

Zusammenfassung
der Stellungnahmen

zu

zum Entwurf des NÖ Straßengesetzes 1998

- BMwA:** Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (inkl. Bundeskanzleramt, BM für Justiz und BM für Wissenschaft und Verkehr),
- VD:** Landesamtsdirektion-Verfassungsdienst
- FGVV:** Verband Freiheitlicher und Unabhängiger Gemeindevertreter
- VPVV:** Verband NÖ Gemeindevertreter der ÖVP
- SPGVV:** Verband Sozialdemokratischer Gemeindevertreter
- WK:** Wirtschaftskammer NÖ
- LK:** NÖ Landes-Landwirtschaftskammer
- IK:** Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für Wien, NÖ & Bgld.
- AK:** Kammer für Arbeiter und Angestellte für NÖ
- ARGE BH:** Arbeitsgemeinschaft der Bezirkshauptleute
- STAD:** Arbeitsgemeinschaft der Stadtamtsdirektoren
- LAD3:** Allgemeine Verwaltungsangelegenheiten
- LAD4:** Rechtsbüro
- BD1:** Allgemeiner Baudienst
- BD2:** Bau-, Agrar- und Verkehrstechnik
- BD5:** Vermessung
- IVW3:** Innere Verwaltung - Gemeinden
- RU4:** Umweltrecht und Umweltkoordination
- RU5:** Naturschutz
- RU7:** Gesamtverkehrsangelegenheiten
- ST1:** Allgemeiner Straßendienst
- BH HL:** Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn
- BH ZT:** Bezirkshauptmannschaft Zwettl

NÖ Straßengesetz 1998

Inhaltsverzeichnis

Allgemeines

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Zuständigkeit
- § 3 Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde
- § 4 Begriffsbestimmungen
- § 5 Landesstraßen
- § 6 Gemeindestraßen
- § 7 Privatstraßen mit Öffentlichkeitscharakter
- § 8 Wintersperre von Straßen

Bau von Straßen

- § 9 Planung von Straßen
- § 10 (14) Schutz der Nachbarn
- § 11 Enteignung
- § 12 (13) Bewilligungsverfahren
- § 13 (12) Parteien
- § 14 (10) Verpflichtungen der Grundeigentümer

Kostentragung, Sondernutzung

- § 15 Straßenbaulast
- § 16 Beiträge von Unternehmen
- § 17 Beitragsgemeinschaft
- § 18 Sondernutzung

Umgesetzte EU-Richtlinien, Übergangs- und Schlußbestimmungen

- § 19 Umgesetzte EU-Richtlinien und Informationsverfahren
- § 20 Übergangsbestimmungen
- § 21 Schlußbestimmungen

Die in Klammer stehenden Paragraphen entsprechen der Numerierung im zur Begutachtung ausgesandten Entwurf.

Allgemeines zum NÖ Straßengesetz

VPGVV I.) Allgemeines:

Bereits mit Schreiben vom 25.3.1996 hat unser Verband zum damals vorliegenden Gesetzesentwurf eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben. Der nunmehrige Entwurf unterscheidet sich vom damaligen in mehrfacher Hinsicht **positiv**. Er verfügt über ein vernünftig gegliedertes Inhaltsverzeichnis, es wurden Begriffsdefinitionen eingeführt, es wurde versucht, die Zuständigkeiten exakt und an übersichtlicher Stelle zu regeln, das Gesetz wurde sprachlich modernisiert, es wurden die einzelnen Paragraphen im Sinne einer besseren Lesbarkeit entsprechend gegliedert und es erfolgte eine inhaltliche Anpassung des „Straßenbegriffes“ an das Bundesstraßengesetz (BStG). All diese Maßnahmen entsprechen im wesentlichen den Anregungen, die von uns in der Erstbegutachtung im Jahr 1996 gemacht wurden und werden daher begrüßt. Die Klarstellung, daß die Straßenverwalter als Träger von Privatrechten tätig sind, scheint ebenfalls sinnvoll. Auch gegen den Entfall der Strafbestimmungen besteht kein Einwand.

Negativ ist allerdings zu bemerken, daß in manchen Bereichen den Anliegen unseres Verbandes und damit den Interessen der Gemeinden nicht entsprochen wurde. Weiters scheint die grundsätzlich begrüßenswerte und in weiten Teilen auch gelungene Deregulierung punktuell über das Ziel hinausgeschossen zu sein (dazu später).

SPGVV Grundsätzliches:

Der Gesetzesentwurf soll das bestehende NÖ Landesstraßengesetz LGBl. 8500 in der letztgültigen Fassung ersetzen. Der Gesetzesentwurf ordnet die einzelnen Materien neu und bedient sich einer vereinfachten Sprachregelung. Die Anzahl der Paragraphen wird deutlich reduziert. Es ist festzustellen, daß die neuen Vorschläge für die Formulierungen in vielen Bereichen unschärfer und damit anfechtbar werden. Im einzelnen wird bei der Beschreibung der Paragraphen noch auf diese Tatsache einzugehen sein.

WK Gegen einen Großteil der geplanten Änderungen, die aus dem Blickwinkel der Anpassung der rechtlichen Vorschriften an praktische Gegebenheiten sowie der rechtlichen Notwendigkeit als erforderlich erachtet werden, werden keine Einwendungen erhoben.

AK Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich teilt mit, daß gegen den im Betreff genannten Gesetzentwurf keine Einwände erhoben werden.

ARGEBH Gegenüber der bisher geltenden Regelung ist der Entwurf grundsätzlich zu begrüßen, da er im wesentlichen den Kriterien in den Erläuterungen hinsichtlich Vereinfachung, Übersichtlichkeit, Verständlichkeit und effizienter Vollziehbarkeit entspricht.

IVW3 Grundsätzlich ist eine Neuregelung bzw. Anpassung der landesstraßenrechtlichen Vorschriften an die seit Erlassung des NÖ Landesstraßengesetzes, welches in seinen Grundzügen auf das Jahr 1894 zurückgeht, geänderten Verhältnisse zu begrüßen. Festzuhalten ist aber, daß auch im vorliegenden Entwurf hoheitsrechtliche und privatwirtschaftliche Aspekte - notwendigerweise - miteinander verquickt werden, sodaß die Betonung der Bezeichnung als "Organisationsgesetz für die Privatwirtschaftsverwaltung" (Seite 1 der Erläuterungen) irreführend ist.

IVGVV Zur ersatzlosen Aufhebung von Bestimmungen:

Bereits einleitend wurde festgehalten, daß unsererseits die Deregulierung grundsätzlich begrüßt wird. Dies sollte aber nicht dazu führen, daß der Straßenerhalter über keine rechtlichen Mittel mehr verfügt, Beeinträchtigungen von öffentlichen Straßen fernzuhalten. Das NÖ Straßengesetz sollte z.B. für jene Bereiche, für die die Raumordnung und die NÖ Bauordnung keine Regelungen festlegen, unbedingt Mindestabstände für Pflanzungen und bauliche Herstellungen aller Arten von Straßen vorsehen. Dies gilt sowohl für das Ortsgebiet als auch für das Freilandgebiet. Vor allem im ländlichen Raum ist immer wieder die Frage des Abstandes von Pflanzungen aktuell, vor allem bei Aufforstungen, Christbaumkulturen udgl.. Ähnlich verhält es sich bei den Abständen von Einfriedungen. Die bisherigen Regelungen der §§ 15 Abs.4 und 24 Abs.2 u.7 des NÖ Landesstraßengesetzes sollten daher - allenfalls in überarbeiteter Form - beibehalten werden.

STAD Zur ersatzlosen Aufhebung von Bestimmungen:

Deregulierung ist grundsätzlich begrüßenswert, es sollte aber nicht dazu kommen, daß der Straßenerhalter über keine rechtlichen Mittel mehr verfügt, Beeinträchtigungen von den öffentlichen Straßen fernzuhalten. Das NÖ Straßengesetz sollte zB für jene Bereich, für die die Raumordnung und die NÖ Bauordnung keine Regelungen festlegt, unbedingt Mindestabstände von Straßen für Pflanzungen und bauliche Herstellungen aller Art vorsehen. Dies gilt sowohl für das Ortsgebiet, als auch für das Freilandgebiet. Vor allem im ländlichen Raum ist immer wieder die Frage des Abstandes von Pflanzungen aktuell, vor allem bei Aufforstungen, Christbaumkulturen und dergleichen. Ähnlich verhält es sich bei den Abständen von Einfriedungen. Die bisherigen Regelungen der §§ 15 Abs. 4 und 24 Abs. 2 und 7 des NÖ Landesstraßengesetzes sollten daher – allenfalls in überarbeiteter Form – beigehalten werden.

Allgemeines

§ 1

Geltungsbereich

Dieses Gesetz regelt die Errichtung und Verwaltung aller öffent-
Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen im Land Niederösterreich.

ARGEBH § 1

Der Geltungsbereich ist weitgehend an das derzeitige NÖ-Landes-
straßengesetz angelehnt und erscheint zielführend.

BD 2 zu § 1:

Der Begriff der Öffentlichkeit der Straßen sollte in Übereinstimmung mit StVO gebracht
werden bzw. von § 1 StVO 1960 abgegrenzt werden. Gem. § 1 StVO ist die Öffentlichkeit
einer Straße aufgrund der augenscheinlichen Gegebenheiten (Beschilderung, fehlende
Einfriedung etc.) abzuleiten. Im Sinne des Entwurfes zum Landesstraßengesetz ist der
Gemeingebrauch maßgebend. (Begriffe „öffentliche Straße“ gegenüber „Straße mit
öffentlichem Verkehr“).

RU 5 Ad § 1:

Im Geltungsbereich sollte die „Erhaltung“ aufgenommen werden (wie in § 4 Z. 6).

ST 1 Zu § 1:

Es sollten die Begriffe Bau, Erhaltung und Verwaltung verwendet werden wie bei § 4 Zif. 6.

Zuständigkeit

Sofern in diesem Gesetz nicht anders geregelt, ist in Angelegenheiten, die

1. **Gemeindestraßen** betreffen

- o der Bürgermeister (der Magistrat bei Städten mit eigenem Statut) Behörde I. Instanz,
- o der Gemeinderat (der Stadtsenat bei Städten mit eigenem Statut) Behörde II. Instanz;

2. **Landeshaupt- und Landesstraßen** betreffen

- o die Bezirksverwaltungsbehörde Behörde I. Instanz,
- o die Landesregierung Behörde II. Instanz.

SPGVV Zu § 2 Zuständigkeit

Im Rahmen des Behördenverfahrens wird für Gemeindestraßen ein zweizügiger Instanzenzug neu festgelegt. Da für den Neubau für Gemeindestraßen gemäß § 13 ein Bewilligungsverfahren in den meisten Fällen erforderlich ist, wird durch den zweigliedrigen Instanzenzug das Verfahren verlängert und erschwert.

^{§ 2}
WK Wie schon in unserer Stellungnahme vom 26.3.1996 - NÖ Landesstraßengesetz - möchten wir erneut auf die Problematik eines zweigliedrigen Instanzenzuges (I. Instanz Bürgermeister, II. Instanz Gemeinderat) im Bewilligungsverfahren für Gemeindestraßen hinweisen. Das Argument der Deregulierung mit dem Ziel, Angelegenheiten innerhalb der Gemeinde zu bereinigen, kann sich durch diese beabsichtigte Neuregelung in der Praxis jedoch auch als nachteilig erweisen. Aufgrund der politischen Gegebenheiten wird ein Großteil der straßenrechtlichen Baubewilligungsverfahren in I. Instanz (Bürgermeister) und II. Instanz (Gemeinderat) kaum in der Sache anders entschieden werden. Es bleibt somit dem, der behauptet, in seinen Rechten verletzt zu sein, die Vorstellung an die Aufsichtsbehörde - allerdings mit einer enormen verfahrensbedingten zeitlichen Verzögerung.

Die geplante Änderung würde es, nach Meinung der Wirtschaftskammer Niederösterreich, zumindest notwendig machen, die Entscheidungsfrist der ersten Instanz an die NÖ Bauordnung anzugleichen.

ARGEBH § 2

Zur Zuständigkeit wird festgehalten, daß nunmehr auch im Bereich der Gemeindestraßen ein zweigliedriger Instanzenzug vorgesehen ist. Dies erscheint durchaus begrüßenswert.

ST1 Zu § 2:

Es wäre günstiger diesen Punkt "Behörden-Zuständigkeit" zu nennen.

Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde

- (1) Aufgaben, die nach diesem Gesetz von der Gemeinde zu besorgen sind, fallen in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde.
- (2) Abs.1 gilt nicht für die Festsetzung von Beiträgen nach § 16.

