

Durch Art. 22 Abs. 1 BayStrWG wird dieses Ergebnis nicht in Frage gestellt. Hiernach richtet sich die Einräumung von Rechten zur Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus dann nach bürgerlichem Recht, wenn durch die Sondernutzung der Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt werden kann. Dies setzt aber eine Sondernutzung, also eine Benutzung über den Gemeingebrauch hinaus voraus.

Die bereits vielfach existierenden Rauchverbote auf den Bahnsteigen der U-Bahn oder in den Bahnhöfen der Deutschen Bahn sind privatrechtlicher Natur. Solche Rauchverbote werden für zulässig erachtet (vgl. BGH, Urt. vom 04.12.1980, VII ZR 217/80, NJW 1981, 569). Diese wurzeln in der Befugnis des Trägers des Verkehrsbetriebes, kraft seines Eigentums Regeln für die Benutzung seiner Betriebsanlagen und der Bahnhofsgebäude aufzustellen.

Das rechtliche Umfeld der Bus- und Straßenbahnhaltestellen unterscheidet sich aber von dem der bezeichneten Bahnhofsbereiche: Diese sind nicht Teil des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes. Ein Fußgänger, der an einer Haltestelle verweilt, benutzt einen öffentlichen Weg. Ein Fußgänger, der am Bahnsteig auf den Zug wartet, unterwirft sich den (privatrechtlichen) Beförderungsbedingungen des Bahnanlagenbetreibers.

Eine Regelungsbefugnis aus ihrem Eigentum heraus stünde der Stadt Nürnberg nur zu, wenn die Gehwegflächen im Haltestellenbereich oder Teile hiervon entwidmet werden würden. Das BayStrWG spricht hier von der „Einziehung“ (Art. 8 BayStrWG). Folge einer Einziehung ist, dass die öffentliche Zweckbestimmung des Weges verloren geht, die öffentlich-rechtliche Sachherrschaft endet.

Die hieran anknüpfenden Rechtsfolgen sind weitreichender Natur. So kann etwa ein früherer Eigentümer, der die Flächen an die Stadt zum Zwecke des Straßenbaus abtreten musste, eine entschädigungslose Rückübertragung des Eigentums verlangen (Art. 11 Abs. 5 BayStrWG). Je nach Zuschnitt der anliegenden Grundstücke kann eine Einziehung auch in bestehende Baurechte eingreifen. Jedes Bauvorhaben setzt voraus, dass die Erschließung gesichert ist (§ 30 Abs. 1, 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB, Art. 4 Abs. 1 Nr. 2 BayBO). Nur öffentliche Verkehrsflächen aber sind für sich (d.h. ohne eine zusätzlichen Rechtseinräumung in Form eines Geh- oder Fahrtrechts) geeignet, das baurechtliche Erschlossensein zu vermitteln.

Zahlreiche entweder mit der Widmung oder mit der Straßenbaulast verbundene Rechte und Pflichten würden erlöschen. Hier ist etwa die Räum- und Streupflicht der Anlieger (vgl. Art. 51 Abs. 5 BayStrWG), auch und gerade im Haltestellenbereich zur Fahrbahn hin zu nennen (§ 20 Abs. 2 Satz 3 der Straßenreinigungsverordnung).

Die im Telekommunikationsgesetz (vgl. §§ 71 bis 73 TKG) verankerte Privilegierung der Belange des Straßenbaulastträgers gegenüber den Interessen der Betreiber von Telekommunikationsnetzen (z.B. Telekom AG) würde entfallen. Die Folgekosten-