

Betreff: Gesetzesentwurf, betreffend den Bau, die Erhaltung und Verwaltung der öffentlichen Straßen und Wege in Niederösterreich mit Ausnahme der Bundesstraßen (n.ö. Landesstraßengesetz).

Hoher Landtag!

Kanzlei des Ländtages  
von Niederösterreich

Eing. 5. JULI 1956

Zl.: 302 Bau Aussch.

Die Rechtsvorschriften auf dem Gebiete des Strassenbaues, der Strassenerhaltung und -Verwaltung sind in Niederösterreich infolge der Rechtsentwicklung seit dem Inkrafttreten des n.ö. Landesstraßengesetzes vom 19. April 1894, LGBl. Nr. 20, recht unübersichtlich geworden. Nicht nur, daß dieses Gesetz zum Teil den an ein modernes Strassengesetz zu stellenden rechtlichen und technischen Anforderungen nicht mehr voll entspricht, ist es auch durch sieben Novellen abgeändert und durch mehrere selbständige Gesetze ergänzt und dadurch sehr unübersichtlich geworden; auch wurde ihm durch die in der Okkupationszeit erfolgte Auflösung der Strassenkonkurrenzbezirke und Bezirksstrassenausschüsse (Verordnung vom 25. Jänner 1940, G.Bl. f.d.L.Ö.Nr.19) das Gerüst seines organisatorischen Aufbaues genommen. Ein grosser Teil seiner Bestimmungen, nämlich alle jene, die sich auf die Einrichtung der Strassenbezirke und Strassenausschüsse beziehen, ist hiedurch unanwendbar geworden. Durch § 14 der 17. Verordnung zur Einführung steuerrechtlicher Vorschriften in der Ostmark vom 11.8.1939, Deutsches RGBl.I.S.1374 (G.Bl.f.d.L.Ö.Nr.1022/1939) wurden ferner die Bestimmungen des § 9, Abs.3 und 4, sowie die §§ 9a, 9b und 9c des Strassengesetzes in seiner letzten Fassung, die von der Einhebung ausserordentlicher Strassenbeiträge handeln, ab 1. April 1939 hinsichtlich des Kraftfahrzeugverkehrs unwirksam, von diesem Zeitpunkt an durften für die Benützung öffentlicher Wege durch Kraftfahrzeuge Beiträge zur Kostendeckung für eine aussergewöhnliche Strassenabnützung nicht mehr erhoben werden. Die für Landstrassen I. und II. Ordnung (die letzteren gibt es in Niederösterreich nicht) mit der reichsrechtlichen Verordnung vom 30. Dezember 1939, Deutsches RGBl.I/1940, S.16 (G.Bl.f.d.L.Ö.Nr.7/1940) eingeführten deutschen Rechtsvorschriften, nämlich das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Strassenwesens und der Strassenverwaltung vom 26. März 1934, Deutsches RGBl.I.S.243, und die

Durchführungsverordnung hiezu vom 7. Dezember 1934, Deutsches RGL.I.S.1237 (abgeändert mit Verordnung vom 25. März 1939, Deutsches RGL.I.S.629), ferner die Verordnung über die Strassenverzeichnisse vom 27. September 1935, Deutsches RGL.I S 1193, neben denen gleichzeitig ein Teil des früheren österr. Bundesstrassengesetzes vom 8. Juli 1921, BGBl.Nr.387, in etwas abgeänderter Form für Landstrassen sinngemäss Anwendung zu finden hat, konnten von allem Anfang an für österreichische Verhältnisse wenig befriedigen.

Bei der Schaffung des n.ö. Strassenpolizeigesetzes vom 31. Jänner 1936, LGBL.Nr.42 (abgeändert durch Gesetz vom 19. März 1937, LGBL.Nr.40), wurden schließlich auch eine Anzahl von Vorschriften in dieses Gesetz aufgenommen, die inhaltlich weniger in eine Strassenpolizeivorschrift als in ein Strassenverwaltungsgesetz gehören. Diese Vorschriften wurden daher vom Bund bei der Erlassung des neuen Strassenpolizeigrundsatzgesetzes vom 12. Dezember 1946, BGBl.Nr.46/1947, vorsorglich nicht aufgehoben, sondern durch Verfassungsbestimmung ausdrücklich mit geringen Abänderungen (§ 70, Abschnitt I) als Strassenverwaltungsvorschriften vorläufig aufrecht erhalten. In der Erkenntnis der Notwendigkeit des in gleicher Weise auch in ihren Verwaltungsbereichen unhaltbar gewordenen Rechtszustandes haben andere Bundesländer bereits neue Strassengesetze geschaffen, so Oberösterreich das Landesstrassenverwaltungsgesetz 1946, Amtl. Linzer-Zeitung Folge 1/1946, in der Fassung des Gesetzes vom 20. Februar 1947, LGBL.Nr.209, Tirol das Tiroler Strassengesetz vom 28. September 1950, LGBL.Nr.1/1951, während in Salzburg durch Gesetz vom 22. Juni 1948, LGBL. Nr.41, die verkehrsrechtlichen Vorschriften aufgehoben und das Strassengesetz vom 19. Dezember 1933, LGBL.Nr.28/1934, wieder in Geltung gesetzt und unter Nr. 42 des Salzburger Landesgesetzblattes 1948 wiederverlautbart wurde. In Kärnten hat der Landtag am 23. II. 1955 ein neues Strassenverwaltungsgesetz beschlossen.

