

G.Z.L.A. I/6-220/55-1956.

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

Hoher Landtag!

Kanzlei des Landtages
von Niederösterreich

Eing. 11. JULI 1956

Zl.: 302/1 ~ Ausstr.

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 Ausflösung der Straßenkonkurrenzbezirke und Bezirksstraßenausschüsse (Verordnung vom 25. Jänner 1940, G.Bl.f.d.L.Ö.Nr. 19) das Gerüst seines organisatorischen Ausbaues 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, Deutsche 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, Deutsche RGBl. I/1940, S. 16 (G.Bl. f. d. L. Ö. Nr. 7/1940) eingeführten deutschen Rechtsvor-

schriften, nämlich das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934, Deutsches RGBL. I S. 342, und die Durchführungsverordnung hiezu vom 7. Dezember 1934, Deutsches RGBL. I S. 1237 (abgeändert mit Verordnung vom 25. März 1939, Deutsches RGBL. I S. 629), ferner die Verordnung über die Straßenverzeichnisse vom 27. September 1935, Deutsches RGBL. 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 neunten 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 das Gesetz vom 22. Juni 1948, LGBL. Nr. 41, die reichsrechtlichen 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. Februar 1955 ein neues Straßenverwaltungsgesetz beschlossen.

Der vorliegenden Entwurf eines neuen niederösterreichischen Straßengesetzes ist nun 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 Zwecke 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: Privatstraßen, Merkmale der Öffentlichkeit.

In Niederösterreich war nach § 3, Abs. 4 des n.ö. Landesstraßengesetzes zur Entscheidung, ob einer Straße die Merkmale der Öffentlichkeit zukommen, 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 (solche Entscheidungen kommen verhältnismässig selten vor), während andererseits die Einschaltung einer von lokalen Bindungen freien Behörde eine objektivere Rechtsfindung gewährleistet.

Zu § 3: Einteilung der Straßen.

Im Gegensatz zu anderen Straßengesetzen wurde die Einteilung auf drei Straßenkategorien beschränkt und zwar auf Landeshauptstraßen, früher Landesstraßen, Landesstraßen, früher Bezirksstraßen und Gemeindestraßen. Mit Abs. 5, der Brücken und Straßenbauwerke als Teile der Straße erklärt, korrespondiert § 6, Abs. 6, wonach die Bewilligung für eine Straße auch die Genehmigung allfälliger Brücken und sonstiger Straßenbauwerke nach den Bestimmungen der Bauordnung mitumfaßt.

Zu § 5: Straßenbenützung

Der Absatz 1 lehnt sich inhaltlich an § 21 des Bundesstraßengesetzes an, abweichend davon wird jedoch eindeutig zum

Ausdruck gebracht, daß es sich nicht um einen Hoheitsakt sondern um eine vertragliche Abmachung handelt, und der Bezirksverwaltungsbehörde außerdem die Berechtigung eingeräumt, die Entfernung nicht bewilligter Anlagen jederzeit, die Abänderung oder Beseitigung bewilligter Bauführungen auf Kosten des Benützungsberechtigten dann zu verfügen, wenn dies durch Verlegung oder sonstige Abänderungen der Straße oder auch Verkehrsrücksichten notwendig wird. Gemäß Abs. 5 gehen erteilte Dauerbewilligungen 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, Trassenbegehung, Baubewilligung.

Die Anordnung einer eigenen Bauverhandlung, Trassenbegehung und Bewilligung bei Straßenbauten ist allen modernen Straßenverwaltungsgesetzen eigen und entspricht einem dringenden 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 Parteiinteressen 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 Umfangs von der Durchführung des Bewilligungsverfahrens 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 als Genehmigung von Brücken und sonstigen Straßenbauwerken im Zuge der Straße nach den Bestimmungen der Bauordnung gilt. 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 nö. 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 Eisenbahnteignungsgesetz ein zulässiges Übereinkommen in der Entschädigungsfrage erzielt, so kommt die Ent-

scheidung 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. Die Bestimmungen des 2. und 3. Satzes des § 10 sollen 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 nö. Landesstraßengesetz fremd. Eine solche Bewilligung sah erstmalig der § 42 des Eisenbahneignungsgesetzes 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 unter-