VPGVV Zu § 3- Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde:

§ 3 Abs 2 bestimmt, daß die Festsetzung von Beiträgen nach § 16 (Beiträge von Unternehmen) nicht in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fällt. Die Erläuternden Bemerkungen führen dazu aus:

„Die Ausnahme vom eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde nach Abs.2 ergibt sich aus § 16 Abs.4. Nach dieser Bestimmung kann nach Entscheidung der Gemeinde über einen Kostenbeitrag dessen Neufestsetzung bei Gericht begehrt werden.“

Klar scheint, daß die Gemeinde im Fall des § 16 Abs.4 im übertragenen Wirkungsbereich tätig wird. Allerdings verweist § 16 Abs.4 auf § 20 Abs.11 NÖ Raumordnungsgesetz 1976, LGBl. 8000, welcher eine bescheidmäßige Entscheidung durch die Landesregierung vorsieht, bevor die gerichtliche Neufestsetzung begehrt werden kann. Aus oben zitierten Erläuternden Bemerkungen müßte man jedoch schließen, daß die gerichtliche Neufestsetzung bereits nach Entscheidung der Gemeinde begehrt werden kann. Durch den Verweis auf § 20 Abs.11 NÖ ROG ist nun aber unklar, ob hier (im übertragenen Wirkungsbereich) ein zweigliedriger Instanzenzug (Bürgermeister als Organ im übertragenen Wirkungsbereich nach der NÖ Gemeindeordnung 1973, LGBl. 1000-9, Landesregierung) beabsichtigt ist, bevor eine gerichtliche Neufestsetzung der Beträge begehrt werden kann oder, ob - wie aus den EB hervorzugehen scheint - bereits nach der Entscheidung der Gemeinde eine gerichtliche Neufestsetzung möglich ist. Diesbezüglich bedürfte es jedenfalls einer Klarstellung.

ARGEBH § 3
wie zu § 1

STAD Zu § 3 Abs. 2:

Sagt nicht aus, ob die Gemeinde dann im übertragenen Wirkungsbereich tätig werden soll (das wäre dann der Bürgermeister mit einer außerhalb der Gemeinde liegenden II. Instanz) oder ob sie nicht doch nach § 16 Abs. 4 Behörde ist. Auch die Erläuternden Bemerkungen bringen dazu nur Unklarheit.

— *BD 2* zu § 3 Absatz 2:

Wer ist Behörde für die Festsetzung von Beiträgen für Unternehmen gemäß § 16 auf Gemeindestraßen? Querverweise auf andere Gesetze dienen nicht dem angestrebten Ziel der Übersichtlichkeit und Verständlichkeit. Es sollte klar ausgesprochen werden, daß die Gemeinde Behörde für die Festsetzung ist und bei Nichteinigung über die Kostenbeiträge nach § 16 das Gericht analog ROG zuständig ist.

§ 4

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes gelten als

1. Straßen:

Grundflächen, die unabhängig von ihrer Bezeichnung (Straße, Weg, Platz udgl.) dem Verkehr von Menschen, Fahrzeugen und Tieren dienen oder dienen sollen;

2. Bestandteile einer Straße (Straßenbauwerke):

- o unmittelbar dem Verkehr dienende Anlagen, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Rad- und Gehwege, Parkplätze, Abstellflächen, Haltestellen, Bankette, der Grenzabfertigung und Mauteinhebung dienende Flächen,
- o bauliche Anlagen im Zuge einer Straße, wie Tunnels, Brücken, Durchlässe, Straßengräben, -böschungen, Stütz- und Futtermauern und Anlagen zur Abteilung anfallender Wässer,
- o im Zuge einer Straße gelegene Anlagen zum Schutz der Nachbarn vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Straße (z.B. Lärmschutzwände),
- o im Zuge einer Straße gelegene, der Erhaltung und Beaufsichtigung des baulichen Zustandes dienende bebaute und unbebaute Grundflächen;

3. Öffentliche Straßen:

Straßen, die dem Gemeingebrauch gewidmet sind. Das sind:

- o Landeshaupt- und Landesstraßen
- o Gemeindestraßen;

4. **Naturstraßen:**

Straßen, die aus Gründen
o ihrer geringen Verkehrsbedeutung und
o des Landschaftsbildes
nicht staubfrei gemacht werden;

5. **Gemeingebrauch:**

Die jedermann zustehende bestimmungsgemäße Benützung einer
Straße für Verkehrszwecke;

6. **Straßenerhalter:**

Träger von Privatrechten, dem der Bau, die Erhaltung und die
Verwaltung einer Straße obliegen;

7. **Straßenverwaltung:**

Organe des Straßenerhalters, die von diesem mit der Besorgung
der ihm zustehenden Aufgaben betraut sind.

BMwA 1. Zu § 4:

Z 4 definiert "Naturstraßen" als Straßen, die aufgrund ihrer geringen Verkehrsbedeutung und des Landschaftsbildes nicht staubfrei gemacht werden. Die rechtliche Qualifikation solcher Straßen wird jedoch offen gelassen. In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, inwieweit Naturstraßen dem **Gemeingebrauch** gewidmet sind. Da nämlich § 4 Z 3 nur Landeshaupt- und Landesstraßen sowie Gemeindestraßen als öffentliche Straßen und somit als zum Gemeingebrauch gewidmet qualifiziert, wäre der Gemeingebrauch an Naturstraßen auszuschließen.

VPGVV **Zu § 4 - Begriffsbestimmungen:**

In **§ 4 Z.2** befindet sich ein Druckfehler. Statt „*Abteilung*“ müßte es heißen „*Ableitung*“.

Fraglich ist, ob die Unterteilung in Landeshaupt- und Landesstraßen (**§ 4 Z.3**) nicht entbehrlich ist. Das Gesetz bietet weder einen Hinweis, nach welchen Kriterien diese zwei Typen zu unterscheiden sind, noch knüpfen sich an die Unterscheidung unterschiedliche Rechtsfolgen.

VPGVV § 4 Z.6 definiert den Begriff des Straßenerhalters, was insofern zu begrüßen ist, als weder das Bundesstraßengesetz noch die Straßenverkehrsordnung eine nähere Definition enthält. Allerdings sollte zum Ausdruck kommen, daß es für einzelne Bestandteile einer Straße (z.B. für Abstellflächen) einen eigenen Straßenerhalter geben kann. Dies ist im Hinblick auf die Diskussion im Zusammenhang mit der Zuweisung von Verkehrsstrafgeldern von Bedeutung. Manche der Bezirkshauptmannschaften vertreten nämlich den Standpunkt, daß Strafgelder von Abstellflächen neben Landeshaupt- und Landesstraßen dem Land zustünden, obwohl diese Flächen dem öffentlichen Gut der Gemeinde zugehören und sie auch von der Gemeinde errichtet bzw. auf Kosten der Gemeinde erhalten werden. Selbst die Verkehrszeichen, auf Grund derer die Strafgelder erhoben werden (z.B. Kurzparkzone), werden von den Gemeinden finanziert. Die Definition des § 4 Z. 6 sollte daher lauten:

„Straßenerhalter: Träger von Privatrechten, dem der Bau, die Erhaltung und die Verwaltung einer Straße oder eines Bestandteils derselben obliegt.“

SPGW Zu § 4 Begriffsbestimmungen

Unter **Punkt 2** Bestandteile einer Straße ist im zweiten Absatz statt Abteilung der Begriff „Ableitung“ zu setzen.

Anlagen, die der Verkehrssicherheit dienen (Beleuchtung, Leiteinrichtungen, VLSA-Anlagen etc.) sind nicht Bestandteil einer Straße. Wenn Anlagen, die dem Schutz der Nachbarn dienen, zum Bestandteil einer Straße gehören, ist unverständlich, daß Anlagen die der Sicherheit des Verkehrsteilnehmers dienen, nicht zu den Bestandteilen einer Straße gehören sollen.

LK 1. Zu § 4 Z 4:

In der zitierten Bestimmung wird der Begriff „Naturstraßen“ festgeschrieben und definiert. In den erläuternden Bemerkungen zu dieser Gesetzesstelle wird ausgeführt, daß es sich um lediglich ca. 100 km dieser Art von Straße handelt und wird als Grund für die Festschreibung dieses neuen Begriffes u.a. auch die Haftung des Wegerhalters angeführt.

Gegen die Festschreibung dieses Begriffes hat die NÖ. Landes-Landwirtschaftskammer insofern Bedenken, als zu befürchten ist, daß eine Staubfreimachung aus angeblichen Kostengründen nicht mehr erfolgen wird. Betroffen davon sind wohl Straßen mit einer geringen Verkehrsfrequenz, d.h. letztendlich auch Aufschließungsstraßen zu landwirtschaftlichen Betri eben.

ARGEBH § 4

Die Übersicht über die Begriffsbestimmungen erleichtert die Handhabung und Lesbarkeit des Gesetzes. Auch der neu eingeführte Begriff der "Naturstraßen" erscheint sinnvoll.

STAD ZU § 4 Z. 2:

Im zweiten Absatz heißt es Ableitung statt Abteilung.

Außerdem sollten im ganzen Text zwecks einheitlicher Begriffe die des § 3 des Bundesstraßengesetzes übernommen werden.

In § 4 Z. 3

sollten die Begriffe des § 1 der StVO 1960 einfließen.

Die Unterteilung in Landeshaupt- und Landesstraßen ist entbehrlich. Im ganzen Gesetz findet sich nämlich kein Hinweis, nach welchen Kriterien diese zwei Typen zu unterscheiden sind. Sie sind auch im Gesetzentwurf immer gleich gewertet.

Zu § 4 Z. 6:

Hier wird der Begriff des Straßenerhalters definiert, was insofern zu begrüßen ist, als weder das Bundesstraßengesetz, noch die Straßenverkehrsordnung eine nähere Definition des Straßenerhalters enthält. Es sollte in dieser Definition aber auch zum Ausdruck kommen, daß es für einzelne Bestandteile einer Straße (zB für Abstellflächen) einen eigenen Straßenerhalter geben kann. Dies im Hinblick auf die Diskussion im Zusammenhang mit der Zuweisung von Verkehrsstrafgeldern, in der manche Bezirkshauptmannschaften den Standpunkt vertreten, Strafgelder von Abstellflächen neben Landeshaupt- und Landesstraßen stünden dem Land zu, obwohl diese Flächen dem öffentlichen Gut der Gemeinde zugehören und sie auch von der Gemeinde errichtet bzw. auf Kosten der Gemeinde (§ 17 geltendes Landesstraßengesetz und § 15 Abs. 2 des Entwurfes) erhalten werden.

Die Definition des § 4 Z. 6 sollte daher lauten:

„Straßenerhalter: Träger von Privatrechten, dem der Bau, die Erhaltung und die Verwaltung einer Straße oder eines Bestandteil derselben obliegt“.

LAD3 - Im § 4 Z. 2 müßte es wohl "Ableitung (statt: "Abteilung") anfallender Wässer" heißen.

LAD4 § 4 Zif. 5

Falls gewollt ist, daß die Landes- und Landeshauptstraßen Wege im Sinne des § 1319 a ABGB (Wegehalterhaftung) darstellen, müßte das gesetzliche Erfordernis der personenkreisbezogenen Widmung der Straße ("jedermann unter den gleichen Bedingungen für den Verkehr [...] benützt werden kann") im Entwurf ergänzt werden.

§ 4 Zif. 6

Unter dem Halter des Weges versteht die Rechtsprechung denjenigen, der die Kosten für die Errichtung und die Erhaltung des Weges trägt und die Verfügungsmacht darüber hat. Nur diesem kommt die zum Teil verschärfende, zum Teil erleichternde Wegehalterhaftung zu. Im Hinblick auf § 4 Z. 7 wäre die Verwendung des Begriffs (Straßen) Verwaltung in Z. 6 zu vermeiden.

§ 4 Zif. 7

Die Straßenverwaltung wird unter Umständen durch funktionelle und nicht organisatorische Organe des Straßenerhalters durchgeführt. Welcher Organbegriff in der gegenständlichen Ziffer gemeint ist, ist nicht erkennbar.

3D1 Zu § 4, Z 1: es wird vorgeschlagen, das und durch oder zu ersetzen.

Zu § 4, Z 2: im zweiten Absatz „bauliche Anlagen etc.“ ist das Wort „Abteilung“ durch das Wort „Ableitung“ zu ersetzen.

Im übrigen sollte überlegt werden, ob nicht auch technische Anlagen, wie Überkopfwegweiser, Leiteinrichtungen u.dgl. auch als Bestandteil einer Straße anzusehen sind.

3D2 zu § 4 Absatz 2 Punkt 1:

Wie weit sind Anlagen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs „Straßenbauwerke“? Eine Abgrenzung gegenüber den Bestimmungen der StVO erscheint geboten.

BD 2 Weiters sollten auch Leitelemente des Verkehrs wie Verkehrsinseln, Poller Schranken etc. in die Aufzählung aufgenommen werden.

zu § 4 Absatz 2 Punkt 4:

Aus der Formulierung „.... im Zuge einer Straße gelegene, der Erhaltung und Beaufsichtigung des baulichen Zustandes dienende bebaute und unbebaute Grundflächen“ ergibt sich, daß auch eine mit einer Straßenmeisterei oder mit einer Streuguthalle bebaute Liegenschaft Bestandteil der Straße ist. Es würde somit für die Bewilligung dieser Baulichkeiten das Straßengesetz und nicht die Bauordnung heranzuziehen sein. Da das Straßengesetz aber nur für Landes- und Gemeindestraßen gilt, wären dann die für Bundesstraßen notwendigen Teile nach der Bauordnung und jene für Landesstraßen nach dem Straßengesetz zu bewilligen? Eine diesbezügliche Klarstellung erscheint notwendig.

zu § 4 Absatz 4:

Naturstraße: Zur Vermeidung von Mißverständnissen sollte in der Definition der Begriff „öffentliche Straßen“ verwendet werden.