Der vorliegende Entwurf eines neuen niederösterreichischen Strassengesetzes ist nunmehr bemüht, das Rechtsgebiet Strassenbau, Strassenerhaltung und Strassenverwaltung auch für das Bundesland Niederösterreich einheitlich und in möglichst erschöpfender Weise zu regeln. Die vorerwähnten Rechtsvorschriften für Oberösterreich, Tirol, Salzburg und Kärnten wurden zu diesem Zwecks in eingehendem Studium zu Rate gezogen und manche auch für niederösterreichische Verhältnisse brauchbare und wünschenswerte Bestimmungen, wenn auch teilweise in anderer Formulierung, übernommen. Ebenso wurden die Bestimmungen des geltenden österreichischen Bundesstrassengesetzes vom 18. Februar 1948, BGBl.Nr.59, laufend zum Vergleich herangezogen und nach Bedarf verwertet. Auch wurden schliesslich die noch in Geltung gebliebenen Vorschriften des n.ö. Strassenpolizeigesetzes 1936 in den Entwurf eingebaut.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfes wird bemerkt:

Zu § 1: Geltungsbereich. Unter das Gesetz sollen alle öffentlichen Strassen und Wege fallen, so dass unter der Bezeichnung "Strasse" im Gesetzestexte immer auch öffentliche Wege mitverstanden werden.

Zu § 2: Öffentlichkeit von Strassen: Die Bestimmungen über die Öffentlicherklärung einer Strasse schliessen sich eng an die korrespondierenden Paragraphen 3 und 4 des oberösterreichischen und steiermärkischen Strassenverwaltungsgesetzes an. In Niederösterreich war nach § 3, Abs. 4, des n.ö. Landesstrassengesetzes zur Entscheidung über die Öffentlichkeit einer Strasse der Gemeinderat zuständig. Die Übertragung dieses Entscheidungsrechtes auf die Bezirksverwaltungsbehörde analog den oberösterreichischen und steirischen Bestimmungen wurde als zweckmässiger erachtet, da sich eine fühlbare Mehrbelastung der Bezirksverwaltungsbehörden hiedurch nicht

ergibt (Öffentlicherklärungen von Strassen und Wegen kommen verhältnismässig selten vor), während andererseits die Einschaltung einer von lokalen Bindungen freien Behörde eine objektivere Rechtsfindung gewährleistet.

Zu § 3: Einteilung der Strasse. Im Gegensatz zu anderen Strassengesetzen wurde die Einteilung auf vier Strassenkategorien beschränkt. Mit Abs. 5, der Brücken und andere Strassenbauwerke als Teile der Strasse erklärt, korrespondiert § 6, Abs. 6, wonach die Baubewilligung für eine Strasse auch die Genehmigung allfälliger Brücken und sonstiger Strassenbauwerke nach den Bestimmungen der Bauordnung mitumfasst.

Zu § 5: Strassenbenützung. Der Abs. 1 lehnt sich inhaltlich an § 6 des oberösterreichischen und § 3 des Tiroler Strassengesetzes, der Abs. 2 an § 21 des Bundesstrassengesetzes an. Die Höhe des für die Benützung öffentlicher Strassen für andere als Verkehrszwecke zu leistenden Anerkennungsziues wurde in Niederösterreich bei Abgang gesetzlicher Bestimmungen bisher nach internen Richtlinien festgesetzt. Die Heranziehung des n.ö. Benützungsabgabegesetzes vom 6.7.1949, LGBl.Nr.50, und seines Tarifes stellt diese Vorschriften und das hiebei einzuhaltende Verfahren auf eine einwandfreie gesetzliche Grundlage. Gemäß Abs. 5 gehen dauernd erteilte Bewilligungen bei Änderungen in der Person des Berechtigten zwar grundsätzlich auf den Rechtsnachfolger über, jedoch wurde für diesen Anlass die Möglichkeit eines Widerrufs durch die Strassenverwaltung vorgesehen.

Zu § 6: Bauverhandlung und Baubewilligung. Die Anordnung einer eigenen Bauverhandlung, Strassenbegehung und Baubewilligung bei Strassenbauten ist allen modereren Strassenverwaltungsgesetzen eigen und entspricht einem drin-

genden Bedürfnis der Praxis. Die bisherige uneingeschränkte Freiheit der technischen Strassenverwaltung in der Erstellung und Durchführung neuer Strassenprojekte wird zwar hiedurch etwas eingeengt, doch steht dieser Beschränkung der Vorteil gegenüber, dass alle öffentlichen und Parteinteressen im Zuge der Bauverhandlung kontradiktorisch erörtert und die Bedingungen für die Errichtung und den künftigen Bestand der Strasse durch Bescheid ein für allemal rechtskräftig festgestellt werden, also ein für alle Beteiligten rechtsverbindlicher Zustand hergestellt wird. Um eine Belastung der Landesregierung mit der Behandlung kleinerer Bauvorhaben zu vermeiden, ist einerseits die Möglichkeit einer Übertragung der Zuständigkeit auf die Bezirksverwaltungsbehörde vorgesehen, andererseits in Absatz 8 verfügt, dass bei Bauvorhaben geringen Umfanges von der Durchführung des Baubewilligungsverfahrens überhaupt Abstand genommen werden kann, wenn fremde Interessen nicht berührt werden oder über sie eine Einigung erzielt wurde.

