

Oldenburger Universitätsreden

Nr. 52

Götz Frank

**Baufreiheit und Wegeplanung
im Großherzogtum Oldenburg
des ausgehenden 19. Jahrhunderts**



VORWORT

In einer Zeit, in der das Bahnhofsviertel der Stadt Oldenburg erneut Gegenstand verkehrs- und städteplanerischer Überlegungen und öffentlicher Diskussion ist, zeichnet Götz Frank aus der Sicht des Experten für Öffentliches- und Wirtschaftsrecht für dieses Verkehrsquartier eine staats- und verwaltungsrechtliche Entwicklung seit dem 19. Jahrhundert nach. Dabei steht das Spannungsverhältnis zwischen privaten Grundstückseignern und den öffentlichen Planungsbehörden im Mittelpunkt.

Dem stadtdogeschichtlich interessierten Oldenburger eröffnet er Einblicke in die Entwicklung dieses Quartiers. Dem Juristen eröffnet sich ein Blick auf den großherzoglich oldenburgischen Weg zum Rechtsstaat und seine Eigentumsverfassung.

Oldenburg, August 1992

Hermann Havekost

GÖTZ FRANK

Baufreiheit und Wegeplanung im Großherzogtum Oldenburg des ausgehenden 19. Jahrhunderts

Der gewonnene Frankreichfeldzug von 1871 und die ihm folgenden hohen Reparationszahlungen leiteten die Gründerzeit ein, die auch im Großherzogtum Oldenburg ihren Niederschlag fand. Da die Stadt Oldenburg das Glück hatte, von den Zerstörungen der beiden Weltkriege dieses Jahrhunderts weitgehend verschont zu bleiben, können wir noch heute große Teile der damals entstandenen Bauwerke bewundern, wobei insbesondere nicht nur das Dobbenviertel aufgrund des Gutachtens des Europarates von 1981 wegen seiner bemerkenswerten Architektur weit über Oldenburg hinaus Bekanntheit erlangt hat.¹

Die Gründerzeit fiel zeitlich zusammen mit dem Ausbau einer der bedeutendsten Technologien des 19. Jahrhunderts, der Erstellung des Schienenwegs. Obgleich der Oldenburger Bahnhof an seinem heutigen Platz bereits seit etlichen Jahren stand, so nahm doch Ende der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts der Überlandverkehr auf der Schiene so sprunghaft zu, daß ein Ausbau unausweichlich wurde. Der betraf nicht nur den Bahnhof selbst, sondern vor allem auch dessen Zuwegungen. Die „Nachrichten für Stadt und Land“, der damalige Vorläufer unserer heutigen „Nordwest-Zeitung“, schrieb am 24.06.1879:

¹ Gutachten des Europarates zum Dobbenviertel, Veröffentlichung durch die Stadt Oldenburg in Oldenburg, 1981

„Seit Eröffnung des neuen Stationsgebäudes ist die von der Gottorptstraße auslaufende, die Rosenstraße durchschneidende Bahnhofstraße vorzugsweise die Vermittlerin des Personen- und Güterverkehrs zwischen der Stadt und dem Bahnhofe. Dadurch ist die Passage auf dieser schmalen Straße namentlich an Sonn- und Festtagen bei Ankunft und Abgang der Züge eine so bedeutende, daß manchmal eine Stockung der sich begegnenden Fuhrwerke und Personen eintritt, die nicht allein verkehrsstörend, sondern auch gefahrbringend für die Fußgänger werden kann.“²

Bis zum Jahre 1879 verlief der Zubringerverkehr zum Bahnhof, der damals ja noch ein gutes Stück vor den Toren der Stadt lag, fast ausschließlich über die Bahnhofstraße, die Straße also, die auch heute noch diesen Namen trägt, damals aber offenbar noch eine sehr viel geringere Breite aufwies. Die dadurch ausgelösten Unzuträglichkeiten beschäftigten den Stadtmagistrat und natürlich auch schon damals die Oldenburger Zeitung, wobei mir bemerkenswert erscheint, daß da nicht über die Planungen und Entscheidungen des Stadtmagistrats berichtet wurde, sondern darüber, was denn so die Oldenburger Bürger über diese Entwicklung und die sich anbahnenden Ereignisse dachten. Am 17.07.1879, also knapp 4 Wochen nach dem letzten Bericht konnte man in den „Nachrichten für Stadt und Land“ nachlesen:

„Von vielen Seiten hört man über die Zuwegung zum neuen Bahnhof Klagen. Es gehen indeß, während man im Publikum darüber einig ist, daß die Bahnhofstraße sich oft als zu enge erweist, den Verkehr auf ihr zu fassen und sicher zu geleiten, die Ansichten, wie dem Übelstande Abhülfe geschehen könnte, sehr auseinander. Einige meinen, es wäre schon genug, wenigstens beseitige es alle Gefahr des Verkehrs, wenn es auch

² "Nachrichten für Stadt und Land" (Oldenburg), (Nr. 72) vom 24.06.1879, S. 3

nicht die Unbequemlichkeiten desselben ganz und gar aufzuheben imstande sei, wenn durch polizeiliche Weisung für die Bahnhofstraße jeglicher Wagenverkehr abgewiesen und derselbe vielleicht durch die Straße an der Reichshalle vorbei über den Stau geleitet würde. - Andererseits hört man betonen, daß selbst nach solchen immerhin sehr wünschenswerten polizeilichen Geboten die jetzige Bahnhofstraße kaum für gewöhnliche Verhältnisse und Zeit Raum genug biete, die Woge zum Bahnhof hin und die Woge vom Bahnhof her zu fassen und zu leiten, geschweige denn für außerordentliche Fälle und Zeiten (die doch auch eintreten) sich als ausreichend erweisen würde...“³

Die Straße, die hier als Ausweichstraße angesprochen wird, kann nur die damals auch kleine Bahnhofstraße genannte Straße gewesen sein, auf die wir noch später zu sprechen kommen. Die Reichshalle lag am Ausgang dieser kleinen Bahnhofstraße; nach Auskunft des damaligen Adreßbuchs der Residenzstadt Oldenburg lag sie am Stau 21 und war in Händen des Inhabers Tönniges.⁴ Der Ruf nach einer zweiten gradlinig zum Bahnhof verlaufenden Straße zur Entlastung wurde unüberhörbar und fand auch in den „Nachrichten für Stadt und Land“ angemessen Ausdruck. Obgleich auf die vorhandenen Möglichkeiten durch die kleine Bahnhofstraße hingewiesen wird, fehlt nicht die mit gerade aufdringlicher Zurückhaltung abgefaßte Darlegung der Vorteile einer neuen Zuwegung:

„So möchten wir uns denn der Frage gegenüber: Ist eine neue Zuwegung zum Bahnhof ein unabweisbares Bedürfnis des Urtheils bescheiden: Das aber möchten auch wir betonen, daß zeitweise der Troubel in der Bahnhofstraße ein gewaltiger ist; das Gedränge ist zuweilen so stark, daß man sich wundert, wie bis soweit noch alles gutgegangen ist. Auch wir sind der

³ "Nachrichten für Stadt und Land" (Nr. 82), vom 17.07.1879, S. 1 und 2

⁴ Adreßbuch der Residenzstadt Oldenburg für 1880/81, S. 48

Ansicht, daß es sehr wohlgethan wäre, wenn unser Magistrat für die Bahnhofstraße den Wagenverkehr abwies. Es würde dies Gebot im Publikum gewiß mit Freuden begrüßt werden, weil es die Sicherheit der Passanten wie auch die der Anwohner dieser Straße wesentlich erhöhen würde.“⁵

Der Stadtmagistrat zu Oldenburg war inzwischen längst tätig geworden. Unmittelbar nach Inkrafttreten des Gesetzes vom 25. März 1879⁶ hatte der Magistrat einen Plan für eine neue direkte Straße zum Bahnhof erarbeitet, gegen den der am Bahnhofplatz betroffene Grundstückseigentümer K Einspruch eingelegt hatte. Bereits am 17. Juli 1879, also noch eine Woche vor unserem Bericht aus den „Nachrichten für Stadt und Land“, hatte der Stadtmagistrat die Angelegenheit mit seiner Stellungnahme dem großherzoglichen Staatsministerium, Departement des Inneren, gemäß Art. 5 des neuen Gesetzes vorgelegt.⁷ Nach dieser Entscheidung war es dem K, über dessen Grundstück am Bahnhofplatz die neue Straße projektiert war, vorläufig und auf unabsehbare Zeit nicht mehr möglich, dieses attraktive Grundstück als Bauplatz zu benutzen. Die Hälfte des Grundstücks war betroffen.