IVW3 1. Gemäß § 4 Z.4 wird eine eigene Kategorie "Naturstraßen" geschaffen, die aufgrund ihrer geringen Verkehrsbedeutung und des Landschaftsbildes nicht staubfrei gemacht werden. Der Sinn einer Ausweisung als "Naturstraße" ist insofern nicht ganz ersichtlich, als das Gesetz eine explizite Verpflichtung zur Staubfreimachung von Straßen an sich nicht kennt. Darüberhinaus können gemäß § 5 Abs.1 lediglich Landeshaupt- und Landesstraßen, nicht hingegen Gemeindestraßen als Naturstraßen „bezeichnet“ werden, was den Schluß nahelegen könnte, daß Gemeindestraßen jedenfalls staubfrei zu machen wären. Diese Differenzierung ist nicht nur sachlich nicht gerechtfertigt, sondern würde die Situation der Gemeinden (insbesondere angesichts der Weite des § 20 Abs.2) massiv verschlechtern. Die eigene Kategorie "Naturstraßen" sollte daher ersatzlos entfallen.

RU5 Ad § 4 Z. 4:

Aus Sicht des Naturschutzes ist das Landschaftsbild nicht der wesentliche Grund, der gegen eine Asphaltierung von Straßen spricht. Eine Belassung als Schotterstraße kann vor allem aus Artenschutzgründen wünschenswert sein. So benötigen z.B. Schwalben zum Nestbau Materialien, die sie auf Staubstraßen finden. Eine Asphaltstraße kann, vor allem durch die größere Aufheizung, auch eine Barriere für Insekten darstellen und so zu einer Flächenzerschneidung bzw. Isolation und Verinselung von Lebensräumen und Arten führen.

Es wird daher angeregt in § 4 Z. 4 die Wortfolge „des Landschaftsbildes“ durch die Wortfolge „der Ökologie“ zu ersetzen.

Weiters darf angeregt werden, die beiden angeführten Gründe für eine Belassung als Staubstraße nicht ausschließlich konjunktiv zu verbinden (statt „und“ „und/oder“). Begründung: zum einen

RU 5 könnte es aus gewichtigen ökologischen Gründen notwendig sein, eine Straße mit etwas mehr als geringer Verkehrsbedeutung nicht staubfrei zu machen; andererseits könnte eine Straße geringste Verkehrsbedeutung aufweisen und müßte bei derzeitiger Textierung staubfrei gemacht werden, wenn keine Gründe des Landschaftsbildes dagegen sprechen.

RU 7 **Zu §4**
Z. 4 Naturstraßen:
Straßen, deren Fahrbahn aus Gründen....

Es soll damit vermieden werden, daß auch nur für den Fußgänger oder Radfahrerverkehr bestimmte Geh- oder Radwege als Naturstraße verordnet werden müssen.

Z. 8

Allgemeines Verkehrsbedürfnis ist die Erschließung auf Straßen für jedes Grundstück ist für alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer und für alle laut KFG zugelassenen Fahrzeuge).

Ein erhebliches Verkehrsbedürfnis besteht dann, wenn nur EINE Straße die Grundstücke von ordnungsgemäß errichteten und ganzjährig benützten Wohn- oder Betriebsgebäuden erschließt oder wenn für den nicht motorisierten Verkehr der direkte Weg unterbrochen wird.

Diese Definitionen von „allgemeinen Verkehrsbedürfnis“ und „erheblichen Verkehrsbedürfnis“ soll helfen die §6, §7, §8 und §12 genauer festzulegen und vor allem, das Öffnen von Fuß- und Radverbindungen in Gemeinden zu erleichtern (§7 Z.1).

ST1 zu §4:

Zu § 4 Ziff 2:

Hier sollte auch der im § 15 Abs. 2 vorkommende Begriff der Nebenanlagen wie folgt definiert werden:

o Unmittelbar dem Verkehr dienende Anlagen:

- a) Fahrbahnen (Fahrstreifen und befestigte Seitenstreifen)
- b) Nebenanlagen: Gehsteige, Rad- und Gehwege

Grenzabfertigungen und Mauteinhebung obliegen weder dem Land noch den Gemeinden. Diese Begriffe sind daher als Straßenbestandteile zu streichen.

Anstelle von "Futter-" sollte der Begriff "Wand-" mauern verwendet werden.

Es sollte heißen "zur Ableitung anfallender Wässer".

Der dritte Absatz sollte um "und Leiteinrichtungen" ergänzt werden.

Zu § 4 Ziff.3

Nach Gemeingebrauch erscheint der Hinweis "...gemäß Ziffer 5" zweckmäßig.

§ 4 Ziff.6:

Hier sollte "unabhängig von der tatsächlichen Kostentragung" ergänzt werden.

Landeshaupt- und Landesstraßen

- (1) Die Landesregierung hat durch Verordnung (NÖ Landesstraßenverzeichnis)
 - o die durch das Land zu erhaltenden Straßen zu Landeshaupt- oder Landesstraßen zu erklären,
 - o deren Verlauf zu beschreiben und
 - o Naturstraßen als solche zu bezeichnen.

- (2) Die Auflassung einer Landeshaupt- oder Landesstraße oder von Teilen derselben darf nur verordnet werden, wenn
 - o diese von einem anderen Straßenerhalter als öffentliche Straße übernommen oder
 - o durch neue öffentliche Straßen entbehrlich werden.

- (3) Die Umlegung (Änderung des Verlaufes) von Landeshaupt- und Landesstraßen darf nur verordnet werden, wenn dadurch
 - o keine Ortschaft ihre direkte Verbindung mit dem Straßennetz des Landes oder des Bundes verliert oder
 - o ein Tausch mit Straßen oder -teilen eines anderen Straßenerhalters erfolgt.

- (4) Eine Auflassung oder Umlegung ist sechs Wochen, bevor sie verordnet wird, den Gemeinden, in deren Gebiet die Straße liegt, bekanntzugeben. Die Gemeinden können innerhalb dieser Frist eine Stellungnahme abgeben. Rechtzeitig abgegebene Stellungnahmen sind bei diesen Änderungen des NÖ Landesstraßenverzeichnisses in Erwägung zu ziehen.

BMWA 2. Zu § 5:

Da das Verfahren zur Auflassung oder Umlegung von Landesstraßen weitestgehend dem zur Auflassung von Gemeindestraßen entspricht, sollte die Formulierung des § 5 Abs. 4 möglichst jener des § 6 Abs. 3 angeglichen werden, um Interpretationsschwierigkeiten zu vermeiden. Demnach könnte § 5 Abs. 4 lauten:

"Die Auflassung oder Umlegung ist bis sechs Wochen vor Erlassung der Verordnung den Gemeinden bekanntzugeben. Die Gemeinden können innerhalb dieser Frist eine schriftliche Stellungnahme abgeben. Rechtzeitig abgegebene Stellungnahmen sind bei der Erlassung der Verordnung in Erwägung zu ziehen."

VPGVV Zu § 5 - **Landeshaupt- und Landesstraßen:**

In § 4 Z.4 werden die Naturstraßen definiert. Auch die Gemeinden haben unbefestigte Straßenstücke, die auf Grund ihrer untergeordneten Bedeutung als solche belassen werden können. Zweifellos können daher - auch die Definition schließt das nicht aus - Naturstraßen auch Gemeindestraßen sein. Weshalb diese dann, wie in § 5 vorgesehen, durch Verordnung der Landesregierung zu solchen erklärt werden sollen, ist nicht nachvollziehbar. Aus der Überschrift könnte man schließen, daß dies nur für Naturstraßen gelten soll, die als Landeshaupt- oder Landesstraßen gelten. Naturstraßen wird man aber wohl häufiger als Gemeindestraßen antreffen. Sollte mit der Regelung beabsichtigt sein, daß Gemeindestraßen nicht zu Naturstraßen erklärt werden müssen, so bedürfte dies einer Klarstellung. Ganz sicher kann aber nicht gemeint sein - obwohl dieser Schluß mit der derzeitigen Formulierung des § 5 im Zusammenhang mit dessen Überschrift durchaus zulässig wäre - daß alle Naturstraßen als Landesstraßen zu qualifizieren sind.

ARGEBH § 5
wie zu § 1. Die Strukturierung ist nunmehr zeitgemäß und übersichtlich.

LAD 4 § 5 Abs. 1

Offensichtlich ist gewollt, daß Naturstraßen eine spezielle Kategorie der Landeshaupt- und Landesstraßen sein sollen. Die im gegenständlichen Absatz getroffene Auflistung läßt diesen Schluß nicht eindeutig zu und würde beispielsweise der Einschub des Wortes "überdies" nach "beschreiben und" der Klarheit dienen.

BD 2 zu § 5 Absatz 1:

Können nur Landeshaupt- und Landesstraßen als Naturstraßen erklärt werden oder darf das Land Gemeindestraßen zu Naturstraßen erklären und in das Landesstraßenverzeichnis aufnehmen? (In § 6 fehlt der Bezug zu Naturstraßen)

zu § 5 Absatz 2:

Wenn auf einer Landesstraße ein allgemeines Verkehrsbedürfnis nicht mehr besteht und diese Landesstraße weder von einem anderen Straßenerhalter übernommen wird noch durch eine andere neue Straße ersetzt wird, muß diese dann, um sie aufzulassen zuerst als Gemeindestraße übernommen werden? Sollte hier nicht eine ähnliche Textierung wie in §6/2 angestrebt werden?

- IVW3 2.** Gemäß § 5 Abs. 4 ist die beabsichtigte Auflassung oder Umlegung von Landeshaupt- und Landesstraßen den betroffenen Gemeinden 6 Wochen vor Erlassung der Verordnung bekanntzugeben, um diesen die Möglichkeit zur Stellungnahme einzuräumen. Eine entsprechende Verständigungspflicht der Nachbarn - wie sie in § 6 Abs. 3 vorgesehen ist - fehlt allerdings. Da eine sachliche Rechtfertigung für diese Differenzierung nicht erkannt werden kann, wären die genannten Bestimmungen aufeinander abzustimmen.

§ 6

Gemeindestraßen

- (1) Die **Gemeinde** hat durch **Verordnung**
 - o die von ihr zu erhaltenden Straßen zu **Gemeindestraßen** zu erklären und
 - o deren Verlauf zu beschreiben.

- (2) Die **Auflassung** einer **Gemeindestraße** oder von Teilen derselben darf nur **verordnet** werden, wenn
 - o diese von einem anderen **Straßenerhalter** als öffentliche Straße übernommen wird oder
 - o ein **allgemeines Verkehrsbedürfnis** nicht mehr besteht.

- (3) Die **Auflassung** ist **sechs Wochen** vor **Erlassung** der **Verordnung** von der **Gemeinde** an der **Amtstafel** durch **Anschlag kundzumachen** und den **Nachbarn** (§ 12 Abs.1 Z.3) **schriftlich mitzuteilen**. Schließt die **Gemeindestraße** an eine **Landeshaupt- oder Landesstraße** an, ist **zusätzlich die Landesregierung zu verständigen**. Die **Nachbarn** und die **Landesregierung** können innerhalb der **Frist schriftliche Stellungnahmen** beim **Gemeindeamt** abgeben. **Rechtzeitig abgegebene Stellungnahmen** sind bei der **Erlassung** der **Verordnung** in **Erwägung** zu ziehen.

BMWA 3. Zu § 6:

Da die Bezeichnung von Naturstraßen gemäß § 5 Abs. 2 Z 3 nur im Landesstraßenverzeichnis vorgesehen ist, nicht jedoch gemäß § 6 Abs. 1 im Verzeichnis der Gemeindestraßen zu erfolgen hat, wären diese immer dem Zuständigkeitsbereich des Landes zuzurechnen.

VPGVV Zu § 6 - Gemeindestraßen:

§ 6 Abs.3 normiert, daß die Auflassung von Gemeindestraßen sechs Wochen vor Erlassung der Verordnung von der Gemeinde an der Amtstafel durch Anschlag kundzumachen und den Nachbarn schriftlich mitzuteilen ist. Bei Anschluß an eine Landeshaupt- oder Landesstraße ist zusätzlich die Landesregierung zu verständigen. Die Nachbarn und die Landesregierung können innerhalb der Frist schriftliche Stellungnahmen beim Gemeindeamt abgeben, wobei rechtzeitig abgegebene Stellungnahmen bei der Erlassung der Verordnung in Erwägung zu ziehen sind. Der erste Satz müßte daher lauten:

*„Die **beabsichtigte** Auflassung ist sechs Wochen kundzumachen und mitzuteilen.“*

SPGVV Zu § 6 Gemeindestraßen

Die Formulierung „Die Gemeinde hat durch Verordnung ...“ läßt eine gewisse Rechtsunsicherheit aufkommen, welches Organ der Gemeinde für die Erlassung dieser Verordnung zuständig sein soll.

