

Akad. Rat a. Z. Dr. Philipp Reinhold, Saarbrücken*

„Unter Strom“

THEMATIK	Straßenrecht
SCHWIERIGKEITSGRAD	Examen
BEARBEITUNGSZEIT	5 Stunden
HILFSMITTEL	Gesetzestext

■ SACHVERHALT

Teil 1

Frau Lohse (L) wohnt zusammen mit ihrem Mann in einem kleinen Reihenhaus in der E-

* Der Verfasser ist Akademischer Rat a.Z. am Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Völkerrecht, Europarecht und Internationales Wirtschaftsrecht an der Universität des Saarlandes, Saarbrücken. Die vorliegende Klausur wurde in abgewandelter Form im Sommersemester 2024 im Rahmen des Examenklausurenkurses gestellt und greift verschiedene aktuelle Entscheidungen zum Straßenrecht auf.

Straße auf dem Rotenbühl, einem Teil des Saarbrücker Stadtteils Sankt Johann. Als ihr Nachbar, der Süßwarenfabrikant Drögel (D), eines Tages mit einem neuen Elektrofahrzeug der Firma Heinzelmann vorfährt und daraufhin von der „High Society“ Rotenbühls für sein klimapolitisches Engagement bewundert wird, will sie das auch. Und so erwerben sie und ihr Mann ebenfalls ein Elektroauto. Allerdings stellt sich das Problem, dass ihr Grundstück – anders als das des D – über keinen eigenen Stellplatz verfügt. Das Wohnhaus ist zur E-Straße hin an die Grenze gebaut, wobei sich zwischen dem Haus und der Fahrbahn ein ca. 0,80m breiter Gehweg befindet. Entlang des Gehwegs ist das Parken gestattet. Dort stellt L das neue Auto ab und spannt zum Laden ein Elektrokabel über den Gehweg. D beobachtet das Treiben mit Argwohn, schließlich genießt er seine Rolle als Pionier der Elektromobilität. Als man sich eines morgens vor dem Haus trifft, bemerkt er – nicht ohne eine Spur Gehässigkeit –, dass er ja nicht wisse, ob das mit dem Kabel über den Weg „so in Ordnung“ sei. L kommen daraufhin Bedenken. Als aufrichtige Bürgerin will sie keinen Ärger mit der Stadtverwaltung. Als sie am nächsten Tag in der Saarbrücker Innenstadt an einer Baustelle vorbeiläuft und sieht, dass dort Kabel durch mehrere Kabelbrücken geführt sind, um eine Überquerung gefahrlos zu ermöglichen, kommt ihr eine Idee. Am 21.4.2023 schreibt L an die Landeshauptstadt Saarbrücken, sie müsse ihr neues klimafreundliches Fahrzeug leider über den Gehweg laden, weil es an einem Stellplatz vor dem Haus fehle. Sie denke zwar, dass dies eigentlich dem klassischen Gebrauch der Straße durch Anlieger entspreche. Sie wolle aber vorsichtshalber einen Antrag auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für eine Kabelleitung über dem Gehweg zum Fahrbahnrand zum Aufladen ihres Fahrzeugs stellen. Das Elektrokabel solle vom Keller aus unter Verwendung einer Kabelbrücke zu dem geparkten Pkw geführt werden. Die Inanspruchnahme des Gehwegs solle ausschließlich während des Ladevorgangs (ca. drei bis sechs Stunden pro Tag) erfolgen. Sie habe im Internet eine Kabelbrücke mit 1 mm am Rand und in der Mitte 43 mm gefunden, die zudem mit gelb-schwarzen Warnmarkierungen versehen ist.

Zum Erschrecken der L antwortet man ihr, dass es sich bei dem Laden des Autos über den Gehweg sehr wohl um eine erlaubnispflichtige Nutzung des Straßenraums handele und dass derzeit erwogen werde, den Antrag der L wegen einer Störung des Verkehrs abzulehnen. L formuliert daraufhin ein weiteres Schreiben, in dem sie noch einmal ihr Vorhaben darlegt und betont, dieses diene eindeutig dem Klimaschutz, was zwingend zu berücksichtigen sei. Daraufhin lehnt die Stadt den Antrag mit Bescheid vom 11.9.2023 endgültig ab. Zur Begründung wird darin ausgeführt, dass es durch die geplante Nutzung auf dem Gehweg zu Unebenheiten komme und dadurch Stolperfallen entstünden. Diese stellten eine potenzielle Gefährdung für Fußgänger – vor allem für Fußgänger mit Einschränkungen – dar. Gerade für Rollstuhlfahrer oder Nutzer von Rollatoren sei jede Unebenheit des Weges gleichbedeutend mit einer Einschränkung der Straßennutzung und einer Unterbrechung des Verkehrsflusses. Unter Abwägung dieses Gefahrenpotenzials sowie dem privaten Interesse der L, eine Aufladung ihres Fahrzeugs in unmittelbarer Nähe zu ihrem Wohnhaus vornehmen zu können, sei der Anspruch von Verkehrsteilnehmern auf eine ungehinderte Nutzung des Gehwegs höher zu bewerten. L könne ihr Fahrzeug an öffentlichen Ladesäulen ebenso gut tanken und sei daher nicht unverhältnismäßig betroffen. Auch die Berücksichtigung eines gewissen, wengleich auch nicht klar quantifizierten Beitrags zum Klimaschutz führe nicht zu einem anderen Ergebnis.