Durch die Bestimmung des Abs. 6 wird den immer wieder aufgetauchten Zweifeln begegnet, ob für Strassenbrücken und sonstige Strassenbauwerke eine Bewilligung im Sinne der Bauordnung erforderlich ist. Da diese Baulichkeiten mit dem Erdboden in fester Verbindung stehen und ohne besondere Veränderungen und fachtechnische Massnahmen nicht entfernt und an einem anderen Ort wieder aufgestellt werden können, da ferner ihre korrekte Ausführung zweifellos ein besonderes Mass bautechnischer Kenntnisse voraussetzt, auch wegen ihrer Beschaffenheit öffentliche Interessen (z.B. Verkehrssicherheit) berührt werden, würden sie nach der einschlägigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (siehe die Erkenntnisse 1 bis 4 auf Seite 43 der Manz'schen Ausgabe der n.ö. Bauordnung, 3. Auflage) zweifellos unter den Begriff einer

konsenspflichtigen Bauführung fallen. Nun enthält aber die Bauordnung keinerlei besondere Bestimmungen über die Brückenbauten und es wurden diese daher in der Praxis seit jeher im Sinne des § 4 des n.ö. Landesstraßengesetzes aus 1894 als Teile der betreffenden Straße behandelt und keinem baupolizeilichen Verfahren unterzogen. Während die Wiener Bauordnung die Erteilung einer besonderen Baubewilligung für Brücken ausdrücklich vorsieht, ist in Abs. 6 des Entwurfes angeordnet, daß die Baubewilligung für den Straßenbau auch die Genehmigung von Brücken und sonstigen Straßenbauwerken im Zuge der Straße nach den Bestimmungen der Bauordnung mitumfaßt. Die Erteilung einer besonderen baupolizeilichen Bewilligung wurde für überflüssig erachtet, da die bautechnischen Belange im Rahmen des vorliegenden Bewilligungsverfahrens gewahrt werden können und im Interesse einer vereinfachten Verwaltung auch gewahrt werden sollen. (Attraktionskompetenz).

Zu §§ 7 bis 11: Enteignungsbestimmungen sind sowohl im § 13 des geltenden n.ö. Landesstraßengesetzes als auch in allen anderen Landesstraßengesetzen und im Bundesstraßengesetz enthalten. Während aber der § 13 des n.ö. Landesstraßengesetzes von 1894 sich mit dem Hinweis begnügt, daß das Erkenntnis über die Enteignung nach Maßgabe der bestehenden Gesetze und Verordnungen der politischen Behörde zusteht, so daß im Sinne des Artikels 13 des Verwaltungsentlastungsgesetzes, BGBl. Nr. 277/1925, für das Enteignungs- und Entschädigungsverfahren die Bestimmungen des Eisenbahnteignungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, anzuwenden sind, enthalten die modernen Straßengesetze der Bundesländer ausführliche Enteignungsbestimmungen, denen ebenso wie dem § 15, Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes gemeinsam ist, daß sowohl die Fällung des Enteignungserkenntnisses, als auch die keiner Anfechtung im Verwaltungswege

unterliegende Entscheidung über die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsbehörde zusteht, wobei es jedem der beiden Teile freisteht, die Feststellung des Entschädigungsbetrages durch das ordentliche Gericht zu begehren. Gegenüber diesem in den anderen Straßengesetzen verankerten Rechtszustand ergibt sich daher nach dem vorliegenden Entwurf der grundsätzliche Unterschied, daß-  
ebenso wie dies bisher in Niederösterreich der Fall war - die Verwaltungsbehörde vom Anfang an mit der Entschädigungsfrage nichts zu tun hat, diese vielmehr ausschließlich in die Entscheidungszuständigkeit der Gerichte fällt. Die erstangeführte Art der Regelung (Entscheidung über die Entschädigung durch die Verwaltungsbehörden) hat sich, so bestechend sie im ersten Augenblick auch wirken mag, nach den in Niederösterreich gesammelten Erfahrungen nicht bewährt.