Aus dem Kontext dieses Gesetzes (insbes. § 3 Abs. 1) in Verbindung mit den Organisationsvorschriften für Gemeinden (NÖ Gemeindeordnung, Stadtrechte) wird wohl der Bürgermeister bzw. der Magistrat zur Besorgung dieser Aufgabe im eigenen Wirkungsbereich zuständig sein.

Eine präzisere Zuständigkeitsformulierung wäre daher aus Anlaß einer Gesetzesneufassung wünschenswert.

LK 2. Im § 6 Abs. 2 sind die Voraussetzungen für die Auflassung einer Gemeindestraße oder von Teilen derselben festgeschrieben (wenn von einem anderen Straßenerhalter als öffentliche Straße übernommen oder wenn ein allgemeines Verkehrsbedürfnis nicht mehr besteht).
Hier müßte auch das Interesse des Einzelnen am Weiterbestehen der Gemeindestraße berücksichtigt werden.

STAD Zu § 6 Abs. 1:

Nicht geklärt ist, wer der Ordnungsgeber ist. Ist es die Behörde gemäß § 2, dann wäre es in Anlehnung der Praxis in Niederösterreich bei der Vollziehung der STVO 1960 der Bürgermeister. Allerdings steht die Gemeindeabteilung des Amtes der NÖ Landesregierung auf dem Standpunkt, daß überall dort, wo eine finanzielle Belastung der Gemeinde eintritt oder eintreten könnte, das zuständige Organ zur Erlassung von Verordnungen der Gemeinderat

STAD ist. Im neuen Straßengesetz sollte hier eine eindeutige Regelung getroffen werden. Das besonders als Abgrenzung zu § 8, wo es ziemlich sicher erscheint, daß der Verordnungsgeber der Bürgermeister als Behörde I. Instanz einzuschreiten hat.

Zu § 6 Abs. 3:

Es kann wohl nur gemeint sein, daß die beabsichtigte Auflassung kundzumachen und mitzuteilen ist.

BD2 zu § 6 Absatz 1:

Dürfen Gemeindestraßen nicht zu Naturstraßen erklärt werden? Sollte hier nicht eine ähnliche Textierung wie in §5/1 angestrebt werden?

zu § 6 Absatz 2:

Was ist ein „Allgemeines Verkehrsbedürfnis“? Es sollte aus der bisherigen Judikatur eine genauere Formulierung gefunden werden und allenfalls eine entsprechend detaillierte Erläuterung erfolgen. Außerdem ergibt sich zu dem Begriff „erhebliches Verkehrsbedürfnis“ des § 7 ein Unterschied, der in den Verfahren zu erheblichen Problemen führen kann. Wäre nicht der Begriff „Verkehrsbedürfnis“ in beiden Paragraphen ausreichend?

IVW3 3. Sofern der vorliegende Entwurf Verordnungsermächtigungen vorsieht (§§ 6 Abs.1, 8 Abs.2) wäre im Interesse der Vermeidung von Mißverständnissen anstelle der genannten Gebietskörperschaft die zur Erlassung der Verordnung berufene Behörde (Bürgermeister gem. § 2 Z. 1 dieses Gesetzes in Verbindung mit § 38 Abs. 1 Z. 2 NÖ GO 1973) zu nennen.

4. In § 6 Abs.3 ist vorgesehen, daß im Falle der Auflassung einer Gemeindestraße, sofern diese an eine Landeshaupt- oder Landesstraße angrenzt, die Landesregierung zu verständigen ist, wobei unklar bleibt, ob die Landesregierung in ihrer Eigenschaft als Aufsichtsbehörde oder als Straßenverwaltung gemeint ist. Eine diesbezügliche Klärung wäre erforderlich.

RU7 **Zu §6**

Z.1 Die Gemeinde hat durch Verordnung **des Flächenwidmungsplanes....**

Da bei Erstellung des Flächenwidmungsplanes auf das Verkehrsunfallgeschehen rücksicht genommen werden muß und weiters ein Verkehrskonzept erstellt werden muß, wird dementsprechende Grundlagenforschung betrieben. Eine Doppelregelung - Verordnung der Gemeindestraßen und Flächenwidmungsplan der ebenfalls verordnet wird - wird als unnötig erachtet. Eine Verordnung ohne Grundlagenforschung ist langfristig nicht sinnvoll.

Z.1 ... und Naturstraßen als solche zu bezeichnen.

Auch Gemeinden sollte, sowie bei Landesstraßen, die Möglichkeit gegeben werden aus bestimmten Gründen Naturstraßen festlegen zu können.

Öffentliche Privatstraße

- (1) Eine Privatstraße gilt als öffentliche Gemeindefstraße, wenn sie
- o mindestens dreißig Jahre lang
 - o unabhängig vom Willen des Eigentümers
 - o im Gemeingebrauch benützt wurde und
 - o für diese Straße ein erhebliches Verkehrsbedürfnis besteht.
- Die Straßenbaulast (§ 15) für eine öffentliche Privatstraße trägt die Gemeinde.
- (2) Ist der Gemeingebrauch an einer Privatstraße strittig, hat die Behörde nach § 2 Z.1
- o über Antrag des Grundeigentümers oder
 - o von Amts wegen
- durch Bescheid das Vorliegen oder Nichtvorliegen des Gemeingebrauchs festzustellen.
- (3) Die Feststellung nach Abs.2 hat aufgrund einer Verhandlung mit einem Augenschein an Ort und Stelle zu erfolgen. Zur Verhandlung sind die Eigentümer der Privatstraße und die daran dinglich Berechtigten als Parteien zu laden.
- (4) Der Bescheid hat
- o den Verlauf der öffentlichen Privatstraße (z.B. Grundstücksnummer, Breite etc.),
 - o die Art des Verkehrs (z.B. Fahrzeug-, Fußgängerverkehr etc.) und
 - o den Zeitpunkt, ab den die Voraussetzungen nach Abs.1 vorgelegen sind

zu beinhalten.

Privatrechtliche Einwendungen sind, sofern keine Einigung hierüber erzielt werden konnte, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

VPGVV Zu § 7 - Öffentliche Privatstraße:

Die Überschrift „*Öffentliche Privatstraße*“ scheint einen Widerspruch in sich selbst darzustellen. Besser wäre unseres Erachtens die Terminologie des geltenden NÖ Landesstraßengesetzes zu verwenden. Die Überschrift sollte daher lauten „*Privatstraßen mit Merkmalen der Öffentlichkeit*“.

Nach **§ 7 Abs. 1** gilt eine Privatstraße bei Vorliegen bestimmter Merkmale nun ausdrücklich als öffentliche **Gemeindestraße**. Dies ist keine Abkehr von der bisherigen Rechtslage, denn bereits aus dem Wortlaut des § 3 Abs. 1 - 3 des geltenden NÖ Landesstraßengesetzes sowie des § 3 Abs. 4 des Landesstraßengesetzes aus dem Jahre 1894 ist zu schließen, daß Privatstraßen mit den Merkmalen der Öffentlichkeit zur Kategorie der Gemeindestraßen gehören. Nicht gänzlich auszuschließen ist allerdings, daß Privatstraßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, z.B. private Forststraßen, die gemeindeübergreifend verlaufen, diese Merkmale aufweisen. Sollen dies dann „geteilte Gemeindestraßen“ sein oder wäre diesfalls eine Qualifikation als Landesstraße nicht sinnvoller.

Nach dem nunmehrigen Gesetzesentwurf soll die Straßenbaulast (§ 15) die Gemeinde tragen. Die Straßenbaulast umfaßt gem. § 15 Abs 1 allerdings die Kosten des **Baues** und der **Erhaltung** einer Straße. Nach der bisherigen Rechtslage hatte die Zuordnung von Privatstraßen mit Merkmalen der Öffentlichkeit zur Kategorie der Gemeindestraßen zur Folge, daß eine solche Verkehrsfläche von der Gemeinde wie jede nach der Art ihrer Benützung gleichartige Gemeindestraße zu **erhalten** und zu verwalten ist, und zwar ab dem Eintritt der Rechtskraft des Feststellungsbescheides. Der Verweis auf

VPGVV die Straßenbaulast nach § 15 des vorliegenden Entwurfes könnte unter Umständen so verstanden werden, daß der Eigentümer einer Privatstraße, welche als „öffentliche Privatstraße“ gilt, auf die Idee kommen könnte, er hätte hinsichtlich der **Baukosten** einen Entschädigungs- oder eine Art Ablöseanspruch gegenüber der Gemeinde. Es müßte deshalb klargestellt werden, daß die Gemeinde die Straßenbaulast nur hinsichtlich der Erhaltungskosten ab Rechtskraft des Feststellungsbescheides zu tragen hat.

Nach **§ 7 Abs.2** hat die Behörde bescheidmäßig nur über Vorliegen oder Nichtvorliegen des **Gemeingebrauches** abzusprechen. Dies ist insofern unbefriedigend, als die Behörde selbstverständlich auch über das Vorliegen oder Nichtvorliegen der anderen drei Voraussetzungen, nämlich die **30jährige Benützung, den Willen des Eigentümers und das erhebliche Verkehrsbedürfnis** abzusprechen haben muß. § 7 Abs.2 1. Satz sollte daher lauten:

„Ist das Vorliegen der Merkmale nach Abs.1 strittig, hat die Behörde nach § 2 Z.1 durch Bescheid das Vorliegen oder Nichtvorliegen dieser Merkmale festzustellen.“

Wozu gem. **§ 7 Abs.4 3. Punkt** der Bescheid ausdrücklich den Zeitpunkt, ab dem die Voraussetzungen nach Abs.1 (erstmalig) vorgelegen sind zu beinhalten hat ist unklar. Relevant dürfte diesbezüglich doch nur der Zeitpunkt der Erlassung des Feststellungsbescheides sein. Oder ist hier vielleicht eine „ex tunc“ Wirkung des Bescheides beabsichtigt? Dies würde im Hinblick auf die nach § 7 durch die Gemeinden zu tragende Straßenbaulast abzulehnen sein.

Darüber hinaus enthält § 7 Abs.4 3. Punkt einen Druckfehler es müßte lauten „..... den Zeitpunkt, ab dem die Voraussetzungen nach Abs.1 vorgelegen sind.....“

SPGVV Zu § 7 öffentliche Privatstraße

Der Begriff einer öffentlichen Privatstraße war inhaltlich bereits im bestehenden Landesstraßengesetz in dieser Form verankert, wird jedoch in der Neufassung des Landesstraßengesetzes vereinfacht und übersichtlicher dargestellt.

Die Straßen im Regierungsviertel können demnach als öffentliche Privatstraßen gelten, wenn die formellen Voraussetzungen gemäß § 7 erfüllt sind. Daraus würde folgen, daß die Stadt St. Pölten die gesamte Straßenbaulast gemäß § 15 künftig zu tragen hat, wobei sie weder beim Bau noch bei der Art der Herstellung einen Einfluß ausüben konnte.

Außerdem wird angeregt die Formulierung der Überschrift auf „Privatstraße mit Öffentlichkeitscharakter“ abzuändern.

Gem. § 7 Abs. 2 hat die Behörde durch Bescheid das Vorliegen oder Nichtvorliegen des Gemeingebrauchs festzustellen, wenn ein solcher an einer Privatstraße strittig ist; eine solche bescheidmäßige Feststellung muß jedoch auch für die beiden weiteren Kriterien - nämlich den Zeitablauf von 30 Jahren und das erhebliche Verkehrsbedürfnis - möglich sein.

WK Die in § 7 (öffentliche Privatstraße) des Entwurfes beinhaltete Regelung, daß eine Privatstraße dann als öffentliche Gemeindestraße gilt, wenn Sie mindestens 30 Jahre lang unabhängig vom Willen des Eigentümers im Gemeingebrauch benützt wird, erscheint zu weit gegriffen, da dadurch die Voraussetzung für massive Eingriffe ins Eigentum geschaffen wird. Die Qualifikation "unabhängig vom Willen des Eigentümers" müßte als Ausgleich zumindest eine Entschädigungszahlung vorsehen.

LK 3. Zu § 7 Abs. 4:

Dazu wird angeregt, neben der Grundstücksnummer, der Breite etc. auch eine planliche Darstellung der Straße vorzusehen.

ARGEBH § 7

wie zu § 1

Es sollte jedoch erwogen werden, ob diese Untergruppe überhaupt erforderliche ist, da auch mit einer Erklärung zur Gemeindestraße das Auslangen gefunden werden könnte (keine Änderung an der Kostentragung).

STAD Zu § 7:

Die Überschrift „Öffentliche Privatstraße“ widerspricht in sich selbst. Es ist anzunehmen, daß gemeint ist „Privatstraße mit Öffentlichkeitsrecht“.

Zu klären ist überhaupt „Privatstraße“. Gemeint ist offensichtlich eine als Straße benützte Grundfläche, die grundbücherlich nicht dem öffentlichen Gut zugeschrieben ist.