Bereits mit Beginn der Offenlegung der Planung konnte dem betroffenen Grundeigentümer nach Art. 7 Abs. 1 des Gesetzes vom 25. März 1879 vom Gemeindevorstand untersagt werden, Neubauten zu errichten, die damit kollidierten. Unabhängig davon erhielt die Gemeinde gemäß Art. 7 Abs. 2 das Recht,

⁵ S. den Hinweis in FN 3

⁶ Gesetz für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Anlegungen oder Veränderung von Straßen und Plätzen in den Städten und größeren Orten vom 25. März 1879, Gesetzblatt für das Herzogthum Oldenburg, 25. Band, S. 148 ff.

⁷ Über erhobene Einwendungen hatte danach die Aufsichtsbehörde in erster Instanz zu entscheiden. Der ganze Vorgang ist abgedruckt in der Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege im Großherzogtum Oldenburg, hrsg. von Bach, Bamstedt, Dr. Janßen, Schomann, 17. Band, Oldenburg 1880, S. 45 ff.

entsprechend der festgesetzten Straßenfluchtlinie die für Straßen und Plätze vorgesehenen Grundflächen dem Eigentümer zu entziehen. Dafür war eine Entschädigung vorgesehen, nicht aber für die Baubeschränkung als solche. Obgleich offen war, wer diese Straße bauen sollte und zu welchem Zeitpunkt dies geschehen sollte, war das Grundstück baulich insoweit nicht mehr nutzbar.

Nach dem unbestrittenen Vortrag des K traf ihn die Entscheidung des Stadtmagistrats hart. Zur Zeit, als der Stadtmagistrat seinen Straßenanlegungsplan vorlegte, stand er in Unterhandlung über den Verkauf des Grundstücks mit dem für damalige Verhältnisse stolzen Preis von 15 000 Mark. Obgleich K darauf hinwies, vor allen Dingen aber darauf, daß nach Art. 60 § 2 Staatsgrundgesetz eine Beschränkung seines Eigentums nur gegen vorgängige gerichtliche Entschädigung statthaft sei⁸, hatte K weder beim Departement des Inneren noch mit der im November desselben Jahres zum Gesamtministerium des Großherzogtums Oldenburg erhobenen Beschwerde Erfolg. Durch die Verfügung des Gesamtministeriums vom 12. Februar 1880⁹ waren seine rechtlichen Möglichkeiten gegen die Entscheidung des Stadtmagistrats ausgeschöpft.

Wer war dieser K und was stand hinter diesem Vorgang? Dank der Hilfe des Oldenburger Staatsarchivs konnte ich die Spuren zurückverfolgen. Die noch im Staatsarchiv lagernden Akten zu diesem Vorgang weisen auf den damaligen Bürgermeister der Stadt Varel Dr. Johann Konrad Diedrich Kläve-
mann hin. Diedrich Kläve-
mann war der Bruder von Carl Her-

⁸ Art. 60 § 2 des revidierten Staatsgrundgesetzes für das Großherzogtum Oldenburg vom 22. November 1852 lautete: "Es darf nur aus Rücksichten des gemeinen Besten aufgrund eines Gesetzes und nach vorgängiger gerechter Entschädigung entzogen oder beschränkt werden." § 1, auf den sich dies bezog, lautete: "Das Eigentum ist unverletzlich."

⁹ Vgl. die im Anhang abgedruckte Originalentscheidung des Gesamtministeriums

mann Klävemann, der die in Oldenburg nach wie vor bekannte Klävemannsstiftung ins Leben gerufen hat.¹⁰ Carl Klävemann hatte am 12. Juni 1871 testamentarisch ein Vermächtnis in Höhe von 50 000 Taler zur Einrichtung der Stiftung verfügt. Dieses Vermächtnis trat nach seinem Tod am 2. März 1872 in Kraft. Danach sollten mit diesem Geld Wohnungen nur für solche Familien und einzelnstehende Personen geschaffen werden, welche „nüchtern, unbescholten und weniger bemittelt sind, aber Unterhalt oder Unterstützung aus der Armenkasse noch nicht erhalten haben, und zwar gegen eine billige Miete, welche die Hälfte der ortsüblichen Miete für eine solche Miete nicht übersteigen soll“.¹¹ 1889 wurde das Stiftungsvermögen durch das Vermächtnis des in diesem Jahr verstorbenen Bürgermeisters a.D. Dr. jur. Diedrich Klävemann um dessen Vermächtnis in Höhe von 150 000 Mark erweitert.

Der große Reichtum der Gebrüder Klävemann wurde von Carl Hermann Klävemann begründet. Carl Hermann Klävemann übernahm 1857 nach dem Tode des Vaters das Handelsgeschäft und führte es selbständig fort. Insbesondere war er aber seit 1852 Ratsherr und Mitglied des Stadtmagistrats der Stadt Oldenburg. In der Gedenkschrift „Die Klävemanns-Stiftung“, die vom Ratsherrn Johann Schäfer 1898 verfaßt wurde¹², wird ausgeführt: „Da in dieser Zeit dem Stadtmagistrat keine bautechnische Kraft unmittelbar zur Verfügung stand, so war ein so hervorragend praktisches Verständnis für die

¹⁰ Vgl. dazu: Die Klävemanns-Stiftung/eine Wohlfahrtseinrichtung in Oldenburg/Rechenschaftsbericht nach ihrem 25jährigen Bestehen 1873 - 1898 (von Ratsherr Johann Schäfer), Oldenburg 1898 sowie die Bekanntmachung des Staatsministeriums betreffend die landesherrliche Bestätigung der Klävemanns-Stiftung zu Oldenburg, Oldenburg, den 20. Dezember 1875, Gesetzblatt für das Herzogthum Oldenburg von den Jahren 1874 und 1875, 23. Band

¹¹ S. Die Klävemanns-Stiftung, a.a.O., S. 9

¹² S. den Hinweis auf diese Schrift in Fußnote 10

Bedürfnisse der Zeit, welches Carl Klävemann besaß und sich bei ihm noch durch vielfache Reisen in andere Länder und Städte erweiterte, von großer Bedeutung und reichem Segen für unsere Vaterstadt.“¹³

Carl Klävemann kamen sein Sachverstand und seine kommunalpolitischen Kenntnisse über die bauliche Entwicklung der Stadt Oldenburg in dieser Zeit vermutlich auch bei seinen privaten Grundstücksgeschäften zugute. Diedrich Klävemann, sein Erbe, verwies jedenfalls in dem Rechtsstreit um das Grundstück am Bahnhofplatz nicht nur auf Nachteile, die für dieses Grundstück zu befürchten waren. Ihm ging es auch um Nachteile für eine Reihe weiterer Grundstücke, die ihm an den bislang bestehenden Straßen zum Bahnhof gehörten und die durch eine neu hinzukommende Trassierung an Wert zu verlieren drohten. Nach der bislang zu erwarten gewesenen baulichen Entwicklung im Bahnhofsbereich lagen die Klävemann'schen Immobilien an ökonomisch besonders interessanten Straßenzügen. Das sollte sich nun ändern. Diedrich Klävemann führte deshalb in seiner Revisionschrift an das Gesamtministerium unter anderem aus:

„Wenn ein Teil des Verkehrs der Gottorpstraße, über welche der Verkehr zwischen der Stadt und der Eisenbahn gegenwärtig seinen Weg nimmt, dieser der Gottorpstraße, infolge der Anlegung der projektierten neuen Straße entzogen werden wird, so wird der Wert bei an der Gottorpstraße belegenen Bauplätze ... dadurch verringert. An der projektierten Straße aber habe ich keine Bauplätze. Eine noch größere Wertverminderung aber trifft meine vielen an beiden Seiten der sogenannten Kleinen Bahnhofstraße (ein von mir angelegter Privatweg, welcher bei der Deutschen Reichshalle ausmündet) belegenen Bauplätze, wenn durch die Anlegung der projektierten neuen Straße der vorbedachten Kleinen Bahnhofstraße