Die Einholung oft mehrerer Sachverständigengutachten durch die Verwaltungsbehörde bedeutet eine empfindliche finanzielle Belastung für die in der überwiegenden Zahl der Fälle "öffentlich-rechtlichen" Projektanten (Land, Gemeinden), während sich auf der anderen Seite durch die Einschaltung der Verwaltungsbehörde als Entscheidungsinstanz ein praktischer Vorteil kaum ergibt. Wird nämlich im Sinne des § 22 Eisenbahnteilnehmungsgesetz ein zulässiges Übereinkommen in der Entschädigungsfrage erzielt, so kommt die Entscheidung der Verwaltungsbehörde hierüber ohnehin in Wegfall, während bei Abgang einer gütlichen Einigung fast immer damit gerechnet werden muß, daß sich die Enteigneten auch mit der Feststellung der Entschädigung durch die Verwaltungsbehörde nicht zufrieden geben, sondern die Entscheidung des ordentlichen Gerichtes anrufen werden. In dieser überwiegenden Zahl der Fälle bedeutet dann die Entscheidung der Verwaltungsbehörde in der Entschädigungsfrage nur einen Umweg, eine Verteuerung und Verzögerung. Auch wird die Festsetzung der Entschädigung durch ein am konkreten Bauvorhaben völlig uninteressiertes Gericht von den Betroffenen weit eher als objektiv empfunden werden, als die Entscheidung einer Behörde, die selbst als Projektant einer Landes- oder Bezirksstraße auftritt. Die Übertragung der Entscheidung an die

Gerichte entspricht somit auch rechtsstaatlichen Gesichtspunkten besser als jene durch die Verwaltungsbehörden.

Der 2. Satz des § 10 soll den im größeren Ausmaß betriebenen Grundspekulationen, wie sie die Praxis ergeben hat, vorbeugen.

Zu § 12: Vorarbeiten: Die Erteilung einer Genehmigung zur Vornahme von Vorarbeiten für Straßenbauten ist dem geltenden n.ö. Landesstraßengesetz fremd. Eine solche Bewilligung sah erstmalig der § 42 des Eisenbahnteilungsgesetzes für Eisenbahnbauten vor. Da eine solche Bestimmung auch für die Projektierungsarbeiten der Straßenverwaltungen unentbehrlich ist, enthalten sowohl das Bundesstraßengesetz (§ 16), als auch alle anderen modernen Landesstraßengesetze eine analoge Vorschrift. Daß bei der Bewilligung von Vorarbeiten der Bezirksverwaltungsbehörde nicht nur die Zuständigkeit zur Entscheidung über die Zulässigkeit einzelner vorzunehmender Handlungen, sondern auch vorbehaltlich des Rechtsweges im Gegensatz zu der in den §§ 7 bis 11 für die Enteignung getroffenen Regelung die Kompetenz zur Entscheidung über die Schadloshaltung eingeräumt wird, ist sachlich damit zu rechtfertigen, daß es sich hier fast immer um Eingriffe geringen Umfanges und um Entschädigungsbeträge von untergeordneter Bedeutung handeln wird und daher angenommen werden kann, daß der Grundeigentümer sich in aller Regel mit der Entscheidung der Verwaltungsbehörde zufriedengeben wird.

Zu § 13: Bauausführung: Der Abs. 1 lehnt sich an § 4, Abs. 1, des Bundesstraßengesetzes an. Ebenso sind die Absätze 3, 5 und 6 parallel zu den Bestimmungen des oberösterreichischen Landesstraßengesetzes gefaßt worden.

Zu § 15: Baumpflanzungen. Grundsätzlich sollen alle Landes-, Bezirks-, Eisenbahnzufahrts- und Konkurrenzstraßen und nach Möglichkeit auch die Gemeindestraßen Baumreihen aufweisen. Diese können entweder auf Straßen- oder Privatgrund zu stehen kommen. Im ersteren Fall werden



sie immer von der Straßenverwaltung gepflanzt, erhalten und genutzt und zwar letzteres kraft besonderer gesetzlicher Anordnung einschließlich des Überhanges. Da es aus früherer Zeit vereinzelt auch Baumreihen auf Straßengrund gibt, die noch den Anrainern gehören und von diesen genutzt und erhalten werden, mußte eine Bestimmung vorgesehen werden, wonach die Ergänzung solcher Baumreihen oder die Entfernung einzelner Bäume aus diesen nach den Weisungen der Straßenverwaltung zu erfolgen hat. Auf Anrainergrund kann entweder der Anrainer selbst die Straßenbäume pflanzen und erhalten, wogegen ihm die Nutzung der Bäume - wieder einschließlich des Überhanges - überlassen wird oder er kann die Pflanzung, Erhaltung und Nutzung der Bäume durch die Straßenverwaltung gegen angemessene Entschädigung dulden. Weigert sich der Grundeigentümer diese Maßnahmen der Straßenverwaltung zu dulden, so kann das Recht der Pflanzung, des dauernden Bestandes und der Wartung der Straßenbäume im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Für die Pflanzung von Bäumen auf Nachbargrundstücken, die lediglich im Interesse des Grundbesitzers erfolgt, ist eine Entfernung von 3 m vom Straßenrand vorgeschrieben, wobei ein allfälliger Überhang wieder dem Anrainer überlassen bleibt. Diese Bestimmung dient einerseits der Straßenerhaltung, andererseits der Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Sichtverhältnisse.