Ganz abzulehnen ist, daß es eine Gemeindestraße ist und die Straßenbaulast hier die Gemeinde trägt. Es kann sich durchaus um ein Straße oder deren Bestandteil handeln, die ihrem Gebrauch nach Landes- oder Landeshauptstraße ist oder diesen zuzurechnen ist.

STAD Zu § 7:

Öffentliche Privatstraßen:

Widerspricht den Begriffen „öffentlich“ und „privat“, müßte lauten Privatstraße mit Öffentlichkeitscharakter. Genaue Definition im Gemeindegebiet erforderlich (zB Grüngasse, Rad- und Gehweganlagen auf nicht öffentlichen Gut, sowie die Haftungsfrage bei Wintersperre (siehe auch § 8). Im übrigen wird es seitens der Stadtgemeinde Schwechat abgelehnt, daß eine Verpflichtung besteht, die Straßenbaulast für eine öffentliche Privatstraße dann zu übernehmen, wenn die Feststellung des Gemeingebrauches aufgrund des Antrages des Grundeigentümers erfolgen soll.

§ 7 Abs. 2

läßt eine Entscheidung der Behörde nur hinsichtlich des Gemeingebrauches zu.

Wer entscheidet, ob die 30 Jahr vorliegen und/oder ein erhebliches Verkehrsbedürfnis besteht.

Wozu gemäß § 7 Abs. 4

die Feststellung des Zeitpunktes, ab dem die Voraussetzungen nach § 7 Abs. 1 vorgelegen sind, gut sein soll, kann nicht einmal vermutet werden, oder sollte damit eine „ex tunc“-Wirkung des Bescheides herbeigeführt werden?

LAD4 § 7 Abs. 1

Die darin getroffenen Kriterien für das Öffentlichwerden einer Privatstraße weichen von den bisherigen Kriterien ab. Die Formulierung "unabhängig vom Willen des Eigentümers" läßt auch die Interpretation zu, daß ein diesbezügliches Verbot des Eigentümers irrelevant wäre. Die Benützung "im Gemeingebrauch" ist insofern unpassend, weil bei derartigen Straßen noch keine Bestimmung der Benützung vorliegt.

LAD 4 Die Straßengesetze anderer Bundesländer dehnen die Antragslegitimation auf Beteiligte - Salzburg nennt ausdrücklich die Benutzer - aus. Dies erscheint zweckmäßig. Angeregt wird die Wirkung dieses Bescheides (deklaratorisch) im Gesetzestext zum Ausdruck zu bringen (Rechtsicherheit). Schließlich wäre in den Übergangsbestimmungen sicherzustellen, daß das nach der alten Gesetzeslage begonnene Öffentlichwerden von Privatstraßen im neuen Gesetz berücksichtigt wird und bereits nach der früheren Rechtslage öffentlich gewordene Privatstraßen unter die gegenständliche Norm fallen.

3D2 zu § 7 Absatz 1:

„Erhebliches Verkehrsbedürfnis“? siehe zu § 6 Abs. 2.

Es sind auch Fragen der Ersitzung detaillierter anzuführen

- was ist eine Trassenänderung innerhalb der Ersitzungsfrist?
- unterbricht eine geringfügige Trassenverlegung wie etwa das Ausweichen großer, nicht sanierter Schlaglöcher im Ausmaß von wenigen Metern seitlich bereits die dreißig Jahre?;
- wodurch kann die Ersitzung unterbrochen werden („Hinweisschild??“) etc.
- ist eine Wintersperre eine Unterbrechung der dreißig Jahre?

zu § 7 Absatz 4:

Welche Anforderungen an die Genauigkeit und Detailliertheit werden gestellt? Ist für den Bescheid eine Lageaufnahme eines Geometers erforderlich? Welche Anforderungen an die Genauigkeit und Detailliertheit werden gestellt?

1/W3 5. In § 7 Abs.1 hätte vor dem Wort "Gemeindestraße" das Wort "öffentliche" zu entfallen, zumal sämtliche Gemeindestraßen gemäß § 4 Z.3 jedenfalls öffentlich sind; die zusätzliche Nennung im § 7 Abs.1 könnte zu Mißverständnissen Anlaß geben.

Wintersperre von Straßen

- (1) Die Wintersperre ist das Verbot, eine Straße bei Schneelage oder Glatteis zu benützen.
- (2) Die Landesregierung darf für eine Landeshaupt- oder Landesstraße, die Gemeinde für eine Gemeindestraße, die Wintersperre verordnen, wenn
 - o für diese Straße kein erhebliches Verkehrsbedürfnis besteht und
 - o die Offenhaltung der Straße unverhältnismäßige Kosten verursachen würde.
- (3) Eine Verordnung nach Abs.2 ist durch deutlich sichtbare Tafeln mit der Aufschrift "Wintersperre" jeweils am Beginn bzw. Ende der gesperrten Straße oder des Straßenteils kundzumachen. Sie tritt mit Anbringung der Tafeln in Kraft. Die erlassende Behörde hat die Verordnung und ihre Geltungsdauer in einem Aktenvermerk festzuhalten.

VPGW Zu § 8 - Wintersperre von Straßen:

Die Einräumung der Möglichkeit auch für Gemeindestraßen Wintersperren zu verhängen entspricht einer langjährigen Forderung unseres Verbandes und wird daher begrüßt.

§ 8 Abs.2 sieht vor, daß die **Landesregierung** für eine Landeshaupt- oder Landesstraße, die **Gemeinde** für eine Gemeindestraße die Wintersperre unter bestimmten Voraussetzungen verordnen darf. Während für Landeshaupt- oder Landesstraßen ausdrücklich die Landesregierung als zuständige Behörde bezeichnet wurde, wird hinsichtlich der Gemeindestraßen lediglich die Gemeinde, also die Gebietskörperschaft, für zuständig erklärt. Es wäre wünschenswert, wenn auch auf Gemeindeebene das zuständige Organ bezeichnet werden würde. Nach der NÖ GO 1973 wäre dies gem. § 38 Abs.1 Z.2 der **Bürgermeister**. Dies erscheint durchaus sinnvoll, da gerade bei Wintersperren oft schnell reagiert werden muß.

VPGVV § 8 Abs.3 bestimmt, daß die erlassende Behörde die Verordnung und ihre Geltungsdauer in einem Aktenvermerk festzuhalten hat. Da es sich bei der Wintersperre zweifellos um eine Rechtsverordnung handelt, die gem. § 88 der NÖ Gemeindeordnung 1973 dem Verordnungsprüfungsverfahren durch die NÖ Landesregierung unterliegt, scheint dieser letzter Satz entbehrlich, da die Prüfung ohnehin die Schriftform erfordert.

LK 4. Zu § 8 Abs. 2:

Der Abs. 2 des § 8 sollte insoferne ergänzt werden, als eine Wintersperre nur dann möglich sein sollte, wenn kein erhebliches Verkehrsbedürfnis besteht und die Offenhaltung der Straße unverhältnismäßige Kosten verursachen würde, dies jedoch nur dann, wenn eine entsprechende alternative Zufahrtsmöglichkeit zu den einzelnen Wohn- bzw. Wirtschaftsgebäuden besteht.

ARGEBH § 8

Grundsätzlich ist es zu begrüßen, daß nunmehr auch Gemeindestraßen durch die Gemeinde mit einer Wintersperre belegt werden können.

STAD Zu § 8:

Die Wintersperrenregelung des § 8 enthält die Begriffe „verordnen“ und „Verordnung“, was darauf schließen ließe, daß es sich, ähnlich wie in der StVO, um eine Rechtsverordnung handelt, die in schriftlicher Form zu verfassen und vom zuständigen Organ zu unterfertigen ist und der Verordnungsprüfung sowie der Normenkontrolle der Höchstgerichte unterliegt. Damit im Widerspruch steht allerdings § 8 Abs. 3 letzter Satz, demzufolge die Verordnung und ihre Geltungsdauer in einem Aktenvermerk festzuhalten sind. Vom Gesetzgeber wäre daher klarzustellen, ob es sich bei der verfügten Wintersperre einer Straße um eine formelle Verordnung handelt (ein Aktenvermerk würde in diesem Falle nicht ausreichen bzw. könnte sich höchstens auf den Zeitpunkt des Aufstellens und Entfernens der Tafeln „Wintersperre“ beziehen) oder eine formlose Verfügung, für deren Festhaltung ein Aktenvermerk genügen würde und die lediglich eine faktische Amtshandlung mit Beschwerdemöglichkeit gem. Art. 129a B.-VG. darstellen würde.

LAD4 § 8

Nach § 1319 a ABGB trifft den Wegehalter keine Haftung, wenn der Schaden bei einer unerlaubten, besonders auch widmungswidrigen, Benützung des Weges entstanden ist und die Unerlaubtheit dem Benützer entweder nach der Art des Weges oder durch entsprechende Verbotzeichen, eine Abschränkung oder eine sonstige Absperrung des Weges erkennbar gewesen ist. Die Rechtsprechung erachtet eine derartige Gefahrenbegegnung - auch durch Gefahrenzeichen - nur dann als zulässig, wenn die Beseitigung der Gefahr nicht zumutbar ist.

§ 8 Abs. 3

An die Erkennbarkeit der Unerlaubtheit der Benützung werden strenge Anforderungen gestellt. Ob die Aufstellung von deutlich sichtbaren Tafeln am Ende und Anfang der gesperrten Strecke diesbezüglich als ausreichend erachtet wird, ist fraglich und könnte beispielsweise zusätzlich die Absperrung und Abschränkung des Weges vorgesehen werden.

BD2 zu § 8:

Eine Wintersperre bedeutet nach dem vorliegenden Text ein absolutes Verbot diese Straße zu betreten oder zu befahren und damit auch ein Verbot die angrenzenden privaten Grundstücke zu erreichen. Dies so lange, als das Verbot in der Natur beschil­dert ist. Wie Erfahrungen mit ähnlichen absoluten Verboten nach der Straßenverkehrsordnung gezeigt haben, ist der Begriff „Schneelage“ in dieser allgemeinen Form nicht geeignet. Was ist „Schneelage“? Auf der Fahrbahn, auch wenn diese bereits geräumt ist (Weißräumung)?, nur auf den angrenzenden Grundstücken? Muß nach jeder Räumung (z.B. bei abgestufter Räumung) der Hinweis entfernt und bei Schneefall wieder angebracht werden?

Zur Vermeidung dieser Probleme und zur Ausschaltung der Haftung für den Straßenerhalter sollte bei einer Wintersperre mit dem Begriff „Winterdienstmäßige Betreuung nicht sichergestellt, Betreten und Befahren auf eigene Gefahr“ operiert werden. Ein derartiger Hinweis könnte die gesamte Wintersaison ohne Änderung stehen bleiben und würde für die Anrainer kein absolutes Verbot für den Zugang zu ihren Grundstücken beinhalten. Weiters würde der Widerspruch zur Straßenverkehrsordnung, welche ein Fahrverbot gemäß § 52 Ziff. 1 vorsieht, entfallen und könnte wie bisher mit dem Gefahrenzeichen gemäß § 16 mit dem entsprechenden Zusatz das Auslangen gefunden werden.

IVW3 6. Mit § 8 Abs.2 soll die Möglichkeit einer Wintersperre von Landeshaupt-, Landes- und Gemeindestraßen geschaffen werden. Wenngleich ein unstrittiges Interesse der Straßenerhalter an der Verhängung einer Wintersperre besteht, erscheint die Ermächtigung zu weitgehend. Ein Vergleich mit der entsprechenden Bestimmung des Oberösterreichischen Straßengesetzes (§ 17 leg.cit.) läßt insbesondere eine ausreichende Berücksichtigung der Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit zu, durch die jeweilige Straße aufgeschlossenen bewohnten Gebäuden vermissen.

Insbesondere erscheint aufgrund der gegenständlichen Bestimmung die Verhängung einer Wintersperre auch dann möglich, wenn durch die betroffene Straße nur wenige Einfamilien- bzw. Wochenendhäuser aufgeschlossen würden. In diesem Zusammenhang wären die Liegenschaftseigentümer für die Dauer der Wintersperre aufgrund des Verbotes gemäß Abs.1 darüberhinaus nicht einmal berechtigt, die Straße selbst zu räumen. Fraglich erscheint ferner das Verhältnis des Nutzungsverbotes zur Räumpflicht nach der StVO 1960.

7. In § 8 Abs.3 sollten die Sätze 2 und 3 ersatzlos entfallen, zumal sie durch eine Vermengung von Verordnung, deren Kundmachung und deren Beurkundung zu Mißverständnissen Anlaß geben könnten.

Errichtung von Straßen

§ 9

Planung von Straßen

- (1) Die Straßen nach den §§ 5 und 6 sind so zu planen, und zu bauen, daß sie
 - o entsprechend dem zu erwartenden Verkehr ohne Gefahr benützlich sind,
 - o bestehende Natur- und Kunstdenkmale schonen,
 - o dem Landschaftsbild angepaßt werden,
 - o für die Umwelt verträglich sind und
 - o bestehende Straßen und Wege nicht unterbrechen oder unbenützlich machen.