¹³ S. Die Klävemanns-Stiftung, a.a.O., S. 2

eine Konkurrenz geschaffen wird, welche sich in viel günstigerer Lage befindet als die letztere hat.“¹⁴

Daß der Wert der Grundstücke an den Straßen zum Bahnhof steigen würde, war den in der baulichen Entwicklung engagierten Oldenburger Bürgern seit langem bekannt. Beide Brüder Klävemann waren an der Anbindung ihrer Städte an die Eisenbahnlinien beteiligt. 1865 führte Diedrich Klävemann die Verhandlungen wegen des Anschlusses Varels an die Bahn Oldenburg - Wilhelmshaven.¹⁵ Man kann also vermuten, daß der Ratsherr Carl Klävemann, der in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts die bauliche Entwicklung in Oldenburg maßgeblich mitgeprägt hat, in dieser Zeit auch selbst Grundstücke in der ökonomisch attraktiven Lage des Bahnhofsbereichs erworben hat. Einen ansehnlichen Anteil des daraus vermutlich erzielten Gewinns hat er freilich mit seiner Stiftung einem segensreichen Zweck zukommen lassen.

1879, zum Zeitpunkt des Rechtskonflikts, schwand der Einfluß der Klävemanns. Der inzwischen kurz vor seiner Pensionierung stehende Diedrich Klävemann¹⁶, der zeitweise auch Abgeordneter im Oldenburger Landtag gewesen war, hatte trotz der dadurch bedingten zeitweiligen Anwesenheit in Oldenburg als Vareler Bürger doch nur einen begrenzten Einfluß. Im übrigen war er trotz seines großen Ansehens vermutlich auch wegen seines Reichtums durchaus Anfeindungen ausgesetzt.¹⁷ Es ist also denkbar, daß die Entscheidung des Stadtmagistrats zum Teil auf solche Umstände zurückzuführen ist. Die Härte der Entscheidung für das Grundstück von

¹⁴ S. Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege, a.a.O., S. 51 f.

¹⁵ S. Die Klävemanns-Stiftung, a.a.O., S. 5

¹⁶ Er wurde am 1. August 1880 "in den verdienten Ruhestand" versetzt. Siehe: Die Klävemanns-Stiftung, a.a.O., S. 7

¹⁷ Vgl. die Andeutungen in: Die Klävemanns-Stiftung, a.a.O., S. 6

Carl Klävemann am Bahnhofsplatz spricht jedenfalls für eine solche Annahme.

Der Stadtmagistrat betrieb mit der neuen Straße ein Feststellungsverfahren, das nur die Baubeschränkung des Diedrich Klävemann in diesem Bereich zur Folge hatte, das aber noch nicht erkennen ließ, von wem und wann diese Straße dann gebaut würde. Art. 2 des Gesetzes vom 25. März 1879, den der Magistrat hier anwandte¹⁸, ließ diese Frage offen; sowohl eine Anlegung der Straße durch die Gemeinde mit einem entschädigungspflichtigen Enteignungsverfahren als auch eine Anlegung durch Privateigentümer war denkbar. Klävemann wandte hiergegen zu Recht ein, daß ihm damit auf unbestimmte Zeit hinaus untersagt war, sein Grundstück als Bauplatz zu nutzen und dies „lediglich in Anbetracht der Möglichkeit, daß einmal eine Straße über dasselbe könnte geführt werden solle“. Dies sei mit Art. 60 des Staatsgrundgesetzes nicht vereinbar, nach dem das Eigentum unverletzlich war und nur aus Rücksichten des gemeinen Besten aufgrund eines Gesetzes und nach vorgängiger gerechter Entschädigung entzogen oder beschränkt werden konnte.¹⁹

Seine restriktive Auslegung zu Art. 2 des Gesetzes vom 25. März 1879, wonach dieses nur auf den Fall Anwendung finden könne, daß Privatpersonen eine neue Straße anlegen *wollen*, also entsprechende Absichten auch erkennbar sind, wurde vom Gesamtministerium zurückgewiesen. Dafür gab in der Tat weder der Wortlaut genügend her noch gaben die Gesetzesmaterialien für einen solchen restriktiven Ansatz Anhaltspunkte. Ergebnis war freilich damit, daß eine doch recht vage Realisierungsmöglichkeit der vorgenommenen Planung zum Ausgang rigider Eigentumsbeschränkungen gemacht wurde. Den Hinweis auf das Staatsgrundgesetz wies das Gesamtmini-

¹⁸ S. den Hinweis auf dieses Gesetz oben in Fußnote 6

¹⁹ S. Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege, a.a.O., S. 51

sterium mit der lapidaren Bemerkung zurück, nicht jede Beschränkung der freien Verfügung eines Grundstückseigentümers solle nur unter Gewährung einer Entschädigung zulässig sein.²⁰ Für Klävemann war nicht nur die Entscheidung des Stadtmagistrats, sondern vor allem auch die Bestätigung dieser Entscheidung des Gesamtministeriums gravierend und dies aus formellen wie aus materiellen Gesichtspunkten.

Formell waren mit der Entscheidung des Gesamtministeriums seine Rechtsschutzmöglichkeiten erschöpft. Nach Art. 15 des Organisationsgesetzes vom 5. Dezember 1868 wurde das Staatsministerium als Gesamtministerium in Verwaltungssachen als Revisionsinstanz gegenüber dem erstinstanzlichen Einzelministerium tätig.²¹ Verwaltungsgerichtlicher Rechtsschutz dagegen war 1879/80 noch nicht möglich. Das Großherzogtum Oldenburg hat seine Verwaltungsgerichtsbarkeit erst mit dem Verwaltungsgerichtsgesetz vom 9. Mai 1906 geschaffen.²² Bis zu diesem Zeitpunkt lebte die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch in Oldenburg entwickelte „Verwaltungsrechtspflege“ als inneradministrative Angelegenheit fort.²³

Die Forderung der bekanntlich niemals in Kraft getretenen Paulskirchenverfassung lautete zwar in § 182:

„Die Verwaltungsrechtspflege hört auf; über alle Rechtsverletzungen entscheiden die Gerichte.“

²⁰ S. Art. 60 des revidierten Staatsgrundgesetzes für das Herzogtum Oldenburg vom 22. November 1852

²¹ S. Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege, a.a.O., S. 58 ff.

²² Vgl. die Darstellung von Walther Schücking, Das Staatsrecht des Großherzogtums Oldenburg, Tübingen 1911, S. 112 f.

²³ Gesetz für das Großherzogtum Oldenburg, betreffend die Verwaltungsgerichtsbarkeit vom 9. Mai 1906, Gesetzblatt für das Herzogtum Oldenburg, 35. Band, S. 695 ff. S. dazu vor allen Dingen Martin Sellmann, Entwicklung und Geschichte der Verwaltungsgerichtsbarkeit in Oldenburg, Oldenburg 1957, S. 31 ff.

Auch die ersten Entwürfe aus dem Revolutionsjahr 1848 für ein Oldenburger Staatsgrundgesetz gingen in diese Richtung.²⁴

Das revidierte Staatsgrundgesetz für das Großherzogtum Oldenburg vom 22. November 1852, das dann in Kraft trat, sah in Art. 96 allerdings nur noch vor, daß die Verwaltungsrechtspflege aufhören solle. Dafür ließ sich der Gesetzgeber 54 Jahre Zeit. Im übrigen stand nach Art. 48 Staatsgrundgesetz jedem, der sich durch eine Verwaltungsmaßregel in seinen *Privatrechten* gekränkt glaubte, der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten offen. Dieser Schutz der privaten Rechtssphäre wurde aber immer weiter eingeengt. Während zunächst nur gegen die Verfügungen der Deichablösungs- und Markenteilungsbehörden der Rechtsweg versagt war, wurde dies späterhin auf die Anlegung und Unterhaltung und Verbesserung der öffentlichen Wege und ihrer Zugehörungen sowie über die Instandsetzung und Erhaltung und Benutzung der öffentlichen Gewässer und sogar gegen die Reklamationen gegen die Veranlagung zur Einkommensteuer hin ausgedehnt.²⁵

Die Wegeplanung konnte nach dieser Entwicklung nicht zum Gegenstand einer gerichtlichen Auseinandersetzung gemacht werden. Im Grunde war man, wie der Landtagsabgeordnete Russel, ein Amtsrichter aus Damme, zu Recht kritisierte, entgegen den ursprünglichen Intentionen zur alten Verwaltungsrechtspflege zurückgekehrt.²⁶

Für Klävemann bedeutete dies, daß er gegen die Entscheidung des Gesamtministeriums nicht angehen konnte. Im übrigen konnte aber nach der vorherrschenden Verwaltungsrechtsdok-

²⁴ Allgemein hierzu: Götz Frank, Heiner Langrehr, *Verwaltungsprozeßrecht*, Heidelberg 1987, S. 1 ff. In Oldenburg wurde dieses Prinzip im Bereich des Militärkollegiums entwickelt. Siehe dazu Sellmann, a.a.O., S. 21 f.