Zu § 16: Baulast. Infolge der Auflösung der Straßenbezirke und Bezirksstraßenausschüsse in Niederösterreich ist neben der Erhaltung der Landesstraßen auch jene der Bezirksstraßen zur Gänze an das Land gefallen. § 16 des Entwurfes bestimmt nun, daß die Kosten des Baues und der Erhaltung von Landesstraßen und Bezirksstraßen das Land zu tragen hat. Die Gemeinden trifft in dieser Bestimmung keine andere Last als die im folgenden Paragraph festgehaltene Leistungsregelung hinsichtlich der Ortsdurchfahrten. Zu den Kosten des Baues und der Erhaltung von Bezirksstraßen tragen die Gemeinden nur insofern bei, als sie sich auf Grund von Vereinbarungen hiezu bereit er-

klären. Des weiteren ist vorgesehen, daß die Grunderwerbskosten für Straßenbauten die Gemeinden zu tragen haben, in deren Gebiet die neue oder verbesserte Straßenstrecke gelegen ist.

Die Erhaltung der notwendigen Gemeindestraßen obliegt der Gemeinde, für alle nicht notwendigen Gemeindestraßen, sofern sie nicht überhaupt aufgelassen werden können, haben demnach bestehende Erhaltungsverpflichtungen fortzudauern, allenfalls können auch Erhaltungskonkurrenzen neu gebildet werden.

Zu § 17: Ortsdurchfahrten. Eine Ausnahme von den im § 16 festgelegten grundsätzlichen Bestimmungen über die Erhaltungspflicht bilden die sogenannten Ortsdurchfahrten der Landes- und Bezirksstraßen. Bestimmungen analoger Art finden sich sowohl im Bundesstraßengesetz als auch in den Landesstraßengesetzen. Für Ortsdurchfahrten soll nämlich, soweit es sich um Landesstraßen handelt, die Erhaltung durch den im § 16 verzeichneten Erhaltungsfaktor nur in dem Umfang bestritten werden, der auf vergleichbare im Freien liegende Straßenstrecken von gleicher Länge entfällt. Es wurden absichtlich nicht, wie etwa im § 6 des Bundesstraßengesetzes, die an die Ortsdurchfahrt anstossenden freien Straßenstrecken zum Vergleich herangezogen, da diese technisch anders geartet sein und daher wesentlich höhere Erhaltungskosten bedingen können (z.B. eine anschließende Bergstrecke), weshalb sie keine verlässliche Vergleichsgrundlage bilden. Mehrkosten, die sich nur infolge einer besonderen Art der Ausführung und Erhaltung der Straße und ihrer Nebenanlagen in der Ortsdurchfahrt im Interesse der Ortschaft ergeben, hat die Durchzugs-gemeinde zu tragen. Hiebei kann die Straßenverwaltung entweder die Erha.

tung der Durchfahrtsstrecke selbst gegen Ersatz des Mehraufwandes durch die Gemeinde besorgen oder sie kann diese Erhaltung der Gemeinde gegen jederzeitigen Widerruf übertragen. Je nachdem, ob der eine oder andere Modus gewählt wird, hat entweder die Gemeinde der Straßenverwaltung die Mehrauslagen für die Erhaltung der Ortsdurchfahrtsstrecke oder aber die Straßenverwaltung der Gemeinde die normalen Erhaltungskosten für eine gleichartige, im Freien gelegene Straßenstrecke nach den von der Landesregierung festgesetzten Jahresbauschbeträgen, die bei Änderung der Verhältnisse neu bestimmt werden können zu ersetzen. Eine Instanzenzug hinsichtlich der Festsetzung des Bauschbetrages wurde nicht vorgesehen, da eine Berufung von der Landesstraßenverwaltung an die Landesregierung, somit praktisch von einer Abteilung der Landesbehörde an die andere, wie sie etwa § 23, Abs.5, des oberösterreichischen Gesetzes vorsieht, nicht sinnvoll erscheint.

Die Straßenreinigung, Abraumbeseitigung, Schnee- und Eisabräumung und Glatteisbekämpfung in den Ortsdurchfahrten obliegt der Gemeinde auf eigene Kosten, außerhalb der Ortschaften gilt hierfür die allgemeine Bestimmung über die Erhaltungspflicht nach § 16. Zu §§ 18 und 19: Beiträge von Straßenbenützern. Diese Paragrafen beinhalten weitere Ausnahmen von der im § 16 grundsätzlich geregelten Erhaltungspflicht und zwar hinsichtlich aller öffentlichen Straßen. Wenn nämlich die Herstellung einer Straßenstrecke im Interesse eines bestimmten Unternehmens in einer kostspieligeren Weise, die allenfalls auch eine kostspieligere Erhaltung bedingen kann, durchgeführt wird, so hat das betreffende Unternehmen die nachgewiesenen Mehrkosten der Herstellung und Erhaltung spätestens vom Beginn der Benützung angefangen der Straßenverwaltung zu vergüten. Bei Beginn der Benützung werden daher die Mehrkosten der Herstellung zur Gänze bezahlt sein müssen und es muß vorgesorgt sein, daß von diesem Zeitpunkt an der festgesetzte Beitrag zu den Erhaltungskosten laufend abgestattet wird.