- (2) Beim Bau von Straßen nach Abs.1 dürfen nur Bauprodukte verwendet werden, die den Anforderungen nach § 43 der NÖ Bauordnung 1996, LGBI. 8200, entsprechen.

- (3) Die Planunterlagen haben zu enthalten:
 1. einen Lageplan mit Angabe der Namen und Anschriften der Eigentümer der beanspruchten Flächen und der daran angrenzenden Grundstücke,
 2. ein Längenprofil im Maßstab 1:1000:100 oder 1:500:50,
 3. die erforderlichen charakteristischen Querprofile im Maßstab 1:100:10,
 4. Bei Bauwerken, die nicht unmittelbar dem Verkehr dienen, (§ 4 Z.2), einen Lageplan mit Höhenkoten im Maßstab 1:200 sowie Längs-, Querschnitt und Draufsicht im Maßstab 1:100 und
 5. eine Baubeschreibung.

VPGVV Zu § 9 - Planung von Straßen:

§ 9 Abs. 1 sieht lediglich die Anpassung der Straße an das **Landschaftsbild** und nicht auch die Anpassung an das **Ortsbild** vor. Es wäre daher eine entsprechende Änderung vorzunehmen.

SPGVV Zu § 9 Planung von Straßen

In Verbindung mit § 13 – Bewilligungsverfahren sind bei der Planung von Straßen entsprechende Unterlagen auszuarbeiten. Im Regelfall genügen für die Planung und Errichtung von Gemeindestraßen kotierte Lagepläne. Der im § 9 angesprochene Planungsumfang ist grundsätzlich richtig, jedoch in den meisten Fällen bei Gemeindestraßen nicht notwendig.

Gemäß § 13 ist praktisch für jeden Straßenneubau, für Umlegungen und Umgestaltungen eine Bewilligung der Behörde (zweigliedriger Instanzenzug) erforderlich. In der Praxis wurden in der Vergangenheit bei Straßenneubauten und Umbauten derart umfangreiche Planunterlagen nicht geschaffen und waren auch nicht erforderlich. Die neue Regelung wird zur Folge haben, daß mit Straßenbauarbeiten nicht im Frühjahr zeitgerecht begonnen werden kann, da vorerst die Behördenverfahren abzuwickeln sind. Es wird notwendig werden, Mehrjahresprogramme für den Straßenbau aufzustellen, damit die neuen Bestimmungen des Landesstraßengesetzes auch wirkungsvoll umgesetzt werden können. Der praktische Verwaltungsaufwand wird durch diese Bestimmungen erhöht.

ARGE BH

§ 9

Dieser lehnt sich teilweise an § 6 des NÖ Landesstraßengesetzes an. Die Gliederung ist jedoch wesentlich übersichtlicher.

STAD

Zu § 9 Abs. 1:

Bei der Straßenplanung ist nicht nur die Anpassung an das Landschaftsbild, sondern auch die Anpassung an das Ortsbild zu fordern.

Zu § 9 Abs. 3:

Der Maßstab des Lageplanes ist nicht definiert (1:500 – 1:200).

In bezug auf Gemeindestraßen mit dichter Verbauung sind zur Detailbeurteilung bzw. Anpassung des Straßenraumes an den Bestand genauere Unterlagen erforderlich (Lageplan 1:200, 1:250) (Basis auch für Sondernutzungsverträge).

LAD 4 § 9 Abs. 1

Die rechtliche Relevanz dieser (nur intern wirksamen) Norm ist nicht erkennbar. Im übrigen wurde bei den Kriterien für die Straßenplanung und den Straßenbau keine Differenzierung zwischen Naturstraßen und sonstigen Straßen vorgenommen, obwohl sicherlich ein Unterschied in der Qualität des Ausbaus besteht.

Da die Mangelhaftigkeit von Wegen nach § 1319 a ABGB danach bewertet wird, wofür sie gewidmet sind und welche Erhaltungsmaßnahmen dem Wegehalter zumutbar sind - bei der Gebietskörperschaft Land wird die Grenze der Zumutbarkeit hoch angesetzt - sollte jedenfalls sichergestellt sein, daß auch und gerade die öffentliche Straße "Naturstraße" als solche erkennbar ausgewiesen ist und die, eine gefahrenlose Benützung gewährleistenden Verkehrszeichen verordnet bzw. angebracht sind.

BD 2 zu § 9 Absatz 3:

Die ausschließliche Festlegung auf einige wenige Maßstäbe bringt für Gegner eines Vorhabens eine willkommene Einspruchsmöglichkeit wegen Formfehlers mit sich, da oft auch andere Maßstäbe verwendet werden, wenn dies für die Darstellung technisch sinnvoll ist. (z.B. 1:250). Auch gehen die geforderten Unterlagen von Freilandabschnitten aus und vernachlässigen innerstädtische Bereiche. In solchen Fällen reicht oft auch ein kotierter Lageplan, um alle auftretenden Fragen beantworten zu können und würde z.B. ein zusätzlicher Längenschnitt nur Kosten verursachen und keine Zusatzinformationen bringen.

Es erscheint daher notwendig die geforderten Unterlagen nur für den Regelfall zu verlangen und analog zu § 19 Abs. 6 der NÖ Bauordnung ein Abgehen von den geforderten Unterlagen zu erlauben, wenn dies technisch sinnvoll ist und alle auftretenden Fragen mit diesen Unterlagen beantwortet werden können.

IVW3 8. In § 9 Abs.1 wäre vergleichbar § 13 Abs.1 Oberösterreichisches Straßengesetz die Wortfolge "und zu bauen" durch die Wortfolge "zu bauen und zu erhalten" zu ersetzen.

RU4 zu § 9 Abs.1

Aus der Sicht des Klimaschutzes wäre eine nähere Definition (bzw. Erläuterung) der Wortfolge "für die Umwelt verträglich" erforderlich. Inhaltlich sollten dabei jedenfalls räumliche und örtliche Aspekte berücksichtigt werden.

In diesem Sinne sollte sowohl von Straßenplanungen/-errichtungen, die **Siedlungsgebiete durchschneiden**, Abstand genommen werden, als auch von jenen Straßenplanungen/-errichtungen, die **erhebliche Entfernungen zu Siedlungsgebiete** aufweisen. Denn dadurch würde die Tendenz zur Zersiedelung gefördert werden, was wiederum einen zusätzlichen Bodenverbrauch - der sicherlich nicht für den Klimaschutz förderlich wäre - zur Folge hätte.

Andererseits sollten auch **Landschaftsschutzgebiete** bei der Straßenplanung/-errichtung Beachtung finden und - wenn möglich - ausgespart bleiben bzw. von einem weiteren Ausbau der bereits vorhandenen Straßen in Landschaftsschutzgebieten Abstand genommen werden. Dasselbe müßte dann auch für **Wasserschon- und -schutzgebiete** gelten. Außerdem sollte die **Gestaltung von Ortsdurchfahrten** in einer solchen Art und Weise durchgeführt werden, daß Fußgänger und Radfahrer im Rahmen ihrer umweltverträglichen Fortbewegungsart eine Förderung bzw. Erleichterung erfahren. Diese Maßnahme würde auch eine maßgebliche CO2-Reduktion bewirken.

Abschließend regen wir an, auch die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten in das Begutachtungsverfahren einzubeziehen.

RU7 Zu §9

Z.3 Die Planunterlagen haben in der von der Straßenverwaltung geforderten digitalen Form (oder Papier im geforderten Maßstab) und für das Bewilligungsverfahren in einen Maßstab, der eine Beurteilung des Bauverfahren ermöglicht, zu enthalten:

1.
2. ein Längsprofil
3. charakteristische Querprofile
4. Bei Bauwerken, die nicht unmittelbar dem Verkehr dienen (§4 Z.2), einen Lageplan mit Höhenkoten sowie Längs-, Querschnitt und Draufsicht.
5.

Da durch Computertechnik der Maßstab beinahe frei wählbar ist, wurde hier eine zeitgemäßere Formulierung gewählt.

ST1 §§ 9 - 14 Abschnitt "Errichtung von Straßen":

Dieser Abschnitt ist nach ho. Ansicht nicht organisch gegliedert.

Das Bewilligungsverfahren (§ 13) müßte vor den Parteien (§ 12) angeführt werden; auch § 9 (3) "hängt in der Luft" - es gehört inhaltlich eher zu § 13; § 10 (Verpflichtungen der Grundeigentümer) hat überhaupt nur bedingt mit der "Errichtung von Straßen" zu tun und paßt nicht zwischen §§ 9, 11, 12 und 13.

ST1 Vor § 9:

Statt Errichtung sollte es besser Bau von Straßen gemäß § 4 Ziffer 6 heißen.

Zu § 9 Abs. 1:

Hier sollte der erste Satz "planen, bauen und zu erhalten" enthalten.

Der letzte Satz sollte ergänzt werden um: unbenützlich machen, ohne hierfür Ersatz zu schaffen.

Zu § 9 Abs. 3:

Zu Ziffer 1: Es sollte heißen: einen Katasterplan bzw. Lageplan mit.....

Zu Ziffer 2: Hier sollte der Maßstab 1:200:20 zusätzlich aufgenommen werden.

Zu Ziffer 3: Der richtige Maßstab lautet 1:100

Zum § 9 Abs.3 wäre festzuhalten, daß in Ziffer 1, entsprechend den Festlegungen im § 12 Abs.1, festgelegt werden sollte, daß ein Lageplan mit Angaben der Namen und Anschriften der Eigentümer der beanspruchten Flächen und der an die geplante Straße angrenzenden erforderlich ist. Die derzeit aufscheinende Formulierung würde bedeuten, daß z.B. bei geringer Randbeanspruchung eines sehr großen Grundstückes auch noch ein von der Straße sehr weit weg liegendes Nachbargrundstück angeführt werden müßte.

Zu § 9 Abs.3 Ziffer 2 wäre es sinnvoll noch zusätzliche Maßstäbe zuzulassen.

Zu § 9 Abs.3 Ziffer 3: Querprofile werden nicht überhöht gezeichnet; daher ein Maßstab 1:100 (statt 1:100:10).

Zu § 9 Abs.3:

Es wird folgender Text für die Überschrift vorgeschlagen:

"Die Planunterlagen für ein Bewilligungsverfahren nach § 13 haben zu enthalten:"

Schutz der Nachbarn

- (1) Die **Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn** durch den zu erwartenden Verkehr auf Landeshaupt- und Landesstraßen darf auch durch geeignete Maßnahmen auf fremden Grundstücken erfolgen.

Dazu gehören insbesondere

- o Baumaßnahmen an Gebäuden
- o Einbau von Lärmschutzfenstern

Die Eigentümer müssen

- o diesen Maßnahmen zustimmen,
- o sie erhalten und
- o bei Beschädigung auf ihre Kosten wieder herstellen.

- (2) Ist eine Vorsorge nach Abs.1 im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich nicht vertretbar, dürfen **Grundflächen** eingelöst werden, wenn durch den zu erwartenden Verkehr ein darauf bestehendes Gebäude unzumutbar beeinträchtigt wird.

Für das Verfahren zur Einlösung

- o ist die Zustimmung des Grundeigentümers erforderlich und
- o sind die Bestimmungen des § 20 Abs.7 bis 15 NÖ Raumordnungsgesetz 1976, LGBl. 8000, sinngemäß anzuwenden.

- (3) Die **Kosten** für Maßnahmen nach Abs.1 und 2 fallen nicht unter die Straßenbaulast nach § 15. Sie müssen im Voranschlag des Landes gesondert ausgewiesen sein.

BMWA 7. Vorbemerkungen zu §§ 12 bis 14:

§ 12 bezieht sich auf ein Bewilligungsverfahren, dessen Durchführung erst in § 13 angeordnet wird. Aus legislativen Erwägungen wäre jedoch die - aus § 13 Abs. 1 erster hervorgehende - Normierung der Erforderlichkeit einer Bewilligung der Umschreibung des Kreises der Parteien ebenso voranzustellen wie die in § 13 Abs. 6 geregelte Ausnahme vom Bewilligungserfordernis. § 13 Abs. 1 erster Satz sollte (als eigener Absatz) mit der in § 13 Abs. 6 enthaltenen Regelung zu einem eigenen, vor § 12 einzufügenden Paragraphen zusammengefaßt werden.

Es fehlt auch an einer (ausdrücklichen) Bestimmung über die Voraussetzungen, unter denen die Bewilligung zu erteilen bzw. zu versagen ist. Zu denken wäre an den Schutz der Parteirechte und der in § 9 Abs. 1 umschriebenen öffentlichen Interessen. Eine solche Bestimmung könnte in den selben neuzubildenden Paragraphen aufgenommen werden.