²⁵ Näher Sellmann, a.a.O., S. 23 ff. Vgl. Schücking, a.a.O., S. 150

²⁶ Nachweise siehe Sellmann, a.a.O., S. 39

trin ohnehin eine Klage gegen den Staat selbst, dessen öffentliche Verwaltung die Eigentumsbeschränkung herbeigeführt hatte, nicht als bürgerliche Rechtsstreitigkeit angesehen werden. Gerichtlicher Rechtsschutz hiergegen wurde erst durch die ausdrückliche Schaffung einer Verwaltungsgerichtsbarkeit und die jeweilige Eröffnung des Rechtsweges ausdrücklich gegen solche Maßnahmen ermöglicht.²⁷ Dies realisierte aber nicht einmal das bereits angesprochene Gesetz betreffend die Verwaltungsgerichtsbarkeit von 1906. Danach waren Verwaltungsstreitverfahren gegen polizeiliche Verfügungen, die Androhung von Zwangsmitteln, nicht aber gegen Eigentumsbeschränkungen aufgrund von Planungsentscheidungen vorgesehen.²⁸

Noch gravierender waren freilich die materiellrechtlichen Auswirkungen. Um dies zu verdeutlichen, ist ein Vergleich zur aktuellen Rechtslage erforderlich.

Straßenplanung im kommunalen Raum kann nach der aktuellen Gesetzeslage straßenrechtlich über das Planfeststellungsverfahren betrieben werden, wird aber regelmäßig, wenn es um Gemeindestraßen geht, im Wege des Bebauungsplans durch kommunales Satzungsrecht entschieden.²⁹ § 42 BauGB gibt dem Grundstückseigentümer heute einen Entschädigungsanspruch, wenn die zulässige Nutzung seines Grundstücks durch die baurechtliche Planung aufgehoben oder geändert wird. Dabei kommt es auf die baurechtliche Qualität des Grundstücks im Sinne eines Rechtsanspruchs auf Bebauung

²⁷ S. Otto Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht, München und Leipzig 1917, S. 240 ff.

²⁸ S. die §§ 14, 15 des Gesetzes für das Großherzogtum Oldenburg, betreffend die Verwaltungsgerichtsbarkeit vom 9. Mai 1906, Gesetzblatt für das Herzogtum Oldenburg, 35. Band, S. 693 ff.

²⁹ Vgl. so den Hinweis von Jürgen Salzwedel, Wege und Verkehrsrecht, in: Ingo von Münch, Besonderes Verwaltungsrecht, 8. Aufl., 1988, S. 695 ff., S. 728

an. Hatte der Grundstückseigentümer also vor der planerischen Maßnahme einen jederzeit durchsetzbaren Rechtsanspruch auf Bebauung, so findet § 42 BauGB regelmäßig Anwendung. Zweifelhaft ist dies insbesondere in Außenbereichsfällen, die ja nach der gesetzgeberischen Vorstellung prinzipiell nicht für die Bebauung vorgesehen sein sollen.³⁰ Da vergleichbare planungsrechtliche Bestimmungen mit der Unterscheidung zwischen Innen- und Außenbereich zur Zeit des Großherzogtums natürlich noch nicht existierten, müssen wir davon ausgehen, daß Klävemann ein Grundstück mit Baulandqualität besaß, das durch die vorgenommene Wegeplanung in seinen Nutzungsmöglichkeiten entschädigungslos beschränkt wurde, eine Rechtsfolge also, die so heute nicht mehr eintreten könnte.

Dieses Ergebnis führt jedenfalls im vorliegenden Fall zu der Aussage, daß die wegeplanerischen Entscheidungen im Großherzogtum zu einer wesentlich härteren Einschränkung der Baufreiheit führten, als dies heute der Fall wäre. Und dies, obgleich doch das Planungsrecht noch in den Kinderschuhen steckte, Baubeschränkungen also noch weit von der gegenwärtigen Vielfalt entfernt waren. Um dies ergründen zu können, möchte ich mich mit Ihnen etwas näher in das Baurecht und in den Eigentumsschutz des ausgehenden 19. Jahrhunderts begeben.

Das Baurecht des 19. Jahrhunderts ist wie das öffentliche Recht insgesamt in dieser Zeit stark von polizeirechtlichen Vorstellungen geprägt. So wie der Bürger im Wirtschaftsleben auf einer weitestgehenden Eigentumsfreiheit aufbauen konnte und sich der Staat auf die Kontrolle der polizeirechtlichen Kriterien Ruhe, Sicherheit und Ordnung beschränkte, also die Position des Nachtwächterstaates einnahm, so galt das im

³⁰ S. Bielenberg, in: Ernst, Zinkahn, Bielenberg, BauGB-Kommentar, Randziff. 23 und 35 zu § 42

Prinzip zunächst auch im Baurecht. Das Allgemeine Preußische Landrecht von 1794, die erste und berühmteste Kodifikation, die diese Richtung wies, bestimmte einerseits, daß jeder Eigentümer seinen Grund und Boden zu besetzen „wohl befugt sei“, andererseits, daß zum Schaden des gemeinen Wesens kein Bau und keine Veränderung vorgenommen werden dürfe.³¹

Die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eintretende sprunghafte Entwicklung und Ausdehnung der Städte in Deutschland mit der einsetzenden Industrialisierung und der einhergehenden Landflucht führte aber dazu, daß das Baurecht immer stärker von planerischen Vorstellungen bestimmt wurde. Dies war im wesentlichen Straßen- und Wegeplanung. Die geradezu dramatische bauliche Entwicklung Berlins in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts, die zum Gegenstand von Spekulationen etwa der bekannten „Waaren Credit Gesellschaft“ wurde, beschränkte sich auf die Ausweisung der als notwendig erachteten Verkehrsflächen, überließ aber die Nutzung der insoweit abgegrenzten Flächen der privaten Bauunternehmung.³²

Eine wirkliche Abgrenzung zwischen der polizeirechtlichen und der planungsrechtlichen Materie des Baurechts gab es aber auch in Preußen zur Zeit, zu der der Klävemann-Fall in Oldenburg behandelt wurde, noch nicht. Die setzte erst nach 1882 ein, nachdem das Preußische Oberverwaltungsgericht in seinem „Kreuzberg-Urteil“ entschieden hatte, daß unter Ruhe, Sicherheit und Ordnung keineswegs alles zu verstehen sei, was die Interessen des öffentlichen Wohles angehe.³³ Der

³¹ Vgl. die Darstellung des Allgemeinen Preußischen Landrechts, in: Albert Buff, Bauordnung im Wandel, München 1971, S. 42

³² S. Johann Friedrich Geist, Klaus Kürvers, Das Berliner Mietshaus 1740 - 1862, München 1980, S. 505

³³ Preußische Oberverwaltungsgerichtsentscheidungen Bd. 9, S. 353 ff., S. 376

Grundstein zu unserer heutigen Unterscheidung zwischen Bauplanungs- und Baupolizeirecht wurde mit diesem Urteil erst 3 Jahre nach unserem Fall gesetzt.

