obergerverwaltungsgerichtes einem größerem Kreise bekannt zu machen, um nicht dieselben Fragen, welche bereits in einer Reihe von Fällen an das genannte Gericht gelangt sind, immer wieder von Neuem zum Gegenstande der Erörterung im Verwaltungsstreitverfahren werden zu lassen. Diese Sätze gelten nach wie vor uneingeschränkt fort. Offensichtlich sind aber die Kenntnisse über das Fluchtliniengesetz seit Einführung des Baugesetzes verblasst, sodass die sich hieraus ergebenden Rechte der Anwohner, als auch Pflichten der öffentlichen Verwaltung, bei der Beurteilung einer Straßenbaumaßnahme nicht entsprechend berücksichtigt werden. Nur mit einer ausreichenden Kenntnis über die Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes ist es den betroffenen Grundeigentümern und der öffentlichen Verwaltung möglich, die sich aus dem Gesetze ergebenden Fragestellungen beurteilen zu können. Genau hier setzt die Schriftenreihe zum Preußischen Fluchtliniengesetz an. Anhand der damaligen Schriften soll ein Einblick in die Rechtslage und Interpretation gegeben werden. Der hier vorliegende Kommentar zum Fluchtliniengesetz stellt aus Sicht des Herausgebers einen sehr guten Einstieg in die Thematik dar.

Der Friedrichs'sche Kommentar entwickelte sich seit seinem erstmaligen Erscheinen im Jahre 1882 zur Grundlage für die Beurteilung von Fragen hinsichtlich der Auslegung des Gesetzes, und auf diesen Kommentar wird auch nach wie vor von den Verwaltungsgerichten zurückgegriffen. Dieses Werk wurde bis zur Ablösung des Fluchtliniengesetzes durch das Bundesbaugesetzes von verschiedenen Autoren, namentlich H. v. Strauß und Torney, C. Saß und O. Meyer bis zur letzten überarbeiteten 7. Auflage, die 1934 erschien, fortgeschrieben. Hierbei wurden die weiteren Entscheidungen der Gerichte und Diskussionen zu einzelnen Sachfragen, die in den entsprechenden juristischen Fachzeitschriften der damaligen Zeit veröffentlicht wurden, von den Autoren berücksichtigt. Der Umfang dieses Werkes nahm entsprechend zu, beispielsweise umfasst das Kapitel betreffend der Umlage der Erschließungskosten gem. §. 15 in der 6. Auflage, die 1920 erschienen ist, mehr Seiten als diese, 1882 erschienene 1. Auflage des Kommentars. Bemerkenswerterweise haben sich aber weder die Struktur des Kommentars, noch die inhaltlichen Aussagen wesentlich verändert. Aufgrund der Präzision des Ursprungskommentars ist zu empfehlen, sich zunächst mit den Grundlagen des Gesetzes zu beschäftigen. Die in den später erschienenen Auflagen eingearbeiteten Ausführungen zu Detailfragen behandeln spezifische Gesichtspunkte, die bei der Beurteilung eines Einzelfalles einer Straßenbaumaßnahme von Belang sein können.

4. Der hier vorliegende Neudruck des Kommentars zum Fluchtliniengesetz kann für Grundeigentümer, die von einer Erschließungsmaßnahme betroffen sind, auch in der heutigen Zeit noch von Bedeutung sein. Hierbei sind vier Aspekte des Gesetzes hervorzuheben, die nachfolgend dargelegt werden. Durch die Beschäftigung mit diesem kleinen Werke möge es dem Leser überlassen bleiben die für ihn relevanten Schlussfolgerungen zu ziehen.

I. Die Abgrenzung der öffentlichen Straßenfläche und der zum Anbau bestimmten Fläche erfolgt gem. des Gesetzes aufgrund einer

Fluchtlinienfestsetzung (§§. 1 und 10). Eine einstmals ordnungsgemäß festgesetzte Fluchtlinie konnte nur durch die im Gesetz festgelegten Verfahren geändert werden. Wenn nun eine Straße, für die eine Fluchtlinienfestsetzung nach damaligem Recht ordnungsgemäß erfolgte, verändert werden soll, und für die nach heutigem Recht die erforderlichen Verfahren zur Änderung der öffentlichen Straßenfläche nicht eingeleitet, d.h. kein qualifizierter Bebauungsplan erlassen wurde, so ist zu prüfen, ob die einstmaligen Festlegungen noch Gültigkeit haben und eine Aufhebung der damaligen Fluchtlinienfestsetzung zunächst erfolgen muß. Die Klärung dieser Frage könnte auf die Planung und Durchführung von Straßenbaumaßnahmen erheblichen Einfluss haben, insbesondere dort, wo zwischen Verwaltung und Anliegern keine Einigkeit hinsichtlich der geplanten Straßenbaumaßnahme erzielt und eine Straße verbreitert werden soll.

