

Inhaltsverzeichnis

Zum Thema	21
A. Die bundesstaatsrechtliche Konstituierung einer Bundesfernstraßenverwaltung in Art. 90 GG	25
I. Art. 90 GG als fundamentale Verfassungsentscheidung	25
II. Die Einfügung des öffentlichen Straßenwesens in die bundesstaatsrechtliche Kompetenzordnung	27
1. Die Kompetenzbegründung eines fachspezifischen Fernstraßenregimes ..	27
2. Die fachspezifische Inkorporierung der vormaligen Reichsautobahnen und neuen Bundesautobahnen in ein einheitliches Fernstraßenregime ...	28
3. Die kompetenzrechtliche Revindikation der „Landstraßen für den Fernverkehr“ als Sachaufgabe des Zentralstaates	29
4. Die auftragsweise Landesfernstraßenverwaltung als materielle Bundesauftragsverwaltung	32
5. Die bundesstaatsrechtliche Kompetenzteilung von Straßenrecht und Straßenverwaltung (Landesstraßenhoheit für die Straßen und Wege des Landesrechts)	34
B. Bundesstaatsrechtlicher Begriff und bundesstaatsrechtliche Verfahrensordnung der Fernstraßenverwaltung	35
I. Rechtsbegriff, Geltungs- und Anwendungsbereich der Fernstraßenverwaltung	35
II. Die Fernstraßenverwaltung im Verwaltungsverfahrensrecht	36
III. Die auftragsweise Landesfernstraßenverwaltung in ihren behördlichen Zuständigkeiten	37
IV. Bundeseigene Fernstraßenverwaltung und ihre behördlichen Zuständigkeiten	40
1. Behördliche Zuständigkeiten zur Wahrnehmung der bundesstaatsrechtlichen Ingerenzbefugnisse bei der auftragsweisen Landesfernstraßenverwaltung (Art. 85 Abs. 2 bis 4 GG)	41
2. Behördliche Zuständigkeiten zur Wahrnehmung ungeschriebener Bundeskompetenzen bei der Fernstraßenverwaltung	41

3. Behördliche Zuständigkeiten im Rahmen spezieller Kompetenzbegründungen für eine bundeseigene Fernstraßenverwaltung	43
a) Die bundesstaatsrechtlichen Kompetenznormen zur speziellen Begründung einer bundeseigenen Fernstraßenverwaltung (Art. 90 Abs. 3, Art. 87 Abs. 3 S. 1 GG)	44
b) Möglichkeiten spezieller Kompetenzbegründungen für eine bundeseigene Fernstraßenverwaltung (Verhältnis von Art. 90 Abs. 3 und Art. 87 Abs. 3 S. 1 GG)	46
c) Behördliche Organisation und Zuständigkeitsordnung bei einer Übernahme von Angelegenheiten auftragsweiser Landesfernstraßenverwaltung durch den Bund (Art. 90 Abs. 3 GG)	52
d) Zusammenfassende Übersicht zu speziellen Kompetenzbegründungen einer bundeseigenen Fernstraßenverwaltung	54
V. Die bundesstaatsrechtliche Ordnung der Fernstraßenverwaltung als Verbund von auftragsweiser Landesverwaltung und Verwaltungskompetenzen des Bundes	56
1. Die Fernstraßenverwaltung als bundesstaatsrechtlich festgelegtes und potentielles Zusammenwirken von Bund und Ländern	56
2. Der Begriff einer bundesstaatsrechtlichen Mischverwaltung und das Verbot extrakonstitutioneller Kompetenzdurchbrechungen	58
3. Das Zusammenwirken von Ländern und Bund bei der Fernstraßenverwaltung als bundesstaatsrechtliche Verbundverwaltung	61
C. Die organisationsrechtliche Verwirklichung von Straßenverkehrsrecht im Fernstraßenwesen (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen)	63
I. Die kompetenzrechtliche Trennung von Straßenverwaltung und Straßenverkehrsverwaltung	63
II. Die kompetenzrechtlichen Zwecksetzungen von Straßenverwaltung und Straßenverkehrsverwaltung	65
III. Das kompetenzrechtliche Verhältnis von Straßenverwaltung und Straßenverkehrsverwaltung	67
IV. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen als Gegenstände von Fernstraßenrecht und als Bestandteile von Fernstraßen	71
V. Folgeregelungen zum Straßenverkehrsrecht in Fällen funktionaler Privatisierung des Fernstraßenwesens	74
1. Die „Staatlichkeit“ des Fernstraßenwesens als überkommener organisationsrechtlicher Bezugspunkt der Straßenverkehrsverwaltung	74