In Oldenburg begann die Entwicklung hin zu einer baulichen Erweiterung über das mittelalterliche Wegenetz hinaus um 1840 mit der Anlegung der Peterstraße als Begradigung des Weges vom Pferdemarkt zum Haarentor über die Haarenschanze hinweg.³⁴ Der Entstehung des Haareneschviertels folgte die Entstehung des Bahnhofsviertels und schließlich des Dobbenviertels. Seit 1861 gab es für diese Entwicklung als rechtliche Vorgabe die Wegeordnung für das Herzogtum Oldenburg, die in Art. 108 für das Erbauen von neuen Gebäuden an einem Weg eine Genehmigungspflicht vorsah.³⁵ So wie diese Genehmigung war aber auch die nach dem angesprochenen Gesetz von 1879 zur Anlegung oder Veränderung von Straßen und Plätzen als eine baupolizeiliche Erlaubnis anzusehen, die auch versagt werden konnte, wenn die nach diesem Gesetz getroffenen planerischen Grundentscheidungen entgegenstanden. Keines der aufgeführten Gesetze von 1861 und 1879 im Großherzogtum enthielt Entschädigungsregeln für planungsbedingte Baubeschränkungen.³⁶

Der entschädigungslosen Hinnahme der Baubeschränkungen auf der Grundlage dieser Gesetze stand entgegen der Auffassung von Klävemann aber auch nicht das Staatsgrundgesetz im Wege. In seiner Revision zum Gesamtministerium hatte Klävemann ausgeführt:

³⁴ Vgl. Jörg Deuter, Oldenburg. Ein norddeutsches Stadtbild, Oldenburg 1988, S. 141

³⁵ S. Wegeordnung für das Herzogtum Oldenburg vom 12. Juli 1861, Gesetzblatt für das Herzogtum Oldenburg, 27. Bd., S. 779 f.

³⁶ Vgl. etwa die Verordnung für das Herzogtum Oldenburg betreffend die Baupolizeiordnung für die Gemeinde Bant vom 22. April 1880, Gesetzblatt für das Herzogthum Oldenburg, 25. Bd., S. 685 ff., insbesondere die §§ 2 ff.

„Auf mich kann daher das fragliche Gesetz ... nicht in Anwendung gebracht werden. Würde es auch dennoch für anwendbar erklärt werden können und müssen, so würde ich mich über eine Beeinträchtigung in meinem Eigenthum zu beklagen haben, wie dergleichen in unserer Gesetzgebung bisher als unerhört erscheint. Sagt doch das Staatsgrundgesetz im Art. 60, daß das Eigenthum unverletzlich sei, und daß dasselbe zum gemeinen Besten aufgrund eines Gesetzes zwar entzogen oder beschränkt werden könne, aber nur nach vorgängiger gerechter Entschädigung.“³⁷

Das Staatsministerium als Revisionsinstanz hat diesen Einwand nicht akzeptiert und lag mit dieser Entscheidung nach der damals vorherrschenden staatsrechtlichen Doktrin richtig. Heute wäre eine gesetzliche Regelung, die keinerlei Entschädigung für Eigentumsbeschränkungen durch planerische Maßnahmen vorsähe, verfassungsrechtlich nicht mehr haltbar. Der Gesetzgeber muß, um dem verfassungsrechtlichen Eigentumschutz gerecht zu werden, einen gerechten Ausgleich zwischen der Institutsgarantie privatnützigen Eigentums und der Sozialbindung treffen. Eine Entscheidung des Gesetzgebers, die einseitig auf die Gewährleistung der Planungsflexibilität ausgerichtet wäre, würde den verfassungsrechtlichen Rahmen der Sozialbindung überschreiten und hätte enteignenden Charakter.³⁸

Von solchen Vorstellungen war der Spätkonstitutionalismus weit entfernt. Die auf den Einfluß von Tocqueville basierende liberale Staatsrechtslehre des 19. Jahrhunderts, angeführt von Robert von Mohl und Lorenz von Stein, hat sich mit ihrer Forderung nach einem richterlichen Prüfungsrecht formeller Ge-

³⁷ S. so in: Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege, a.a.O., S. 53

³⁸ Das gilt ganz unabhängig von den Theorien zur Abgrenzung von Enteignung und Eigentumsbeschränkung. Vgl. dazu etwa Ekkehart Stein, Staatsrecht, 13. Aufl., Tübingen 1991, § 27 Abs. 4

setze nicht durchsetzen können.³⁹ Durchgesetzt hatte sich der staatsrechtliche Positivismus, der in Preußen von Bismarck mit dem markanten Satz während des preußischen Budgetkonflikts eingeleitet worden war: „Die politische Zukunft des Landes ‘darf nicht von den Richtern’ abhängig gemacht werden“.⁴⁰ Auf dem Hintergrund dieser Auffassung mußte die „Legislative als eine vollkommen souveräne Gewalt“ erscheinen, welcher die Verfassung keine materiellen Vorschriften machen konnte. „Unter keinen Umständen“ konnte daher, wie Gerhard Anschütz dies im Kommentar zum preußischen Art. 9 ausführte, in dem der Eigentumsschutz garantiert war, „ein Gesetz, und griffe es noch tief und schroff in die Privatvermögenssphäre ein, im Hinblick auf den Satz „Das Eigentum ist unverletzlich“, für unzulässig oder ungültig erklärt werden.“⁴¹

Entsprechendes galt auch im Großherzogtum Oldenburg. Art. 141 § 1 des Staatsgrundgesetzes lautete „Gesetze und Verordnungen sind verbindlich, wenn sie in gesetzlicher Form verkündet sind“, und § 2 fügte hinzu „Die Prüfung der Rechtsbeständigkeit gehörig verkündeter Gesetze und Verordnungen steht nicht den Behörden, sondern dem Landtag zu“. Selbst wenn durch ein Gesetz eine Verfassungsänderung ausgelöst worden wäre und dabei die besonderen Formen für Verfassungsänderungen hätten beachtet werden müssen, so stand es, wie Walther Schücking in seinem Staatsrechtslehrbuch zum Großherzogtum ausführte, weder dem Richter noch irgendeiner anderen Behörde zu, dies zu überprüfen. Die ordnungsgemäße Publikation genügte, um die betreffenden Rechtsnormen

³⁹ Nachweise hierzu bei Alfred Rinken, Alternativkommentar zum Grundgesetz, 2. Aufl., Neuwied 1989, Bd. 2, Randziff. 27 vor Art. 93

⁴⁰ Nachweis hierzu bei Kostas Chryssogonos, Verfassungsgerichtsbarkeit und Gesetzgebung, Berlin 1987, S. 15

⁴¹ Gerhard Anschütz, Die Verfassungsurkunde für den preußischen Staat, 1. Bd., S. 161 (zu Art. 9), Berlin 1912

verbindlich zu machen.⁴² Nur der Großherzog konnte mit Angaben von Gründen einem Gesetzentwurf seine Zustimmung versagen und damit seine Vetoposition einbringen.⁴³ Insofern war auch in Oldenburg der Monarch entsprechend der positivistischen Staatsrechtslehre des Spätkonstitutionalismus der eigentliche Wächter und Hüter der Verfassung.⁴⁴

Erst die Weimarer Verfassung schuf mit Art. 108 Weimarer Reichsverfassung eine echte zentrale Verfassungsgerichtsbarkeit. Der Wandel in der Rechtsprechung zum Eigentumschutz konnte allerdings nicht über den Staatsgerichtshof kommen, da eine Normenkontrolle nach Art. 13 Abs. 2 Weimarer Reichsverfassung nur im Hinblick auf die Prüfung der Vereinbarkeit landesrechtlicher Vorschriften mit dem Reichsrecht bestand. Der Wandel kam über die inzidente materielle Prüfung der Reichsgesetze durch das Reichsgericht. Schon in den Jahren 1924 bis 1931 gewährte das Reichsgericht den von verschiedenen gesetzlichen Maßnahmen betroffenen Grundstückseigentümern Entschädigungen für Enteignungen. Das preußische Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, der Vorgänger des oldenburgischen Gesetzes vom März 1879, wurde mehrfach zum Ausgangspunkt der verfassungsrechtlich begründeten Entschädigungspflicht von Enteignungen in der Rechtsprechung des Reichsgerichts.⁴⁵

Der Positivismus kam in Weimar eher aus dem linksliberalen staatsrechtlichen Spektrum, das mit der gerichtlichen Normenkontrolle die Degeneration des Rechtsstaatsgedankens be-