geordneter 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 öffentlichen Straßen 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 Straßebäume 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 Straßebäume im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Für die Pflanzung von Bäumen auf anrainenden Grundstücken, die lediglich im Interesse der Besitzer 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 Bezirksstraßen-ausschüsse 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 Landeshauptstraßen und Landesstraßen 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 erklären. 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 Gemeindestraßen obliegt der Gemeinde. Bestehende Erhaltungsverpflichtungen haben 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 ausschließende im Freien liegende Straßenstrecken von gleicher Länge entfällt. Mehrkosten, die sich nur infolge einer besonderen Art der Ausführung und Erhaltung der Straßen und ihrer Nebenanlagen in der Ortsdurchfahrt im Interesse der Ortschaft ergeben, hat die Durchzugsgemeinde zu tragen. Hiebei kann die Straßenverwaltung entweder die Erhaltung 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. Ein 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 Beschädigung 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 Wege - geldern für die Benützung öffentlicher Straßen und Wege und von Beiträgen (Vorausleistungen) zur Deckung der Kosten für eine außergewöhnliche Abnutzung 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 Abnutzung der Straße durch einen Massenverkehr im Interesse bestimmter Unternehmungen ergeben, unmöglich von der 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 Elementarerereignissen 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 Arbeitskräften 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 Schadensort oder in einer Nachbargemeinde zur Leistung der erforderlichen Handarbeiten und in der Anforderung von 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.

§§ 22 und 23 handeln von den Beitragsgemeinschaften hinsichtlich öffentlicher Straßen oder Privatstraßen, die gemäß § 1, Abs. 2 als öffentliche gelten. Bestehende solche Gemeinschaften sollen weitergelten, aber, falls sich die Verkehrsverhältnisse wesentlich geändert haben, neu geregelt werden können. Auch können solche Beitragsgemeinschaften neu von der Landesregierung festgesetzt werden. Das hierüber abgeführte Ermittlungsverfahren regelt § 23.

Zu §§ 24 bis 31: Pflichten der Anrainer.

§ 24, 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 5m) 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 nur mit Zustimmung der Straßenpolizeibehörde bzw. der Straßenverwaltung durch die Baubehörde zu bewilligen. 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 § 24, 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.

§ 25: 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 Straßenrand vereinheitlicht.

§ 26: 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.

§ 27: Ablagerungen und Wasserableitungen auf Straßen-
grund:

entspricht dem gleichfalls noch geltenden § 50, Abs.1 und 2 der niederösterreichischen Landes-Straßenpolizeiordnung 1936.

§ 28: Pflügen neben der Straße:

entspricht dem § 47, Abs. 7 der Landes-Straßenpolizeiordnung.

§ 29: Überbrückung von Straßengräben:

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

§ 30: Sonstige Anlagen, Handlungen und Unterlassungen an öffentlichen Straßen,

entspricht dem § 47, Abs. 2 der n.ö. Landesstraßenpolizeiordnung 1936.

§ 31: 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 (§ 24, Abs. 1 bis 5, § 26, Ziff. 2, § 28 und § 30 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 § 25 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 § 32: 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, sofern der Landtag im Finanzgesetz die erforderlichen Geldmittel vorgesehen hat;

Umlegungen, Um- oder Ausbauten von Landes- und Bezirksstraßen, die Oberaufsicht über Erhaltung und Verwaltung der Gemeindestraßen und die Verwaltung der Landes- und Bezirksstraßen sowie die Überwachung allfälliger Beitragsgemeinschaften hinsichtlich von Landes- und Bezirksstraßen;

die Entscheidung über die Zulässigkeit der Auflassung einer Gemeindestraße;

der Gemeinde:

Die Einreihung einer Straße als Gemeindestraße, die Verwaltung und unmittelbare Straßenaufsicht bezüglich der Gemeindestraßen.

Für die Herstellung von Straßen, die nicht unter das Landesstraßengesetz fallen (z.B. Privatstraßen, Güter- und Seilwege), 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 § 33: Schließung von Straßen:

entspricht dem noch geltenden § 71 der n.ö. Landesstraßenpolizeiordnung 1936.

Zu § 34: Haftung:

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

Zu § 35: 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. >

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

- 1.) Der vorliegende Gesetzentwurf wird genehmigt,
- 2.) die Landesregierung wird beauftragt, das zur Durchführung des Gesetzentwurfes Erforderliche zu veranlassen.

Wien, am 12. Juli 1956.

N. ö. Landesregierung:

K a r g l

Landeshauptmannstellvertreter.