2. Veränderungen im fernstraßenrechtlichen Bezugspunkt der Straßenverkehrsverwaltung bei einer funktionalen Privatisierung der Bundesfernstraßenverwaltung	78
3. Straßenverkehrsrechtliche Folgeregelungen zu einem nicht staatlichen Fernstraßenwesen	80
D. Das Fernstraßenwesen als Staatsaufgabe und Objekt funktionaler Privatisierung	83
I. Art. 90 GG als staatsrechtliche Organisationsnorm tradiierter Staatlichkeit des Fernstraßenwesens	83
II. Die tradierte Staatlichkeit des Fernstraßenwesens in ihrer Entwicklungsgeschichte	85
1. Die Überführung des feudalechtlichen Straßenregals in den landesherrlichen Staat	85
2. Die rechtliche Ausgestaltung des landesherrlichen Straßenregals zu einer Staatshoheit und zu einem Staatsvorbehalt für die „Landstraßen“	87
3. Die Ablösung des regalen Staatsvorbehalts für die „Landstraßen“ im neunzehnten Jahrhundert	89
4. Die Rechtsdogmatik eines öffentlichen Sachenrechts sowie einer öffentlichrechtlichen Zweckbestimmung und Sachwaltung öffentlicher Straßen	90
5. Fortführung und Rezeption der tradierten Staatlichkeit des Fernstraßenwesens in dessen Gesetzgebungsepoche	93
III. Die tradierte Staatlichkeit des Fernstraßenwesens in ihrem staatsrechtlichen Bedeutungsgehalt	96
1. Die Staatshoheit über das Fernstraßenwesen als entwicklungsgeschichtlich kontingente Organisationsform ohne ausdrücklichen Staatsvorbehalt	96
2. Die speziellen Verfassungsaussagen zum Fernstraßenwesen in ihrem unmittelbaren und expliziten staatsrechtlichen Bedeutungsgehalt	99
a) Art. 90 GG als bundesstaatsrechtliche Rangentscheidung und staatsrechtliche Organisationsnorm zum staatlichen Fernstraßenwesen	99
b) Aufgabenrelevanz bundesstaatsrechtlicher Kompetenznormen	102
c) Der Bedeutungsgehalt des Art. 90 GG zur Staatlichkeit des Fernstraßenwesens	105
d) Das Fernstraßenrecht als staatsrechtlicher Schlüsselbegriff des Fernstraßenwesens	110
e) Das Fernstraßenwesen als „Gegenstand“ seiner explizit speziellen staatsrechtlichen Ordnung – Nicht staatliche Fernstraßen als staatsrechtliche Option	115