42 Schücking, a.a.O., S. 239

43 Dies aufgrund von Art. 140, Staatsgrundgesetz. Dazu Schücking, a.a.O., S. 45 f.

44 Vgl. Rincken, a.a.O., Randziff. 28

45 S. dazu Alexander von Brünneck, Die Eigentumsgarantie des Grundgesetzes, Baden Baden 1984, S. 37 f.

fürchtete.⁴⁶ Am deutlichsten hat dies Otto Kirchheimer vorge-
tragen, als er betonte, nun müsse das Bürgertum befürchten,
daß im Parlament eine seinen Privatinteressen feindliche
Eigentumsgesetzgebung zustande komme; deswegen solle die
Gesetzgebung einer neuen Instanz zur Prüfung unterworfen
werden, die dem Bürgertum günstiger schien.⁴⁷

Gerade im Hinblick auf das Fluchtliniengesetz war dies frei-
lich wenig überzeugend, da dies zum Zeitpunkt der Recht-
sprechung des Reichsgerichts bereits über 50 Jahre alt war,
also gar nicht dem Weimarer Gesetzgeber zugeschrieben wer-
den konnte.⁴⁸

Die Frage nach der Legitimation der Richter, die sich als Ver-
fassungsinterpreten über den Gesetzgeber hinwegsetzen kön-
nen, war allerdings zu Recht gestellt worden und beschäftigt
uns bis heute. Sie haben vor allen Dingen mit dem Gewalten-
teilungsgrundsatz unserer Verfassung zu tun, der kompetenz-
abgrenzende Kriterien auch und gerade zwischen Legislative
und Justiz voraussetzt. Das Bundesverfassungsgericht hat in
seinem Bundestagsauflösungsbeschluß hierfür die Formulie-
rung geprägt:

„Das Grundgesetz geht gerade im Verhältnis der obersten
Verfassungsorgane zueinander von je eigenen, kompetenz-
rechtlich abgesteckten Verantwortungsbereichen dieser Orga-

⁴⁶ Vgl. den Hinweis von Rinken auf Hermann Heller und Franz Neumann,
a.a.O., Randziff. 35

⁴⁷ Otto Kirchheimer, Die Grenzen der Enteignung (1930), in: ders., Funktio-
nen des Staats und der Verfassung, Frankfurt a.M. 1972, S. 223 ff., S. 268
f.

⁴⁸ So auch zu Recht der Hinweis von von Brünneck, a.a.O., S. 40

ne aus, denen die Rechtsordnung in Form von Gestaltungs-, Beurteilungs- und Ermessensspielräumen Rechnung trägt.“⁴⁹

Auch nach dem Demokratieprinzip hat die Gerichtsbarkeit die Regelungsbefugnis des demokratisch gewählten Gesetzgebers zu respektieren. An ihr ist die verfassungsanwendende Kontrolle der Justiz, insbesondere des Bundesverfassungsgerichts zu messen. Im einzelnen fällt die Kontrolle in ihrer Dichte dort sehr unterschiedlich aus: Sie reicht von der bloßen Evidenzkontrolle des Gesetzgebers mit einer Respektierung sehr weitgehender Einschätzungsprärogativen, wie etwa im Grundlagenvertragsurteil über eine Vertretbarkeitskontrolle bis hin zu einer intensivierten inhaltlichen Kontrolle, wie wir sie insbesondere in der 218er-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts erlebt haben.⁵⁰ Die Korrektur parlamentarischer Entscheidungen durch nichtparlamentarische Organe verlangt eine sorgfältige Selbstbegrenzung der gerichtlichen Kontrollbefugnisse gegenüber der Gesetzgebung. Die Justiz muß ständig um die Suche nach dem schmalen Weg bemüht sein, der einerseits ihrer Verantwortung als Hüterin der Verfassung, andererseits aber ihrem Respekt gegenüber der Souveränität des politischen und staatlichen Willensbildungsprozesses Rechnung trägt.

Der Konflikt um das Klävemann'sche Grundstück am Bahnhof wurde unter rechtlichen Bedingungen ausgetragen, die sich 112 Jahre später radikal gewandelt haben. Planungsentscheidungen sind einer umfassenden verwaltungsgerichtlichen Kontrolle unterzogen, die nicht davon abhängig gemacht wird, ob der Gesetzgeber dafür auch schon die entsprechende Klageform vorgesehen hat. Die Administrativjustiz lebt nur

⁴⁹ BVerfGE 62, 1, 51

⁵⁰ Vgl. zu dieser "3-Stufen-Lehre", Klaus Schlaich, Das Bundesverfassungsgericht, 2. Aufl., München 1991, S. 281 ff.

noch rudimentär im verwaltungsgerichtlichen Vorverfahren fort, im übrigen ist sie seit Einrichtung der Verwaltungsgerichtsbarkeit in Oldenburg im Jahre 1906 inzwischen vollständig abgelöst worden. Den verfassungsrechtlichen Rahmen kann der Gesetzgeber seit der Weimarer Republik nicht mehr nach eigenständigem Gutdünken abstecken, er wird hierbei durch die Gerichte kontrolliert. Diese Kontrolle findet in allen Gerichten statt, wenngleich nur das Bundesverfassungsgericht den verbindlichen Ausspruch der Nichtigkeit von Gesetzen treffen darf.

Klävemann hätte also unter heutigen Verhältnissen gute Chancen gehabt, mit seinem Hinweis auf den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz vor den Gerichten durchzudringen.

Baufreiheit und Wegeplanung des ausgehenden 19. Jahrhunderts in Oldenburg können im Ergebnis als Exempel für den eingetretenen Wandel im öffentlichen Recht in Oldenburg wie in Deutschland insgesamt dienen. Die stärkeren Durchsetzungschancen des Eigentumsschutzes und dessen Ausprägung in der Baufreiheit heute haben nichts mit einer stärkeren Gewichtung des Privateigentums gegenüber der Planung zu tun. Dies wäre auch kaum zu verstehen, da die Sozialpflichtigkeit des Eigentums doch erst seit der Weimarer Zeit entwickelt wurde, man also seit dieser Zeit von einer markanteren Schrankenziehung ausgehen muß.

Sie haben auch nichts mit einer gravierenderen Relevanz des Planungsrechts zu tun. Dieses war erst im Entstehen. Aus ihm fließende Einschränkungen der Baufreiheit waren nicht schwerwiegender als die des bis dahin vorherrschenden Polizeirechts.

Sie sind aus der Entwicklung des gerichtlichen Rechtsschutzes gegenüber den Eingriffen hoheitlicher Gewalt heraus begrün-

det. Administrative Entscheidungen bleiben nicht in der administrativen Selbstkontrolle stecken, sie müssen sich, wenn der Betroffene dies beantragt, dem Spruch unabhängiger Gerichte stellen, insbesondere gegenüber der Verwaltungsgerichtsbarkeit. Auch der Gesetzgeber muß sich an der Verfassung messen lassen. Wenn die Verfassung, wie Art. 60 § 2 des Staatsgrundgesetzes dies tat, Eigentumsbeschränkungen „nur nach vorgängiger gerichtlicher Entschädigung“ vorsieht, so kann der Gesetzgeber dies heute nicht mehr grundsätzlich anders entscheiden. Er unterliegt ebenfalls gerichtlicher Kontrolle, muß also den Rahmen beachten. Die Gerichte sind nämlich selbst unmittelbar an die Verfassung gebunden, sie dürfen verfassungswidrige Gesetze nicht anwenden.

Der Wandel im öffentlichen Recht, der hier exemplarisch deutlich wird, wird also vor allem von der im Vergleich zur damaligen Zeit geradezu radikalen Zuwendung zum judiziellen Korrektiv getragen. Die Möglichkeiten im modernen Planungsrecht, sich schon im vorhinein durch Wahrnehmung der Partizipationsrechte durchzusetzen, dürfen dabei zwar nicht übersehen werden. Gegenüber der Ausbildung gerichtlichen Rechtsschutzes vor hoheitlicher Gewalt nehmen sie aber die geringere Rolle ein.

Abbildungen

Pl. - 178 - 17/3

10.