II. Anfang der 30er Jahre und während der Zeit des Nationalsozialismus wurden Baugenehmigungen unter Bezug auf den §. 12 (betreffend des Anbauverbots) mit Auflagen versehen, die u.a. die Abtretung von Grundeigentum für mögliche spätere Straßenflächen enthielten. Die hiermit erzwungene unentgeltliche Übertragung von Grundeigentum kann als unrechtmäßige, d.h. nicht dem Fluchtliniengesetz entsprechende, Enteignung ohne Entschädigung angesehen werden (§§. 13 und 14), insbesondere für den Fall, dass diese Flächen in der heutigen Zeit von der öffentlichen Verwaltung als Straßenflächen angesehen werden, ohne das jemals eine entsprechende Fluchtlinienfestsetzung erfolgte oder das ein qualifizierter Bebauungsplan erlassen wurde. Dieser Aspekt kann für einen Grundeigentümer, dem dieses Flurstück einstmals gehörte, einen erheblichen monetären Schaden zugeführt haben, insbesondere dann, wenn dieses – unentgeltlich enteignete - Flurstück im Zuge einer Straßenausbaumaßnahme zum heutigen Zeitpunkt enteignet werden müsste. Des

Weiteren wurden diese unentgeltlichen Enteignungen in der damaligen Zeit als Vorleistung für mögliche Erschließungskosten angesehen, welche jedoch von der öffentlichen Verwaltung in der heutigen Zeit nicht berücksichtigt werden.

III. Die Erteilung einer Baugenehmigung an sog. projektierten oder neuen Straßen erfolgte oftmals unter der Voraussetzung, eine Straßenbaukaution für die zukünftigen Erschließungskosten zu hinterlegen (§§. 12 und 15). Dies wurde auch für die Erteilung von Baugenehmigungen an vorhandenen Straßen als Bedingung gestellt. Hiermit wollte die öffentliche Verwaltung sicherstellen, dass zukünftige Straßenbaukosten von dem Grundeigentümer zu tragen seien, auch wenn dies - möglicherweise - unrechtmäßig war. Für die Hinterlegung der Straßenbaukaution wurden privatrechtliche Verträge zwischen öffentlicher Verwaltung und Grundeigentümer abgeschlossen, die in das Grundbuch für das jeweilige Flurstück eingetragen wurden. Diese Verträge werden heute noch als Nachweis dafür herangezogen, dass eine Straße erschließungsbeitragsrechtlich nicht als erstmalig endgültig hergestellt angesehen wird. Sie wurden in der damaligen Zeit auch dazu genutzt, um gegenüber dem Anbauwilligen unrechtmäßige Forderungen durchzusetzen. Die mit dem Abschluss eines Straßenbaukautionsvertrages zu entrichteten Gebühren, wie auch beispielsweise die sofort zu entrichteten Beiträge für eine zukünftige Straßenentwässerung, werden gegenwärtig von der öffentlichen Verwaltung meist nicht mehr berücksichtigt. Erwähnt werden sollte in diesem Zusammenhang, dass diese Verträge Ende der 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts von den Grundeigentümern mit einem festgeschriebenen Zinssatz von über 10% zu verzinsen waren. Die Berechnung des heutigen Wertes dieser Straßenbaukautionsverträge ist nicht geklärt.

Ggf. ist auch im Einzelfall zu prüfen, wie in dem im Jahre 1921 erschienenen Kommentar von W. Saran zum Straßen- und Baufluchtengesetz ausgeführt wird, ob ein solcher Vertrag eine gem. BGB

arglistige Täuschung seitens der Verwaltung darstellte. Für diesen Fall wäre zu prüfen, ob ein solcher Vertrag rückabgewickelt werden könnte. Da diese Verträge privatrechtlicher Natur sind, wäre eine solche Frage vor einem Zivilgericht zu klären. Hierbei ist aber zu beachten, dass generell der Tatbestand des Vorsatzes einer arglistigen Täuschung im Zweifelsfall sehr schwer nachzuweisen sein wird.