Die zweite Art der Heranziehung von Straßenbenützern und zwar zur Erhaltung, allenfalls zur Ersatzleistung für die Beschä-

digung der von ihnen benützten Straßenstrecken sieht § 19 vor und zwar können die hier angeführten ausserordentlichen Straßenerhaltungsbeiträge jenen Straßenbenützern auferlegt werden, die eine öffentliche Straße auch nur zeitweise in einem Masse benützen, daß dadurch eine erhebliche Steigerung der Erhaltungskosten eintritt. Solche ausserordentliche Strassenerhaltungsbeiträge waren schon im geltenden niederösterreichischen Landesstrassengesetz (§ 9, Abs. 3 und 4, §§ 9a, 9b, 9c und 9d) vorgesehen. Durch § 14 der 17. steuerrechtlichen Einführungsverordnung vom 11.8.1939, DRGBl. I S 1374 (Ges. Bl. f. d. L. Ö. Nr. 1022/1939), wurde ab 1. April 1939 die Einhebung von Chaussee- und ähnlichen Wegegeldern für die Benützung öffentlicher Straßen und Wege und von Beiträgen (Vorausleistungen) zur Deckung der Kosten für eine aussergewöhnliche Abnützung dieser Wege - ausgenommen für Bergstrassen- soweit der Kraftfahrzeugverkehr in Betracht kommt, verboten. Damit war der Einhebung ausserordentlicher Strassenerhaltungsbeiträge von dem ja hauptsächlich in Betracht kommenden Kraftfahrzeugverkehr die rechtliche Grundlage entzogen. Solche Erhaltungsbeiträge sind aber für die Strassenverwaltungen eine unbedingte Notwendigkeit, da die Mehrkosten, die sich aus einer aussergewöhnlichen Abnützung der Straße durch einen Massenverkehr im Interesse bestimmter Unternehmungen ergeben, unmöglich von dieser Straßenverwaltung selbst getragen werden können. Es muss daher die Mehrbelastung der Wirtschaft, die sich aus der Einhebung solcher Beiträge ergibt, wohl oder übel in Kauf genommen werden. In der Erkenntnis dieser Notwendigkeit wurden ähnliche Bestimmungen z. B. auch in die Straßengesetze für Oberösterreich (§ 16 ff.) und Salzburg (§ 6, Abs. 4) sowie in beschränkterem Umfang in das Tiroler Straßengesetz (§ 36) eingebaut.

Zu §§ 20 und 21: Notstandsmassnahmen. Die hier vorgesehenen Notstandsmassnahmen bei Elementarereignissen sind im Wesen den analogen Bestimmungen der §§ 26 und 27 des Bundesstrassengesetzes vom 18.2.1948, BGBl. Nr. 59, nachgebildet, finden sich aber auch in den anderen Landesstrassengesetzen. Abweichend von der bundesgesetzlichen Regelung ist zur Entscheidung über die Höhe der Entlohnung

von Arbeiten und der Vergütung für die Beistellung von Fahrzeugen und Tieren bei Abgang einer gütlichen Einigung die Bezirksverwaltungsbehörde berufen. Dass in den in diesem Abschnitt angeführten Fällen auch zur Feststellung der Entschädigungen zunächst die Bezirksverwaltungsbehörde berufen wird, ist durch die Dringlichkeit der Massnahmen und die verhältnismässige Geringfügigkeit der in Betracht kommenden Entschädigungsbeträge gerechtfertigt. Die Notstandsmassnahmen bestehen in der Heranziehung tauglicher Arbeitskräfte am Schadensorte oder in einer Nachbargemeinde zur Leistung der erforderlichen Handarbeiten und in der Anforderung an Fahrzeugen und Zugtieren, die im eigenen Wirtschaftsbetriebe entbehrlich sind. Die Anforderung erfolgt durch die Strassenverwaltung beim Bürgermeister. Im Streitfalle entscheidet die Bezirksverwaltungsbehörde. Schäden, die sich aus der Beistellung von Fahrzeugen oder Tieren ergeben, sind gerichtlich geltend zu machen. Auch Baustoffe, Werkzeuge und Geräte, die am Schadensort nicht zu angemessenen Preisen erhältlich sind, und unverbaute Liegenschaften, deren vorübergehende Benützung erforderlich ist, können angefordert werden. Diese Notstandsbestimmungen können auch bei Schneeverwehungen oder Glatteisbildung im grossen Umfang in Anwendung gebracht werden.

Zu §§ 22 bis 32: Eisenbahnzufahrts- und sonstige öffentliche Konkurrenzstrassen.

Abweichend von § 1 des in Niederösterreich geltenden Eisenbahnzufahrtsstrassengesetzes vom 24. April 1874, LGBI. Nr 24, ist der § 23 so gefasst worden, dass im Einzelfalle immer nur eine einzige Strasse als Eisenbahnzufahrtsstrasse in Betracht kommt. Die gleiche Fassung findet sich in allen anderen Landesstrassengesetzen. Über die Notwendigkeit der Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstrasse entscheidet die Landesregierung. Zufahrtsstrassen, die ausschliesslich im Interesse der Eisenbahn selbst oder privater Unternehmungen und Personen liegen, sind von diesen Interessenten zu erhalten. Für Eisenbahnzufahrtsstrassen anderer Art ist eine Konkurrenz zur Tragung der Bau- und Erhaltungskosten zu bilden. Bei einer mündlichen Verhandlung, zu der die Eisenbahnunternehmung, die interessierten Gemeinden, Grundeigentümer und Unternehmungen zu