Vom Landesminister Dr. Kläber -
 massen g. Vord.

Old 1880 Febr. 12.

Auf Ihre Verfügung vom 29. Nov. v. J.,
 betr. den Plan einer Firmierung
 eines Landes in Oldenburg aus
 Regulierung des Besitzverhältnisses,
 erfolgte mein Befehl, dass dem
 N. N. und Geheimrath Dr. Kläber
 die gegen die Firmierung der
 Landesherrschaft des Landes vom
 14. Dec. v. J. erlassenen Befehle
 nicht als begründet befunden für
 die Firmierung giltig ist:

Vom Schriftw. des Ministeriums
 Dr. Kläber, in der Sache
 des nicht recht begründet vom 11/15. Dec.
 v. J. eingekommenen Petition v. J. Kläber -
 Kläber

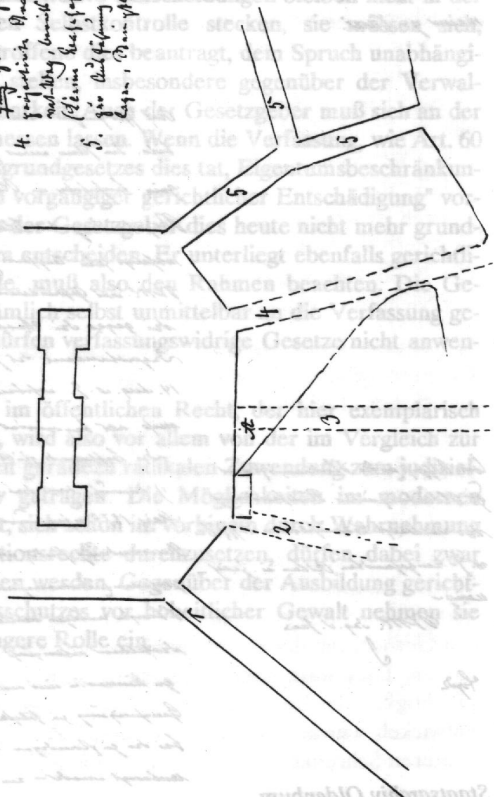
N. N. v. J. Kläber

J.

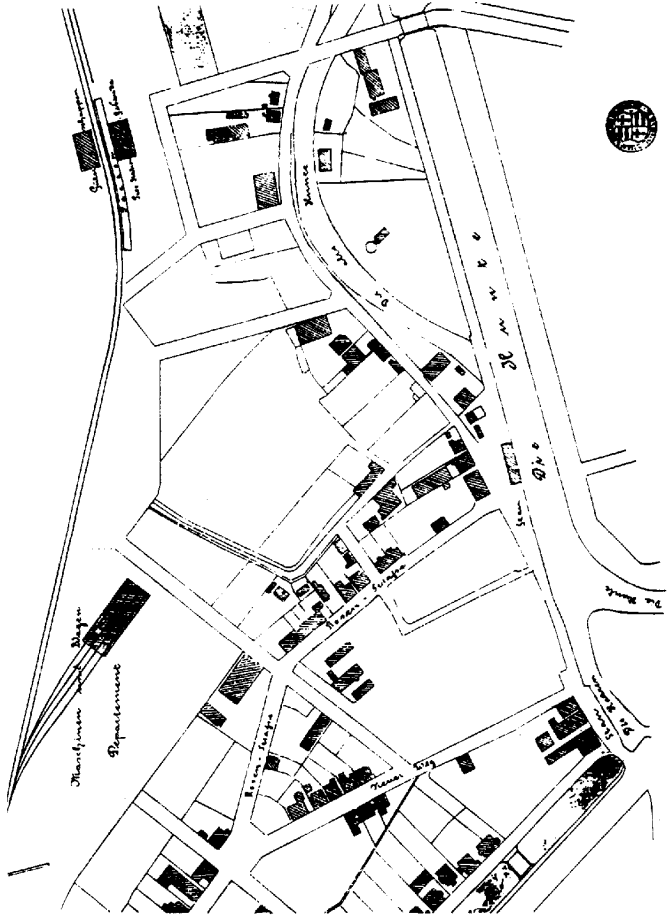
Kl. Kläber

1) demnach, dass der Befehl vom 28.
 März 1879 in Bezug auf diese Sache
 Rücknahme findet, wenn Präsident -
 Professor (Kl. Kläber) eine neue
 Klage anlegen wollen, um eine
 Aufhebung der Firmierung, an welcher
 zu berücksichtigen sind auch die
 Firmierung zu solchen Bedingungen
 bei der zu berücksichtigen Befehl der
 Aufhebung erachtet - ein Fall erachtet

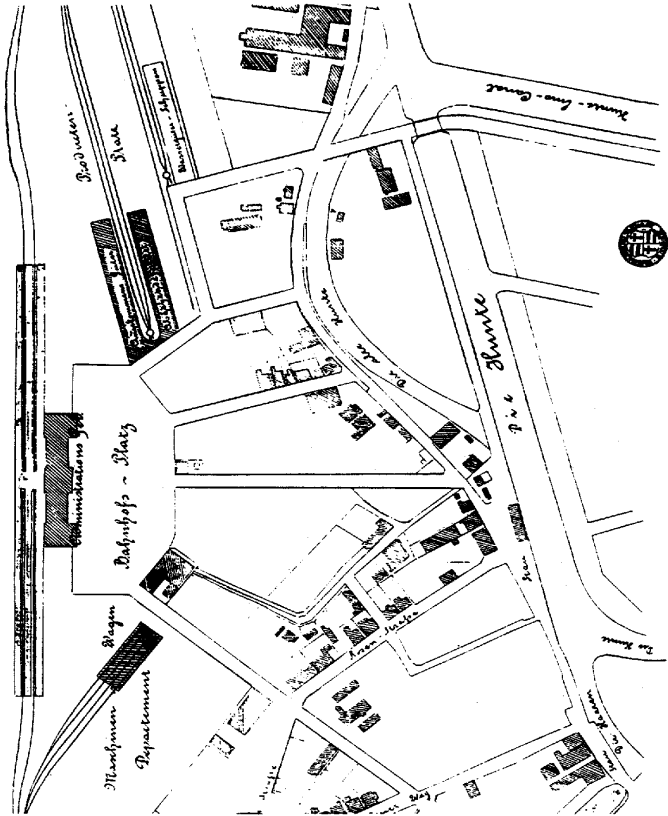
- A (klein eingetrag.) : der Kärner zum fl. freigelegte Grundstück.
1. die Kaufschillinge.
 2. gewöhnliche Straße (junge Straße) der für die Straße (Kl. Klävemannstr.)
 3. (offen) gewöhnliche, diese für den Kauf.
 4. gewöhnliche Straße, Klävemannstr. nach Weg, damit aufgeführt und festhalten (Klein, Kaufschillinge?)
 5. zur Aufklärung über die Straßen-Verlegen, Plan-Verlegen.



Staatsarchiv Oldenburg
 Straßenplanung Bahnhof Oldenburg/Grundstück Klävemann



Staatsarchiv Oldenburg
Bahnhof Oldenburg, 1867



Staatsarchiv Oldenburg
Bahnhof Oldenburg, 1879

Gesetz für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Anlegung oder Veränderung von Straßen und Plätzen in den Städten und größeren Orten¹.

Oldenburg, 1879 März 25.

Wir Nicolaus Friedrich Peter, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Storman, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen,

verkünden mit Zustimmung des Landtags als Gesetz für das Herzogthum Oldenburg, was folgt:

Artikel 1.

Die Anlegung von Straßen und Plätzen durch Eintheilung von Bauplätzen und deren Bebauung, sowie die Errichtung von Gebäuden, Um- und Ausbauten darf ohne Genehmigung des Gemeindevorstandes bezw. Ortsvorstandes nicht stattfinden.

Artikel 2.

§. 1. Bei Anlegung oder Veränderung von Straßen und Plätzen können die Straßen und Bau-Fluchtlinien, nach Anhörung der Betheiligten, in Städten vom Gemeindevorstande, in den Orten vom Ortsvorstande im Einverständnisse mit der Vertretung der besonderen Weggemeinde, dem öffentlichen Bedürfnisse entsprechend festgestellt werden.