BMWA 9. Zu § 14:

Im dritten Unterabsatz wäre statt "Eigentümer" wohl "Nachbarn" zu setzen, da als Nachbarn nur Grundstückseigentümer in Betracht kommen (§ 12 Abs. 1 Z 3) und an andere Eigentümer wohl nicht zu denken ist. Die Wendung "müssen zustimmen" ist zweideutig, da dem bloßen Wortsinn nach primär an eine Erzwingbarkeit, dem Zusammenhang nach aber eher an eine bloße Erforderlichkeit zu denken ist. Auch der Begriff von der Erhaltung, Beschädigung und Wiederherstellung von "Maßnahmen" erscheint terminologisch verwirrend.

Die Terminologie sollte einheitlich sein (vgl. in Abs. 2 "Grundeigentümer", in § 10 "Grundstückseigentümer"). Im übrigen wird hinsichtlich der Verweisung auf Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976 auf da oben zu § 10 Gesagte verwiesen.

Erst aus Abs. 3 letzter Satz ergibt sich - lediglich mittelbar -, daß die Kosten für Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 vom Land zu tragen sind. Dies sollte ausdrücklich normiert werden.

BMWA Dadurch würde auch die Bezugnahme auf die Straßenbaulast nach § 15, die ohnedies in systematischer Hinsicht nicht zu § 14, sondern zu § 15 gehört, entbehrlich.

In Abs. 1 wäre klarzustellen, daß der **Straßenerhalter** nur auf den Grundstücken der **betreffenen Nachbarn** Vorsorgemaßnahmen gegen Beeinträchtigungen durch den zu erwartenden Verkehr ergreifen darf. Die Inanspruchnahme fremder Grundstücke zum Schutz anderer Nachbarn wäre zu weitreichend und unangemessen.

Außerdem darf es sich bei diesen Maßnahmen nur um solche handeln, die aus Sicht der Nachbarn auch **zumutbar** sind.

Eine generelle Erhaltungspflicht der Eigentümer (der betroffenen Nachbarn) erscheint zu weitreichend. Eine Erhaltungspflicht kann sich nur auf **übliche und zumutbare** Erhaltungsmaßnahmen erstrecken. Die Wiederherstellungspflicht ist auf **schuldhafte** Beschädigungen einzuschränken.

Abs. 2 ist sprachlich ungenau gefaßt. Im letzten Halbsatz sollte ausgedrückt werden, daß nicht das Gebäude, sondern **der Gebrauch oder die Nutzung eines Gebäudes** beeinträchtigt wird. Aus sprachlichen Gründen wird folgender Umformulierung vorgeschlagen:

"..... wenn der Gebrauch oder die Nutzung eines darauf errichteten Gebäudes durch den zu erwartenden Verkehr unzumutbar beeinträchtigt wird."

WK In § 14 des Entwurfes (Schutz der Nachbarn) ist geregelt, daß die Vorsorge gegen Beeinträchtigung der Nachbarn durch den zu erwarteten Verkehr auch durch Maßnahmen auf fremden Grundstücken erfolgen kann und die Eigentümer solchen Maßnahmen zustimmen müssen, bzw. sie erhalten müssen. Auch diese Formulierung greift tief in die Eigentumsrechte ein und erscheint bedenklich.

LK 7. Zu § 14 Abs. 1:

Wenn es heißt, die Eigentümer müssen diesen Maßnahmen zustimmen, sie erhalten und bei Beschädigung auf ihre Kosten wiederherstellen, so ist diese Formulierung mißverständlich. Es kann wohl nicht gemeint sein, daß der Eigentümer, der auf seinem Grundstück eine Schutzmaßnahme zugunsten eines anderen Nachbarn dulden muß, diese Anlage zu erhalten hat.

Zum Abs. 2 des § 14 wäre eine Verpflichtung zur Einlöse seitens des Straßenerhalters festzuschreiben, wenn eine Vorsorge nach Abs. 1 im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Die Formulierung "...dürfen Grundflächen eingelöst werden" erscheint unbefriedigend.

ARGEbH § 14

Dieser lehnt sich teilweise an § 6a des NÖ Landesstraßengesetzes an, jedoch ist die Gliederung übersichtlicher. Die Formulierung "Die Eigentümer müssen diesen Maßnahmen zustimmen,....." ist jedoch unrichtig: Die Eigentümer müssen nicht zustimmen, vielmehr erscheint beabsichtigt, daß die Maßnahmen nur gesetzt werden können, wenn die Anrainer zustimmen. Die Formulierung sollte also lauten: "Diese Maßnahmen können nur erfolgen wenn die Eigentümer diesen Maßnahmen zustimmen,....."

STAD Zu § 14 Abs. 2:

Es ist denkbar, daß Schutzmaßnahmen auch an Gemeindestraßen notwendig werden. Allerdings ist es sicher für die Gemeinden von Vorteil, wenn für sie keine gesetzliche Verpflichtung dieser Art besteht.

LAD4 § 14 Abs. 1

Keine gesetzliche Bestimmung findet sich für den Fall, daß die Eigentümer diese Maßnahmen nicht dulden, sie nicht erhalten und bei Beschädigung nicht auf ihre Kosten wieder herstellen (Durchsetzung, Anordnung) vgl. § 10 Abs. 4.

§ 14 Abs. 2

Wiederum wird hinsichtlich des Zitates auf das NÖ Raumordnungsgesetz auf die entsprechenden Ausführungen in § 10 Abs. 5 verwiesen.

§ 14 Abs. 1

Keine gesetzliche Bestimmung findet sich für den Fall, daß die Eigentümer diese Maßnahmen nicht dulden, sie nicht erhalten und bei Beschädigung nicht auf ihre Kosten wieder herstellen (Durchsetzung, Anordnung) vgl. § 10 Abs. 4.

IVW3 11. Die Bestimmung des § 14 erscheint in mehrfacher Hinsicht überarbeitungsbedürftig:

Gemäß Abs.1 darf die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf Landeshaupt- und Landesstraßen auch durch geeignete Maßnahmen auf fremden Grundstücken erfolgen, wozu insbesondere Bau- maßnahmen an Gebäuden zählen. Die Eigentümer sind verpflichtet (?), diesen Maßnahmen zuzustimmen, diese zu erhalten und Beschädigungen auf ihre Kosten wiederherzustellen.

Diese Bestimmung erscheint insoweit zu weitgehend und daher bedenklich, als es etwa dem Wortlaut des Gesetzes nach zulässig wäre, gegen den Willen des Hauseigentümers in dessen Haus Lärmschutzfenster einbauen zu lassen und der Eigentümer zu deren Erhaltung bzw. Wiederherstellung auf seine Kosten verpflichtet wäre.

Gemäß § 14 Abs.2 besteht für den Fall, daß eine Vorsorge nach Abs.1 im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich nicht vertretbar wäre, die Ermächtigung zur Grundstückseinlöse. Eine entsprechende Verpflichtung besteht jedoch nicht.

Gegen die Bestimmungen des § 14 Abs.1 und 2 bestehen daher mangels entsprechender Rechtsschutzmöglichkeiten trotz massiver Eigentumseingriffe im Hinblick auf das Rechtsstaatlichkeitsprinzip einerseits und die Bestimmung des Artikel 13 EMRK verfassungsrechtliche Bedenken.

ST1 §§ 9 - 14 Abschnitt "Errichtung von Straßen":

Dieser Abschnitt ist nach ho. Ansicht nicht organisch gegliedert.

Das Bewilligungsverfahren (§ 13) müßte vor den Parteien (§ 12) angeführt

werden; auch § 9 (3) "hängt in der Luft" - es gehört inhaltlich eher zu § 13;

§ 10 (Verpflichtungen der Grundeigentümer) hat überhaupt nur bedingt mit der

"Errichtung von Straßen" zu tun und paßt nicht zwischen §§ 9, 11, 12 und 13.

Enteignung

- (1) Das **Eigentum an Grundstücken und Bauwerken darf durch Enteignung in Anspruch genommen werden**
- o für den Neubau, die Umlegung, Umgestaltung und Erhaltung einer Straße,
 - o für die aus Anlaß des Baues oder von Erhaltungsmaßnahmen vorübergehend notwendig werdende Grundinanspruchnahme oder
 - o zur Umwandlung einer für den allgemeinen Verkehr notwendigen Privatstraße in eine öffentliche Straße nach den §§ 5 und 6.
- (2) Abs.1 gilt auch für die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Abtretung, Einschränkung oder Aufhebung von dinglichen Rechten. Werden Eisenbahngrundstücke für Zwecke nach Abs.1 beansprucht, gelten hiefür die eisenbahnrechtlichen Vorschriften.
- (3) Über einen Antrag auf Enteignung nach Abs.1 und 2 hat die Landesregierung zu entscheiden. Für das Verfahren sind die Bestimmungen des § 20 Abs.7 bis 15 NÖ Raumordnungsgesetz 1976, LGBl. 8000, sinngemäß anzuwenden. Die Wirtschaftlichkeit des Straßenbauvorhabens ist zu berücksichtigen.

BMWA 6. Zu § 11:

Hier wäre klarzustellen, daß das **fremde Eigentum** an Grundstücken und Bauwerken **durch den Straßenerhalter** nur durch Enteignung in Anspruch genommen werden darf.

Dieser Paragraph enthält, im auffälligen Gegensatz zu § 10, keinerlei Begrenzung der von ihm erteilten Ermächtigung, wenn man von dem gemäß Abs. 3 letzter Satz anzustellenden Wirtschaftlichkeitserwägungen absieht. Dies erscheint sowohl im Lichte des aus Art. 18 B-VG erfließende Determinierungsgebotes als auch der verfassungsgesetzlich gewährleisteten Unverletzlichkeit des Eigentums bedenklich. In Art. 5 StGG liegt die Forderung, daß eine Enteignung nur stattfinden darf, wenn sie durch das allgemein Beste

BHWA

gerechtfertigt, d.h. durch das öffentliche Interesse, das öffentliche Wohl geboten ist (VfSlg. 1853/1949/3666/1959, 5617/1967, 5807/1968, 6097/1969, 6763/1972, 7238/1973, 8212/1977, 9911/1983, 12100/1989, 12227/1989, 13579/1993, 13587/1993). Dies bedeutet, daß dem verfassungsrechtlichen Eigentumschutz ein Verhältnismäßigkeitsgebot immanent ist (vgl. insbesondere VfSlg. 13579/1993, 13587/1993, G 28/1993 vom 9. März 1995, G 294/94 vom 21. Juni 1995). Auch eine im öffentlichen Interesse gelegene Eigentumsbeschränkung muß in einem angemessenen Verhältnis zu dem durch sie bewirkten Eingriff in das Eigentum stehen. An der Normierung derartiger Voraussetzungen läßt es die Entwurfbestimmung fehlen.

Weiters ist noch anzumerken, daß nach Z 2 des Entwurfs Enteignungen auch für die vorübergehende Grund in Anspruchnahme zum Zwecke von Bauarbeiten oder Erhaltungsmaßnahmen an Straßen zulässig sein sollten. Für derartige Maßnahmen stellt eine Enteignung jedoch nicht das geeignete Mittel dar, zumal hier kein öffentliches Interesse ersichtlich ist. Zu dem würde auch hier der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht beachtet werden. Zu einer Anspruchnahme fremder Grundstücke aus Anlaß von Bauarbeiten oder Erhaltungsmaßnahmen reicht eine **Duldungspflicht** der betroffenen Grundstückseigentümer aus. Entsprechende Regelungen sind bereits im § 10 Abs. 1 und Abs. 2 des Entwurfs enthalten. Die im § 11 Abs. 1 Z 2 zusätzlich vorgeschlagene Bestimmung wäre überflüssig, unangemessen und unsachlich.

Die nach Z 3 zulässige Umwandlung einer Privatstraße in eine öffentliche Straße sollte auf bestehende öffentliche Privatstraßen (§ 7) beschränkt werden, weil für eine solche Umwandlung zumindest zu fordern ist, daß an der betroffenen Privatstraße Gemeingebrauch besteht.

Die Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, auf die in Abs. 3 verwiesen wird, regeln nicht nur das Verfahren, sondern insbesondere auch die materiellrechtlichen Gesichtspunkte des Entschädigungsanspruches. Die in Abs. 3 verwendete Formulierung "Für das Verfahren..." ist daher zumindest mißverständlich.

VPGVV Zu § 11 - Enteignung:

Warum eine Enteignung für die aus Anlaß des Baues- oder von Erhaltungsmaßnahmen **vorübergehend** notwendig werdenden Grundinanspruchnahmen vorgesehen ist, scheint aufklärungsbedürftig. Für vorübergehende Maßnahmen würde eine Duldungspflicht des Eigentümers wohl ausreichend sein.

Für Grundrechtseingriffe, unter die eine Enteignung zweifellos fällt (vgl. Art. 5 STGG), gilt das Prinzip, daß der Eigentumseingriff das gelindeste Mittel zum Zweck der Maßnahme darstellen muß. Die Möglichkeit einer Enteignung scheint daher zu weit zu gehen, da durchaus mit einer Duldungspflicht das Auslangen gefunden werden kann.

IK zu § 11:

In anderen Landesstraßengesetzen sind genaue Bestimmungen über Enteignung und Entschädigungsumfang enthalten. Wir halten eine explizite Normierung für unabdingbar, handelt es sich schließlich um den Eingriff in das verfassungsrechtlich geschützte Rechtsgut des Eigentums.