laden sind, ist ein gütliches Übereinkommen über die Kostentragung zu versuchen., bei Abgang eines solchen ist eine Zwangskonkurrenz durch Bescheid der Landesregierung zu bilden. Die Rechtsverhältnisse der Konkurrenz, die Rechtspersönlichkeit hat, werden durch eine von der Versammlung der Beteiligten beschlossene und von der Landesregierung genehmigte Satzung geregelt. Zufahrtsstrassen zu Schiffstationen, Flughäfen und Autobusbahnhöfen sind wie Eisenbahnzufahrtsstrassen zu behandeln. Für öffentliche Strassen und Brücken, die vorwiegend einem bestimmbar, mit der Gesamtheit der Gemeindebewohner jedoch nicht zusammenfallenden Kreis von Benützern dienen, ist gleichfalls eine Bau- bzw. Erhaltungskonkurrenz unter sinngemässer Anwendung der Bestimmungen über die Eisenbahnzufahrtsstrassen zu bilden.

Zu §§ 33 bis 40: Pflichten der Anrainer. § 34, Bauführungen und sonstige Anlagen an der Strasse:

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die festgesetzte Baulinie einzuhalten. Ausserhalb geschlossener Ortschaften ist bei Bauten innerhalb einer Entfernung von 10 m (bei Gemeindestrassen von 5 m) vom Strassenrand die Strassenverwaltung Partei im Bauverfahren. Bei Bauten, die eine grössere Ansammlung von Fahrzeugen zur Folge haben (Gasthäuser, Schmieden, Wagnereien, Kraftfahrzeugwerkstätten, Tankstellen, Holzlagerplätze, landwirtschaftliche Seilbahnen) können von der Strassenverwaltung grössere Entfernungen verlangt werden. Sind aber ungeachtet dessen nachteilige Folgen auf die Abwicklung des Verkehrs, auf die Straße oder auf Anlagen der Straße zu befürchten, so ist die Bauführung auf Antrag der Straßenpolizeibehörde und der Straßenverwaltung durch die Baubehörde zu untersagen. Bestehende genehmigte Einfriedungen und bestehende lebende Zäune müssen erforderlichenfalls gegen Entschädigung entfernt oder umgestaltet werden, unbefugt errichtete sind ohne Entschädigungsanspruch zu beseitigen. Das gleiche gilt bezüglich Düngerstätten und Düngergruben, die auf die Strasse einen nachteiligen Einfluß ausüben. Eine in den anderen Strassengesetzen nicht vorgesehene Bestimmung enthält der § 33, Abs. 7 dieses Entwurfes. Sie entspringt einem dringenden Bedürfnis der Praxis und schafft die Grundlage, um

die Beseitigung des ordnungswidrigen Zustandes von Anlagen auf Anrainergrundstücken, durch die der Strassenzustand nachteilig beeinflusst wird, dem Eigentümer (Benützungsberechtigten) der Anlage auf dessen Kosten aufzutragen.

§ 34 Waldungen:

Die Höchstbreite, bis zu welcher die Strassenverwaltung eine Abholzung von an die Strasse anrainenden Waldungen verlangen kann, wurde in Angleichung an die anderen Strassengesetze mit 4 m vom Strassenrand vereinheitlicht.

§ 35, Ablagerungen, Schneezäune und Schlammableitungen auf Anrainergrund:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen dem § 48, Abs. 1 und 2, der Landes-Strassenpolizeiordnung 1936 vom 31. Jänner 1936, LGBl. Nr. 42, der durch § 70 des Strassenpolizeigesetzes aufrecht erhalten worden ist.

§ 36, Ablagerungen und Wasserableitungen auf Strassengrund: entspricht dem gleichfalls noch geltenden § 50, Abs. 1 und 2 der niederösterreichischen Landes-Strassenpolizeiordnung 1936.

§ 37, Pflügen neben der Strasse: entspricht dem § 47, Abs. 7, der Landes-Strassenpolizeiordnung.

§ 38, Überbrückung von Strassengräben:

entspricht dem § 47, Abs. 6, der Landes-Strassenpolizeiordnung.

§ 39, sonstige Anlagen und Verrichtungen:

entspricht dem § 47, Abs. 2, der nö. Landes-Strassenpolizeiordnung 1936.

§ 40. Für die in diesem Abschnitt angeführten Beschränkungen des Eigentumsrechtes gilt, soweit sie sich nicht als Einschränkungen zur Erhaltung und Förderung des allgemeinen Wohles im Sinne des § 364 ABGB. darstellen (§ 33, Abs. 1 bis 5, § 35, Ziff. 2, § 37 und § 39 des Entwurfes), der Grundsatz, dass Entschädigung zu leisten ist. Sowohl über die Notwendigkeit, Zulässigkeit und den Umfang der Verpflichtung, als auch über die Höhe der Entschädigung