3. Bundesstaatsrechtliche Voraussetzungen und Möglichkeiten für die verwaltungsmäßige Realisierbarkeit eines nicht staatlichen Fernstraßenwesens	116
a) Die bestehende fernstraßenrechtliche Bundesauftragsverwaltung in ihrem Bedeutungsgehalt und Geltungsanspruch aus Sicht der Länder	116
b) Die aktuelle bundesstaatsrechtliche Verwaltungskompetenz im Bereich eines nicht staatlichen Fernstraßenwesens	117
c) Der Verwaltungsvollzug von Verwaltungsaufgaben und Verwaltungsbefugnissen im Bereich nicht staatlicher Fernstraßen als formelle Bundesauftragsverwaltung (Verfassungsänderung)	120
d) Die kategorische bundeseigene Zuständigkeit kraft Natur der Sache für die konkrete Konstituierung des Fernstraßenwesens (Ausbauplanung)	121
e) Die verwaltungsmäßige Realisierbarkeit nicht staatlicher Fernstraßen (Zusammenfassung)	123
4. Von der staatlichen Erfüllungsaufgabe zur staatlichen Verantwortung für das Fernstraßenwesen – Die staatsrechtliche Metafrage des Fernstraßenwesens	125
IV. Die staatsrechtliche Verantwortung des Staates für das Fernstraßenwesen	127
1. Das öffentliche Straßenwesen als Sachbereich einer staatlichen bzw. gebietskörperschaftlichen Infrastrukturverantwortung	127
2. Das Fernstraßenwesen als Gegenstand einer verfassungsstaatlichen Rechtsdogmatik von Staatsaufgaben	131
3. Die Aufgabenverantwortung für das Fernstraßenwesen als Gegenstand einer sachbezogenen Verfassungskonkretisierung	133
4. Das Fernstraßenwesen als öffentliches Gut im Rechtssinne und im Sinne der Gemeinwohlverwirklichung	135
a) Die Fernstraßen als öffentliches Gut in einem ökonomischen Sinne ..	135
b) Die ökonomische Beurteilung der Fernstraßen als „Mischgüter“	138
c) Die Fernstraßen als öffentliches Gut in einem nutzungsspezifisch rechtlichen Sinne	141
d) Die Fernstraßen als öffentliches Gut im verfassungstheoretischen Sinne staatlicher Gemeinwohlgewährleistung	146
5. Die Fernstraßen als Gegenstand einer Verfassungsdogmatik staatlicher Gemeinwohlverwirklichung	151
6. Die staatliche Gemeinwohlverantwortung für das Fernstraßenwesen als verfassungsrechtlich originär vorausgesetzte Staatsaufgabe	154
a) Die Frage eines verfassungsrechtlichen Kontextes des Fernstraßenwesens zu Sozialstaatlichkeit und „öffentlicher Daseinsvorsorge“	154

b) Der grundrechtliche Kontext des Fernstraßenwesens – Die Fernstraßen als Grundrechtsvoraussetzung	156
c) Die Mobilitäts- und Nutzungsfreiheit auf Fernstraßen als Grundrechtsvoraussetzung – Die grundrechtsdogmatische Begründung von Grundrechtsvoraussetzungen	158
d) Die staatliche Verantwortung für das Fernstraßenwesen als Gemeinwohlverpflichtung des Staates zur Gewährleistung von Grundrechtsvoraussetzungen	161
7. Die staatliche Gemeinwohlverantwortung für das Fernstraßenwesen in ihrem staats- und verfassungstheoretischen Kontext und Bedeutungsgehalt	164
a) Das hoheitlich organisierte Rechtsregime der Fernstraßen als Wirkungsentfaltung und Sinnverwirklichung von Staatlichkeit	164
b) Das Organisations- und Rechtsregime der Fernstraßen als Ursache und Wirkung von Staatlichkeit	165
c) Das Theorem der Staatlichkeit von „Verkehrswegen“ und die verfassungsdogmatische Begriffsbildung „öffentlicher Daseinsvorsorge“ in ihren wesentlichen Bedeutungsgehalten	169
8. Die organisationsrechtliche Einfügung des Fernstraßenwesens in die verfassungsrechtliche Ordnung	173
a) Die staatsrechtlich originäre Staatsaufgabe für das Fernstraßenwesen als staatliche Gewährleistungsverantwortung	173
b) Staatsrechtlicher Begriff und Bedeutungsgehalt von „Privatisierungen“ im Fernstraßenwesen – Verfassungsrechtliche Beurteilung	175
c) Die verfassungsrechtlich funktionsgerechte Wahrnehmung der staatlichen Gewährleistungsverantwortung für das Fernstraßenwesen – Subsidiaritätsprinzip, Übermaßverbot, grundrechtliche Anspruchsgebundenheit	185
d) Die grundrechtliche Anspruchsgebundenheit von Privatisierungsentscheidungen im Fernstraßenwesen als Gegenstand fernstraßenrechtlicher Vermittlung	192
e) Die staatliche Gewährleistungspflicht für das Fernstraßenwesen als verfassungsrechtlich funktionsgerecht wahrzunehmende Staatsaufgabe – Begriff der Gewährleistungspflicht	197
9. Voraussetzungen einer funktionalen Privatisierung bzw. Privatisierungspflicht im Fernstraßenwesen – Privatisierungsbedarf, Privatisierungsformen, Privatisierungstatbestände	200
a) Der Gemeinwohlbedarf als rechts- und pflichtbegründende Voraussetzung funktionaler Privatisierungen im Fernstraßenwesen – Fernstraßenrechtlicher Privatisierungsbedarf, fernstraßenrechtliche Ausbauplanung	200