IV. In dem §. 15 des Fluchtliniengesetzes wird das Verfahren für die Umlage der Kosten für die Straßenerschließung beschrieben. Es ist bestimmt, daß durch Ortsstatut ... festgesetzt werden (kann), daß bei der Anlegung einer neuen oder bei der Verlängerung einer schon bestehenden Straße, wenn solche zur Bebauung bestimmt ist, sowie bei dem Anbau an schon vorhandenen bisher un bebauten Straßen und Straßentheilen die Grundeigentümer an den Kosten beteiligt werden können. Die Verpflichtung zur Kostenerstattung für die Erschließung galt gem. Fluchtliniengesetz nur für neue Straßen oder vorhandene unbebaute Straßen. Der Grundsatz, dass eine einstmals erschlossene Straße nicht in den Zustand einer projektierten oder neuen Straße zurückfallen könne, wurde durch das preußische Oberverwaltungsgericht wiederholt bestätigt. Im Gegensatz hierzu konnte aber der Anlieger an den Kosten für Straßenausbaumaßnahmen gemäß §. 9 des Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893 herangezogen werden. Auch hierfür war es erforderlich, ein entsprechendes Ortsstatut zu erlassen. Die auch nach wie vor zu Streitigkeiten Anlass gebende Formulierung des §. 15 des Fluchtliniengesetzes ist der Begriff der vorhandenen bisher un bebauten Straße, der in diesem Kommentar in den Erläuterungen zu §§. 12 und 15 näher beschrieben wird. Der §. 15 führte fortwährend zu Auseinandersetzungen, die im Verwaltungsstreitverfahren ausgetragen und durch die ständige Rechtsprechung des preußischen Oberverwaltungsgerichtes präzisiert wurde. Im Einzelfall führt die obige Formulierung des §. 15 aber nach wie vor zu Streitigkeiten, die auch weiterhin von den

Verwaltungsgerichten zu klären sind. In den weiteren Auflagen dieses Kommentars wurde der Begriff der Vorhandenen Straße gem. §. 15 sowie die Abgrenzung zum Begriff der Historischen Straße gem. §. 12 immer weiter präzisiert. Diese Werke können in einem jeweiligen Einzelfall wertvolle Hinweise liefern für den Fall, dass der Nachweis durch den Grundeigentümer geführt werden muß, dass eine Straße als eine Vorhandene Straße einzustufen sei.

5. Sollte das zu Beginn dieses Kapitels skizzierte Szenario der Erstmaligen Endgültigen Herstellung einer möglicherweise Vorhandenen Straße zutreffen, so wird es die Aufgabe der betroffenen Grundeigentümer sein, den Nachweis der Vorhandenen Straße gem. damaligen Rechts zu erbringen, um eine Beteiligung an den „Erschließungskosten“ abzuwenden. Hierfür gibt die erste Auflage des Friedrichs'schen Kommentars wesentliche Hinweise sowohl zum Verständnis des Fluchtliniengesetzes, als auch hinsichtlich der zu erbringenden Nachweise und Unterlagen. Bei der Aufklärung des Sachverhaltes einer Vorhandenen Straße sollte vermutlich nicht auf die Unterstützung der öffentlichen Verwaltung gebaut werden, da diese - und in Zeiten knapper Kassen umso mehr - ein gegenläufiges Interesse verfolgt, auch wenn die Rechtsprechung einen anderen Weg vorgibt.

Dieses Werk kann aber auch für die öffentliche Verwaltung von Interesse sein, wenn sie beabsichtigt alte Straßen auf dem Gebiet der ehemaligen preußischen Provinzen erschließungsrechtlich herzustellen, um im Vorhinein zu prüfen, ob es sich um eine Vorhandene Straße handeln könnte.

Und sollten sich die öffentliche Verwaltung mit den betroffenen Grundeigentümern im Vorwege einer Straßenbaumaßnahme nicht einigen, werden mit anzunehmender Sicherheit die Verwaltungsgerichte angerufen, die sich dann - wie von Friedrichs vorhergesagt - mit dem jeweiligen Einzelfall wiederholt auseinander setzen müssen.