entscheidet die Bezirksverwaltungsbehörde, jedoch steht hinsichtlich des Entschädigungsbetrages innerhalb eines Jahres der ordentliche Rechtsweg offen. Die Übertragung der Entscheidung über die Höhe der zu leistenden Entschädigungen an die Bezirksverwaltungsbehörde ist in diesen Fällen angesichts der verhältnismässig geringfügigen Eingriffe gerechtfertigt, da anzunehmen ist, dass die Beteiligten sich in der Mehrzahl der Fälle mit der Entscheidung der Bezirksverwaltungsbehörde abfinden werden. Die einzige Ausnahme gegenüber dem Grundsatz der vollen Schadloshaltung enthält Abs. 2, der für Massnahmen in Waldungen nach § 34 eine Entschädigung nur für den Fall vorsieht, als hiedurch eine im Verhältnis zur Gesamtnutzung empfindliche Einbusse bewirkt wird. Die Bestimmung geht nicht so weit wie § 19 des Bundesstrassengesetzes vom 18. 2. 1948, BGBl. Nr. 59, der für das Auslichten oder die Bewirtschaftung von Wäldern nach einer bestimmten Betriebsweise innerhalb 4 m vom äusseren Strassenrand überhaupt keinen Anspruch auf Entschädigung vorsieht.

Zu § 41: Zuständigkeiten.

Die Abs. 1 bis 4 regeln die Zuständigkeiten in Strassensachen.

Hienach obliegen der Landesregierung:

die Genehmigung zur Übernahme in die Kategorie der Landes- oder Bezirksstrassen, deren Auflassung und die Neuerrichtung von Strassen dieser Kategorien, soferne der Landtag im Finanzgesetz die erforderlichen Geldmittel vorgesehen hat.

Umlegungen, Um- oder Ausbauten von Landes- und Bezirksstrassen, die Aufsicht über die Erhaltung der Landes- und Bezirksstrassen, die Oberaufsicht über die Eisenbahnzufahrts- und sonstige Konkurrenzstrassen einschliesslich der Überwachung der Gebarung der Konkurrenzausschüsse, die Oberaufsicht über Erhaltung und Verwaltung der Gemeindestrassen und die Verwaltung der Landes- und Bezirksstrassen;

die Entscheidung über die Notwendigkeit einer öffentlichen Gemeindestraße (Brücke, Straßenbauwerk) bzw. über die Zulässigkeit ihrer Auflassung;

Der Bezirksverwaltungsbehörde:

die Entscheidung über die Auflassung öffentlicher Gemeindestraßen (Wege);

der Gemeinde:

Die Einreihung einer Strasse als Gemeindestrasse, die Verwaltung und unmittelbare Strassenaufsicht bezüglich der Gemeindestrassen;



den Konkurrenzausschüssen:

Die Verwaltung der Eisenbahnzufahrts- und sonstigen Konkurrenzstrassen.

Gegenüber Strassenverwaltungen, die in der Erfüllung ihrer Pflichten säumig sind, bestehende nachstehende Zwangsmittel:

1.) gegenüber einer Gemeinde, die einer in Handhabung der Strassenaufsicht erlassenen Anordnung der Landesregierung (Landesstrassenverwaltung) nicht nachkommt, die Ersatzvornahme durch die Landesstrassenverwaltung auf Kosten der Gemeinde;

2.) gegenüber allen Strassenverwaltungen, mit Ausnahme der Landesstrassenverwaltung selbst, die Pflicht der Bezirksverwaltungsbehörde die Erhaltung der Strassen in ordnungsmässigem Zustande wahrzunehmen und erforderlichenfalls die Intervention der zur Oberaufsicht berufenen Landesregierung anzurufen. Diese Bestimmung entspricht dem § 20 des n. ö. Landesstrassengesetzes vom 19. April 1894, LGBl. Nr. 20.

Für die Herstellung von Strassen, die nicht unter das Landesstrassengesetz fallen (z.B. Privatstrassen, Güter- und Seilwege und sonstige nicht öffentliche Konkurrenzwege), ist die Anzeige an die Landesstrassenverwaltung vor Baubeginn zum Zwecke der Abstimmung mit dem öffentlichen Strassennetz und das Recht der Landesregierung, die erforderlichen Abänderungen des Bauentwurfes bescheidmässig vorzuschreiben, vorgesehen. Letzteres Recht ist mit 2 Monaten begrenzt, so dass, falls ein Bescheid innerhalb dieser Frist nicht erlassen wird, mit der beabsichtigten Strassenherstellung nunmehr begonnen werden kann.

Zu § 42: Schliessung von Strassen:

entspricht dem noch geltenden § 71 der n. ö. Landes-Straßenpolizeiordnung 1936.

Zu § 43: Haftung:

entspricht dem § 11, 1. Satz des Bundesstrassengesetzes vom 18. Februar 1948, BGBl. Nr. 59.

Zu § 44: Übertretungen und Strafen:

Neben einigen besonderen Straftatbeständen enthält der Paragraph eine allgemeine Strafsanktion für alle Übertretungen des Gesetzes und der auf seiner Grundlage erlassenen allgemeinen verbindlichen Anordnungen, soweit

nicht ein strafgerichtlich oder nach den Strassenpolizeivorschriften zu ahndender Tatbestand vorliegt. Die Strafbehörde entscheidet auch über die privatrechtlichen Ansprüche der Strassenverwaltung gegenüber dem Beschuldigten, die aus der Übertretung abgeleitet werden.

Niederösterreichische Landesregierung:

K a r g l

Landeshauptmannstellvertreter.