¹ Gesetzblatt für das Herzogthum Oldenburg von den Jahren 1879 und 1880. Der Gesetzsammlung fünfundzwanzigster Band, Oldenburg, S. 148 ff.

Für die Städte zweiter Classe und die größeren Orte bedarf die Feststellung der Genehmigung des Verwaltungsamts.

§.2. Unter Straßen sind auch unbesteinte Wege mit verstanden; zu denselben gehören nicht nur der Straßendamm, sondern auch die herzustellenden Fußwege.

§.3. Die Straßen=Fluchtlinien können zugleich die Bau=Fluchtlinien bilden, das heißt die Grenzen, über welche hinaus die Bebauung ausgeschlossen ist. Es kann aber eine von der Straßen=Fluchtlinie verschiedene, jedoch in der Regel höchstens 3 Meter von dieser zurückweichende Bau=Fluchtlinie festgesetzt werden. Eine Abweichung von letzterer Linie kann nur in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen in den Städten 1. Classe vom Stadtmagistrate, in den übrigen Städten und Orten vom Verwaltungsamte genehmigt werden.

§.4. Handelt es sich in Folge von umfassenden Zerstörungen durch Brand oder andere Ereignisse um die Wiederbebauung ganzer Ortstheile, so ist innerhalb längstens vier Wochen darüber zu beschließen, ob für den betreffenden Ortstheil ein neuer Bebauungsplan aufzustellen sei, und eintretenden Falls die unverzügliche Feststellung des neuen Bebauungsplans zu bewirken. Derselbe bedarf der Genehmigung des Verwaltungsamts für die Orte und Städte 2. Classe, des Staatsministeriums, Departement des Innern, für die Städte 1. Classe.

Artikel 3.

Jede Festsetzung von Fluchtlinien (Art. 2) muß eine genaue Bezeichnung der davon betroffenen Grundstücke und Grundstückstheile und eine Bestimmung der Höhenlage,

sowie der beabsichtigten Entwässerung der betreffenden Straßen und Plätze enthalten.

Artikel 4.

Nach erfolgter Aufstellung des Planes gemäß Art. 2 ist derselbe nach Vorschrift des Art. 27 der revidirten Gemeindeordnung öffentlich auszulegen und dies mit dem Bemerken bekannt zu machen, daß Einwendungen gegen den Plan innerhalb einer bestimmten Ausschlußfrist von mindestens vier Wochen bei dem Gemeindevorstande bezw. Ortsvorstande anzubringen sind.

Handelt es sich um Festsetzungen, welche nur einzelne Grundstücke betreffen, so genügt statt der Offenlegung und Bekanntmachung eine Mittheilung an die beteiligten Grundeigenthümer.

Artikel 5.

über die erhobenen Einwendungen hat, soweit dieselben nicht durch Verhandlung zwischen dem Gemeindevorstande, bezw. dem Ortsvorstande im Einverständniß mit der Ortsvertretung, und den Beschwerdeführem zur Erledigung gekommen, die Aufsichtsbehörde in erster Instanz zu entscheiden. Sind Einwendungen nicht erhoben, oder ist über dieselben entschieden, so hat der Gemeinde= (Orts=) Vorstand den Plan förmlich festzustellen, zu Jedermanns Einsicht offen zu legen und, wie dies geschehen soll, nach Art. 27 der Gemeindeordnung bekannt zu machen.

Artikel 6.

Sind bei Festsetzung von Fluchtlinien mehrere Ortschaften beteiligt, so hat eine Verhandlung darüber zwischen den betreffenden Gemeinde (Orts=) Vorständen stattzufinden.

Ueber die Punkte, hinsichtlich deren eine Einigung nicht zu erzielen ist, verfügt die Aufsichtsbehörde.

Artikel 7.

Mit dem Tage, an welchem die im Artikel 5 vorgeschriebene Offenlegung beginnt, tritt die Beschränkung der Grundeigenthümer ein, daß Neubauten, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus vom Gemeinde= (Orts=) Vorstände untersagt werden können.

Gleichzeitig erhält die Gemeinde das Recht, die durch die festgesetzten Straßen=Fluchtlinien für Straßen und Plätze bestimmten Grundflächen dem Eigenthümer zu entziehen.

Macht Sie von diesem Rechte Gebrauch, so hat sie die Eigenthümer nach Maßgabe der in der Wegeordnung vom 12. Juli 1861 für Enteignungen gegebenen Vorschriften zu entschädigen.

Artikel 8.

Durch Ortsstatut kann festgesetzt werden, 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 unbebauten Straßen und Straßentheilen von dem Unternehmer der neuen Anlage oder von den angrenzenden Eigenthümern - von letzteren sobald sie Gebäude an der neuen Straße errichten - die Freilegung, erste Errichtung, Entwässerung und Beleuch-

tungsvorrichtung der Straße in der dem Bedürfniſſe entsprechenden Weise beschafft, sowie deren zeitweise, höchstens jedoch fünfjährige Unterhaltung, beziehungsweise ein verhältnißmäßiger Beitrag oder der Ersatz der zu allen diesen Maßnahmen erforderlichen Kosten geleistet werde. Zu diesen Verpflichtungen können die angrenzenden Eigenthümer nicht für mehr als die Hälfte der Straßenbreite und, wenn die Straße breiter als 12 Meter ist, nicht für mehr als 6 Meter der Straßenbreite herangezogen werden.

Bei Berechnung der Kosten sind die Kosten der gesammten Straßenanlage und beziehungsweise deren Unterhaltung zusammen zu rechnen und den Eigenthümern nach Verhältniß der Länge ihrer die Straße berührenden Grenze zur Last zu legen.

Das Ortsstatut hat die näheren Bestimmungen innerhalb der Grenze vorstehender Vorschrift festzusetzen.

Artikel 9.

Eine Einfriedigung der Grundstücke gegen die Straßen und Plätze kann verlangt werden, sobald diese dem öffentlichen Verkehre übergeben sind.

Artikel 10.

Den Eigenthümern im Sinne dieses Gesetzes sind gleichgestellt die Erbpächter der betreffenden Grundstücke und diejenigen, denen ein sonstiges vererbliches Nutzungsrecht an den Grundstücken zusteht. Artikel 11.

Uebertretungen der in diesem Gesetze enthaltenen Bestimmungen bezw. auf Grund derselben erlassenen Verbote werden mit Geldstrafe bis zu 150 M. oder mit Haft bestraft.

Außerdem kann die Beseitigung verbotswidriger Anlagen in den Städten erster Classe vom Stadtmagistrat, in den übrigen Städten und Orten vom Verwaltungsamte angeordnet und nöthigenfalls auf Kosten des Eigenthümers ausgeführt werden.

Artikel 12.

Dieses Gesetz findet seine Anwendung auf die inneren Bezirke der Stadtgemeinden und der eine besondere Wegegemeinde bildenden größeren Orte (Art. 35 §§. 1 und 3 der Wegeordnung vom 12. Juli 1861); indeß kann es im Verordnungswege auch auf andere Gemeinden und Gemeindebezirke mit Zustimmung der Gemeindevertretung anwendbar erklärt werden.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namensunterschrift und begedruckten Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Oldenburg, den 25. März 1879.

Peter.

Jansen.

Dugend.

Der Autor

GÖTZ FRANK (1944)

Prof. Dr., rechtswissenschaftliches Studium in Frankfurt und Kiel 1964 - 1969; 1. jur. Staatsprüfung 1969; Promotion zum Dr. jur. an der Universität Konstanz mit einer presserechtlichen Arbeit im Jahre 1972; 1974 Assessor jur. (Stuttgart); wiss. Mitarbeiter in Frankfurt 1974 - 1978; 1978 Akademischer Rat in Hannover; 1979 Habilitation in Hannover im Bereich des Kommunalrechts; 1983 apl. Professor in Hannover; Vertretungsprofessuren in Hamburg, Bonn, Frankfurt und Münster; Gastprofessuren in Rouen und Le Havre. Seit 1990 Professur für öffentliches Wirtschaftsrecht in Oldenburg. Schwerpunkte Forschung:

- Verkehrsrecht und Verkehrsplanung
- Medienrecht
- Militär- und Notstandsordnung des Grundgesetzes
- Verwaltungsprozeßrecht