Gegen den Bescheid legte L am 27.9.2023 form- und fristgerecht Widerspruch ein. Es gehe ihr nicht um eine rein komfortable Möglichkeit, ihr Fahrzeug mit Strom zu betanken, sondern sie sei auf das Aufladen vor dem Haus angewiesen. Öffentliche Ladesäulen dienten nicht dazu, Elektrofahrzeuge während längerer (nächtlicher) Standzeiten aufzuladen, sondern seien von vornherein für eine zeitlich relativ kurze Inanspruchnahme gedacht. Zudem seien die öffentlichen Ladesäulen in Saarbrücken selbst für eine solche eingeschränkte Nutzung zum Vorteil einer Vielzahl von Nutzern nicht ausreichend. Die nächstgelegene Ladestation befinde sich in einem Parkhaus, welches von 1:30 Uhr bis 6:30 Uhr geschlossen sei. Mit Widerspruchsbescheid vom 11.4.2024 (zugestellt am 12.4.2024) wird auch dieses Vorbringen zurückgewiesen.

L ist verzweifelt angesichts dieser „Verbohrtheit und klimapolitischen Ignoranz“. Bei der Stadt sei die Klimakrise wohl noch nicht angekommen, jedenfalls verkenne die Ablehnungsentscheidung völlig die Bedeutung des Klimaschutzes. Auch ihre Zwangssituation bezüglich des Ladens werde nicht hinreichend gesehen. L erhebt daher am 4.5.2024 schriftlich Klage vor dem zuständigen Verwaltungsgericht des Saarlandes. Sie setzt nun ihre Hoffnung darauf, dass der Behörde durch gerichtliche Entscheidung hinsichtlich der tatsächlichen Bedeutung des Klimaschutzes „die Augen geöffnet“ werden und sie dadurch dazu gebracht werden kann, ihre Entscheidung „noch einmal zu überdenken“.

Frage 1: Hat die Klage Aussicht auf Erfolg?

Teil 2

Herr Winkelmann (W) plant unter der Firma Winkelmann & Sohn in Saarbrücken den Betrieb eines gewerblichen Verleihsystems für Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter) im sog. Free-Floating-Modell. Dabei werden die E-Scooter im öffentlichen Straßenraum bereitgestellt und können – nach vorheriger Installation einer Applikation auf dem Smartphone und Eröffnung eines Benutzerkontos – angemietet und anschließend für maximal 60 Minuten benutzt werden. Sie müssen nach der Benutzung irgendwo wieder abgestellt werden, um für die Anmietung durch neue Nutzer bereitzustehen. Für die mietweise Benutzung der E-Scooter werden Entgelte erhoben und zwar zum einen für das Entsperren eines Fahrzeugs, zum anderen pro Minute der sich anschließenden Nutzung. W hat dazu bereits größere Investitionen getätigt in Form einer größeren Zahl von E-Scootern, der Anmietung von Büroräumen etc. Kurz bevor er mit seinem Betrieb beginnen will, erhält W ein Schreiben der Stadt Saarbrücken. Diese weist darauf hin, dass sein Betrieb der Sondernutzung unterfalle und daher einer Erlaubnis bedürfe. W ist verzweifelt über diesen plötzlichen und zugleich existenzbedrohenden Umstand. Schließlich müsse er den Betrieb bald aufnehmen, um seine Schulden tilgen zu können. Er hält eine Erlaubnis nicht für erforderlich. Die Stadt beharrt jedoch weiterhin auf ihrem Standpunkt.

Frage 2: Welche prozessualen Möglichkeiten hat W zur zügigen Klärung seines Falles?

Frage 3: Ist für die geplante Tätigkeit des W eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich?

Bearbeitervermerk: Auf alle aufgeworfenen Rechtsfragen ist – gegebenenfalls in einem Hilfgutachten – einzugehen. Im Rahmen von Frage 2 ist einzig die Statthaftigkeit eines gerichtlichen Vorgehens zu prüfen. Es wird auf § 10 II Saarländisches Klimaschutzgesetz (SKSG) hingewiesen. Dort heißt es: „Die Belange des Klimaschutzes sind bei allem Handeln öffentlicher Stellen zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für öffentliche Planungen und bei Zulassungsverfahren für Vorhaben zur Errichtung von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien mit erheblicher Bedeutung für die Allgemeinheit sowie bei Contractingmaßnahmen.“