b) Abstrakte Organisations- und Rechtsformen einer funktionalen Privatisierung im Fernstraßenwesen – Fernstraßenrechtlicher Privatisierungsbegriff, fernstraßenrechtliche Privatisierungsformen	206
c) Tatbestände verfassungsrechtlich funktionsgerechter funktionaler Privatisierungen im Fernstraßenwesen – Verfassungsrechtliche Privatisierungstatbestände	215
d) Gerichtliche Geltendmachung fernstraßenrechtlicher Privatisierungspflichten	218
10. Die bundesstaatsrechtliche Zuständigkeit des Bundes für die gesetzliche Regelung fernstraßenrechtlicher Privatisierungsformen – Fernstraßenprivatisierungsrecht (Art. 74 Abs. 1 Nr. 22, Art. 72 Abs. 2 GG)	219

E. Das benutzerfinanzierte Fernstraßenwesen

I. Die Benutzerfinanzierung von Fernstraßen als Gestaltungsbereich und Gestaltungsprinzip des Fernstraßenprivatisierungsrechts	223
1. Von einer Privatfinanzierung der Bundesfernstraßen zur fernstraßenrechtlich relevanten Benutzerfinanzierung von Fernstraßen – Privatisierte Erhebung bzw. auch Vereinnahmung fernstraßenrechtlicher Benutzerentgelte	223
2. Rechtsformen der Straßenbenutzungsentgelte beim benutzerfinanzierten Fernstraßenwesen	225
3. Die staatsrechtliche Funktion einer Benutzerfinanzierung von Fernstraßen – Fernstraßenrechtlicher Gemeinwohlbedarf vor Kommerzialisierung des Fernstraßenwesens	227
4. Der tatbestandliche Bezugspunkt einer Benutzerfinanzierung von Fernstraßen in der fernstraßenrechtlichen Benutzungsordnung – Die entgeltfähige Fernstraßenbenutzung	230
II. Die Benutzerfinanzierung von Bundesfernstraßen durch Erhebung, staats-eigene Vereinnahmung und Verwendung allgemeiner streckenbezogener Mautgebühren – ABMG, Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft, sogenanntes A-Modell	238
1. Die allgemeine streckenbezogene Mautgebühr für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit bestimmten Fahrzeugen nach dem ABMG – Gemeindegebrauchsgebühr, Alternative und Vorgängerregelung, konzeptionelle und geltungsmäßige Abgrenzung zum speziellen FStrPrivFinG ...	238
2. Die staatseigene Benutzerfinanzierung von Bundesfernstraßen aus dem Mautaufkommen nach dem ABMG – Verkehrshaushalt, Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft	242
3. Das sogenannte A-Modell	245
4. Die Organisations- und Rechtsform der Mauterhebung nach dem ABMG – Funktional privatisiertes Mauterhebungssystem	248

III. Mauteinrichtungen als Bestandteile von Bundesfernstraßen (FStrG, ABMG, FStrPrivFinG)	250
1. Geltungsumfang und Regelungszwecke der fernstraßenrechtlichen Bestandteileigenschaft von Mauteinrichtungen	251
2. Die fernstraßenrechtliche Bestandteileigenschaft von Mauteinrichtungen an Bundesfernstraßen in ihren beleihungsrechtlichen und baulast-spezifischen Konsequenzen	255
3. Die fernstraßenrechtliche Bauhoheit für Mauteinrichtungen an Bundesfernstraßen	259
4. Die baulastspezifischen Pflichten und Verantwortlichkeiten der rechtlich selbständigen Träger von Mauteinrichtungen an Bundesfernstraßen – Straßenverkehrsrecht, Straßenverkehrssicherungspflicht	265
IV. Bundesstaatsrechtliche Kompetenzordnung und finanzverfassungsrechtliche Voraussetzung der Benutzerfinanzierung von Bundesfernstraßen	271
1. Die Benutzerfinanzierung von Bundesfernstraßen als Thema der bundesstaatsrechtlichen Kompetenzordnung	271
2. Die Benutzungsentgelte und die Benutzerfinanzierung in der Bundesfernstraßenverwaltung als bundesstaatsrechtlich konkurrierend eingeräumte Gesetzgebungsmaterie des Fernstraßenrechts (Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG)	274
3. Der allgemeine bundesstaatsrechtliche Bedarf für eine bundesgesetzliche Regelung der Benutzungsentgelte und der Benutzerfinanzierung in der Bundesfernstraßenverwaltung (Art. 72 Abs. 2 GG)	275
4. Die bundesstaatsrechtliche Kompetenz zur Regelung der Entgelttatbestände und Entgeltpflichten bei der Benutzung von Bundesfernstraßen	277
5. Die bundesstaatsrechtliche Kompetenz zur Wahl der Rechts- und Organisationsform bei Erhebung von Benutzungsentgelten in der Bundesfernstraßenverwaltung	279
6. Die bundesstaatsrechtliche Erhebungskompetenz für Benutzungsentgelte in der Bundesfernstraßenverwaltung	282
7. Die bundesstaatsrechtliche Vereinnahmungskompetenz für Benutzungsentgelte in der Bundesfernstraßenverwaltung	286
8. Die Verwendung des vom Bund vereinnahmten Aufkommens aus Benutzungsentgelten in der Bundesfernstraßenverwaltung – Die Benutzerfinanzierung als Rechtsbegriff und als Politikum	292
V. Die Benutzerfinanzierung von Bundesfernstraßen als bundesstaatsrechtliche, finanzverfassungsrechtliche und privatisierungsspezifische Veränderung der Bundesfernstraßenverwaltung – Entwicklungen und Tendenzen	294

VI. Die benutzerfinanzierte funktionale Privatisierung des Baus und Betriebs von Bundesfernstraßen – Baulastspezifisches Betreibermodell, FStrPrivFinG	297
1. Das benutzerfinanzierte baulastspezifische Betreibermodell für den Bundesfernstraßenbau in seiner verkehrs- und finanzwirtschaftlichen Zwecksetzung	297
2. Das benutzerfinanzierte baulastspezifische Betreibermodell im Vergleich zu vormaligen und alternativen Konzepten einer Effektivierung des Bundesfernstraßenbaus	299
3. Das benutzerfinanzierte baulastspezifische Betreibermodell für den Bundesfernstraßenbau in seiner aktuellen und potentiellen rechtlichen Realisierbarkeit – Verhältnis zur staatseigen organisierten Benutzerfinanzierung, benutzerfinanzierte Fonds-Lösung als prinzipielle Alternative	304
4. Der Rechtsbegriff des „Betreibers“ im FStrPrivFinG – Das „Betreibermodell“ als funktionale Privatisierung der Bundesfernstraßenverwaltung, Abgrenzung zur bloßen Indienstrahne Privater bei der Bundesfernstraßenverwaltung (sogenanntes A-Modell)	308
5. Die funktionale Privatisierung von Straßenbaulastaufgaben nach dem Betreibermodell des FStrPrivFinG in ihrer Rechtskonstruktion und Rechtswirkung als Verwaltungshilfe – Unterschied zur funktionalen Privatisierung von Nebenbetrieben an den Bundesautobahnen	311
6. Die Organisation und Regelung der Benutzerfinanzierung von Bundesfernstraßen beim baulastspezifischen Betreibermodell des FStrPrivFinG – Beleihungsrechtliche Mautgebührenerhebung	320
7. Das beleihungsrechtliche Mauterhebungssystem nach dem FStrPrivFinG in seiner fernstraßenrechtlichen Ausgestaltung – Fernstraßenrechtliche Bestandteileigenschaft des Mauterhebungssystems, Rechtsstellung, Pflichten und Verantwortlichkeiten des System-Betreibers	323
8. Die Verwaltungsverfahrensordnung bei der beleihungsrechtlichen Mautgebührenerhebung nach dem FStrPrivFinG	328
9. Die legislative und verfahrensrechtliche Ordnung zur Begründung des Betreiberregimes nach dem FStrPrivFinG	330
10. Die verordnungsrechtliche Projektbestimmung zum Betreiberregime nach dem FStrPrivFinG – Realisierungsnotwendige Bund-Länder-Kooperation	333
11. Die Regelung der Mautgebühren beim Betreiberregime nach dem FStrPrivFinG	344
12. Laufzeit und Beendigung eines Betreiberregimes nach dem FStrPrivFinG	347
13. Das Betreiberregime nach dem FStrPrivFinG in seiner Bedeutung für einen bedarfsgerechten Bau und Ausbau von Fernstraßen – Verkehrs- und finanzwirtschaftliche Bedeutung	349

VII. Die benutzerfinanzierte Übertragung des Baus und der Finanzierung von Bundesfernstraßen auf Dritte als über sich hinausweisender Entwicklungsschritt funktionaler Privatisierung – Von funktional privatisierten Bundesfernstraßen zu einem funktional privatisierten Fernstraßenwesen	350
VIII. Die fachspezifische gesetzliche Ausgestaltung eines Fernstraßenrechts privater Fernstraßen – Ein Fernstraßenrecht privater Fernstraßen	358
1. Ein Fernstraßenrecht privater Fernstraßen als legislative Ordnung funktionaler Privatisierung	358
2. Fernstraßenrechtliche Realisierungsregelungen für private Fernstraßen – Planungs-, Enteignungs- und Baurecht privater Fernstraßen	360
3. Der fernstraßenrechtliche Sachbegriff privater Fernstraßen	361
4. Die fernstraßenrechtliche Klassifikation privater Fernstraßen	362
5. Nachbarrecht und Kreuzungsrechtsverhältnisse privater Fernstraßen	363
6. Baulastregelungen für private Fernstraßen – Bau-, Betriebs- und Finanzierungspflicht, Straßenverkehrssicherungspflicht, straßenverkehrsrechtliche Pflichten	363
7. Die Benutzungsordnung privater Fernstraßen	365
8. Die Straßenaufsicht über private Fernstraßen – Aufsichts- und Regulierungsregelungen, staatliche Regelung und Regulierung der Benutzungsentgelte	367
F. Die Verfassungsmäßigkeit fernstraßenrechtlicher Gemeindegebrauchsentgelte ..	369
I. Die Entgeltlichkeit des straßenrechtlichen Gemeindegebrauchs als eine Grundfrage des öffentlichen Straßenwesens	369
II. Die Entgeltlichkeit des straßenrechtlichen Gemeindegebrauchs unter dem vormaligen Regime des Straßenregals – Die „gebührenrechtliche Lösung“ der Straßenbaufinanzierung als historische Kategorie	370
III. Die Entgeltlichkeit des straßenrechtlichen Gemeindegebrauchs unter verfassungsstaatlichen Voraussetzungen – Von der „steuerrechtlichen“ zu einer „gebührenrechtlichen“ Lösung	373
IV. Die Regelung und Erhebung von „Gebühren“ für die Benutzung öffentlicher Straßen als Gegenstand verfassungsrechtlicher Aussagen und Kriterien	377
V. Die Entgeltlichkeit der Straßenbenutzung als verfassungsrechtliches Grundproblem des Straßenrechts	379
VI. Die Gewährleistung öffentlicher Straßen und ihrer Benutzung im Verfassungsstaat – Das öffentliche Straßenwesen zwischen „Freiheitsraum“ und „Verwaltungsleistung“	382

VII. Die öffentlichen Straßen als „Mautgüter“ nach verfassungsrechtlichen Maßgaben	386
VIII. Die verfassungsrechtliche Maßgabe zu den Tatbeständen straßenrechtlicher „Gebührenregelungen“ – Die „gebührenrechtliche“ Voraussetzung individueller Zurechenbarkeit von Straßenbenutzungen	390
IX. Tatbestände eines entgeltfreien straßenrechtlichen Gemeingebrauchs – Verfassungsrechtliche Begründung	392
X. Verfassungsrechtliche Maßgaben zu den Entgeltpflichten für den straßenrechtlichen Gemeingebrauch – Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum ...	393
XI. Entgelttatbestände und Entgeltpflichten für den straßenrechtlichen Gemeingebrauch im Bereich privatrechtlich organisierter oder privat getragener öffentlicher Straßen – Die privatrechtlichen Gemeingebrauchsentgelte	400
XII. Das „Gebührenrecht“ straßenrechtlicher Sondernutzungen und die „gebührenrechtliche“ Situation von Arten eines Sondergebrauchs öffentlicher Straßen	404
Schrifttum	406
Sachregister	416