Sinnvollerweise wären die analogen Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 idgF aufzunehmen, wobei die Heranziehung unparteiischer Sachverständiger (Ziviltechniker) zur Ermittlung der Entschädigungshöhe aufgenommen werden muß.

Insbesondere fehlt im Entwurf der Hinweis, ob gegen die Entscheidung der Landesregierung über die Notwendigkeit, den Gegenstand und den Umfang der Enteignung an sich ein Rechtsmittel zulässig ist. Der Verweis auf die Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes regelt lediglich das Rechtsmittel zur Neufestsetzung der Entschädigung.

ARGEBH

§ 11
Dieser lehnt sich teilweise an § 7 des NÖ Landesstraßengesetzes an. Die Gliederung ist jedoch wesentlich übersichtlicher und der Inhalt den aktuellen Anforderungen angepaßt.
Keine Regelungen gibt es jedoch etwa für Bewuchs entlang der Straße auf Privatgrundstücken. Diese Bestimmungen sind gemäß den EB entfallen, da man mit der Enteignung das Auslangen findet. Ob dies tatsächlich auf diesem Wege günstiger abzuwickeln ist erscheint fraglich.

LAD4 § 11 Abs. 3

Zum Zitat des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LBGl. 8000, wird auf die entsprechenden Ausführungen zu § 10 Abs. 5 verwiesen.

BD2 zu § 11 Absatz 1 Punkt 1:

Da nach § 4 Absatz 2 Punkt 4 auch Straßenmeistereien Teil der Straße sind, darf auch hierfür enteignet werden?

ST1 §§ 9 - 14 Abschnitt "Errichtung von Straßen":

Dieser Abschnitt ist nach ho. Ansicht nicht organisch gegliedert.

Das Bewilligungsverfahren (§ 13) müßte vor den Parteien (§ 12) angeführt werden; auch § 9 (3) "hängt in der Luft" - es gehört inhaltlich eher zu § 13;

§ 10 (Verpflichtungen der Grundeigentümer) hat überhaupt nur bedingt mit der "Errichtung von Straßen" zu tun und paßt nicht zwischen §§ 9, 11, 12 und 13.

ST1 Zu § 11

§11 Abs. 1 zweiter Satz: Statt Neubau sollte der Begriff Bau verwendet werden.

Bewilligungsverfahren

- (1) Für den **Neubau, die Umlegung und Umgestaltung** einer Straße nach den §§ 5 und 6 ist eine **Bewilligung** der Behörde erforderlich.
- Die Behörde hat vor Erteilung der Bewilligung eine mündliche Verhandlung abzuhalten, in deren Verlauf ein Augenschein an Ort und Stelle (Trassenbegehung) vorzunehmen ist.
- (2) Zur **Verhandlung** sind zu laden:
1. die Parteien und Nachbarn nach § 12 Abs.1,
 2. die von dem geplanten Straßenbau betroffenen Gemeinden,
 3. der Verfasser der Planunterlagen (§ 9 Abs.3),
 4. die Verfügungsberechtigten über die im Boden vorhandenen Einbauten und verlegten Leitungen, wenn diese Anlagen durch das Straßenbauvorhaben betroffen werden können,
 5. die beteiligten Behörden und Dienststellen,
 6. die NÖ Umweltanwaltschaft bei Straßen nach § 5.
- (3) Weiters sind zur Verhandlung die für die Beurteilung des Straßenbauvorhabens und seiner Auswirkungen **notwendigen Sachverständigen** beizuziehen. Von der Aufnahme des Beweises durch Sachverständige darf nicht abgesehen werden.
- (4) Die **Verhandlung** ist **mindestens zwei Wochen vor dem Verhandlungstag** durch Anschlag an der Amtstafel der Gemeinde, in der das Straßenbauvorhaben ausgeführt werden soll, **kundzumachen**. Die Planunterlagen sind während dieser Zeit im Gemeindeamt zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. Auf die Möglichkeit der Einsichtnahme ist in der Kundmachung hinzuweisen.

(5) Die Behörde hat aufgrund des Ergebnisses der Verhandlung einen **schriftlichen Bescheid** zu erlassen.

Der Bewilligungsbescheid hat zu enthalten:

- o die Angabe des bewilligten Straßenbauvorhabens,
- o die Entscheidung über die dagegen erhobenen Einwendungen sowie
- o die Vorschreibung von Auflagen, durch deren Erfüllung den Bestimmungen des § 9 Abs.1 und 2 und § 12 Abs.2 entsprochen wird.

(6) **Umgestaltungen** von Straßen, bei denen

- o kein fremdes Grundeigentum in Anspruch genommen wird und
- o das bestehende Straßenniveau nicht verändert wird, bedürfen keiner Bewilligung.

BMWA 7. Vorbemerkungen zu §§ 12 bis 14:

§ 12 bezieht sich auf ein Bewilligungsverfahren, dessen Durchführung erst in § 13 angeordnet wird. Aus legislativen Erwägung wäre jedoch die - aus § 13 Abs. 1 erster hervorgehende - Normierung der Erforderlichkeit einer Bewilligung der Umschreibung des Kreises der Parteien ebenso voranzustellen wie die in § 13 Abs. 6 geregelte Ausnahme vom Bewilligungserfordernis: § 13 Abs. 1 erster Satz sollte (als eigener Absatz) mit der in § 13 Abs. 6 enthaltenen Regelung zu einem eigenen, vor § 12 einzufügenden Paragraphen zusammengefaßt werden.

Es fehlt auch an einer (ausdrücklichen) Bestimmung über die Voraussetzungen, unter denen die Bewilligung zu erteilen bzw. zu versagen ist. Zu denken wäre an den Schutz der Parteirechte und der in § 9 Abs. 1 umschriebenen öffentlichen Interessen. Eine solche Bestimmung könnte in den selben neuzubildenden Paragraphen aufgenommen werden.

VPGVV Zu § 13 - Bewilligungsverfahren:

§ 13 Abs.6 bestimmt, daß Umgestaltungen von Straßen,

- bei denen kein fremdes Grundeigentum in Anspruch genommen wird und
- das bestehende Straßenniveau nicht verändert wird,

keiner Bewilligung bedürfen. Diese Ausnahmeregelung scheint zu eng gefaßt. Unklar ist etwa, ob Belagsaufbringungen und Verschleißerneuerungen Niveauänderungen im Sinne des Abs.6 darstellen. Am besten scheint es überhaupt die bisherige Fassung des § 6 Abs.7 NÖ Landesstraßengesetz beizubehalten. Mit dieser Formulierung konnten in den letzten Jahren bei den Gemeindestraßenbauvorhaben beste Erfahrungen gemacht werden. Im Zuge von einfachen Anrainerbesprechungen konnten die Probleme aufgeklärt werden und Einigung erzielt werden. So konnten aufwendige Bauverhandlungen unterbleiben. Bei der derzeitigen Formulierung könnte ein Verwaltungsmehraufwand bereits für geringfügige Umbaumaßnahmen entstehen. Dies scheint doch im Widerspruch zu den Leitmotiven dieser Gesetzesneufassung zu stehen.

SPGVV Zu § 13 Bewilligungsverfahren

Die Problematik des erhöhten Planungs- und Verwaltungsaufwandes wurde bereits im § 9 besprochen.

In Abs. 2 Punkt 5 erscheint „Beteiligte Behörden und Dienststellen“ zu vage formuliert. Die Eingrenzung auf einen bestimmten Behörden- und Dienststellenkreis wäre zielführender.

In Abs. 6 ist festgehalten, daß die Umgestaltung von Straßen, bei denen das bestehende Straßenniveau nicht verändert wird, keiner Bewilligung bedarf.

Bei jeder Straßensanierung ist es praktisch unumgänglich, das Niveau der Straße zu beeinflussen. Schon allein der Neueinbau einer Verschleißschicht ändert, wenn zwar auch nur gering, das Niveau der Straße. Die vorgeschlagene Formulierung sollte präziser formuliert werden. In der NÖ Bauordnung wurde das Niveau an der Grundgrenze von angrenzenden Liegenschaften als Beurteilungskriterium herangezogen.

ARGEBH § 13

Dieser lehnt sich teilweise an § 6 des NÖ Landesstraßengesetzes an. Neugeregt ist jedoch der Entfall der Bewilligungspflicht (§ 13 Abs. 6 des Entwurfes). Dieser Entfall scheint zu weitreichend. Es sind nämlich Fälle denkbar, bei denen subjektiv öffentliche Rechte im Sinne des § 12 Abs. 2 verletzt werden, obwohl keine Niveau-Veränderung oder Benützung von fremdem Grund erfolgt. (z.B. Erweiterung der Straßenbreite auf Straßengrund und dadurch erfolgende Ableitung des zusätzlichen Oberflächenwassers auf das Anrainergrundstück an der anderen Seite - z.B. bei Neigungen in Kurvenbereichen - dadurch könnte auch die Trockenheit von anliegenden Gebäuden gefährdet werden, da mehr Wasser als bisher auf dieses Grundstück gelangt.)

STAD Zu § 13 Abs. 6:

Diese Bestimmung erscheint etwas zu eng gefaßt: Wenn die Bewilligungspflicht nur entfällt, wenn das Straßenniveau *nicht* geändert wird, so bedeutet das, daß jede Belagsaufbringung oder geringfügige Sanierung bewilligungspflichtig wäre, was infolge der einzureichenden Pläne und durchzuführenden Verfahren einen erheblichen Verwaltungsaufwand bedeuten würde (zB hat die Stadtgemeinde Zwettl mit dem sehr großen Gemeindegebiet von 256 km² und 61 Katastralgemeinden mehr als 200 Längenkilometer Gemeindestraßen und Güterwege zu betreuen!). Es wäre daher eher die bisherige Fassung des § 6 Abs. 7 des NÖ Landesstraßengesetzes zu bevorzugen, wonach das Bewilligungsverfahren entfallen kann, *wenn es sich um Bauvorhaben geringen Umfanges handelt und fremde Interessen nicht berührt werden oder über sie eine Einigung erzielt wurde.*

Sollte man nicht auf den alten Wortlaut zurückgreifen wollen, wäre es wenigstens einer Überlegung wert, Umgestaltungen von Straßen bewilligungsfrei zu erklären, wenn das Straßenniveau nicht *wesentlich* verändert wird, wobei der Begriff *wesentlich* ebenfalls Auslegungsschwierigkeiten bereiten kann. Allerdings könnte diese Auslegungsschwierigkeit etwa durch die Aufnahme des Kriteriums der Änderung eines bestehenden Zuganges oder einer bestehenden Zufahrt gemildert werden.

BD 1 Die Mitarbeiter der NÖ Gebietsbauämter sind in Belangen der Straße vorwiegend dann involviert, wenn bautechnische oder wasserfachliche Probleme auftreten. Darüberhinaus werden auch Gutachten bei Grundeinlösungen oder Verkehrswertschätzungen von Baulichkeiten erstellt.

Des öfteren müssen Gutachten als Amtssachverständige für die Bau- bzw. Wasserrechtsbehörde bei Streitangelegenheiten ausgearbeitet werden. Dabei war bisher immer maßgeblich, ob für das betreffende Straßenbauvorhaben eine Baubewilligung gem. § 6 (alt) NÖ LStG, erforderlich und auch tatsächlich erteilt wurde. Im bisherigen Landesstraßengesetz war im § 6, Abs.7, NÖ LStG. eine „Geringfügigkeitsklausel“ enthalten, nach der in gewissen Fällen, wenn nämlich das Einvernehmen mit allen Betroffenen hergestellt wurde und es sich um ein untergeordnetes Vorhaben handelte eine Baubewilligung nicht erforderlich war.

Diese Fälle, die aber in der Praxis die Mehrzahl bei Ausbaumaßnahmen an Gemeindestraßen (z.B. Hintausstraßen, Aufbringen von neuen Fahrbahnbelägen, etc.) darstellen, sollen nunmehr nach dem neuen § 13, NÖ LStG 1998 zur Gänze also auch bei geringfügigen Baumaßnahmen einer Bewilligungspflicht mit Projektsausarbeitung unterworfen werden.

Sollte diese Neuregelung tatsächlich eingeführt werden, würde dies aus der Sicht der GBÄ eine wesentliche Vermehrung des Verwaltungsaufwandes bedeuten und erfahrungsgemäß viele Kleinbauvorhaben unmöglich machen. Dies widerspricht jedoch der politischen Zielsetzung zur Vereinfachung und Kostensenkung im Verwaltungsverfahren.

Die GBÄ würden in diesem Fall durch vermehrte Inanspruchnahme wie z.B. durch Beweissicherungen oder andere bau- und wasserfachliche Gutachten betroffen sein, die die ohnehin angespannte Lage am Personalsektor weiter belasten würde.

Aus der Sicht der GBÄ erscheint daher die vorgesehene Ausweitung der Baubewilligungspflicht für Straßenbaumaßnahmen ohne Einschränkung im neuen § 13, NÖ Straßengesetz 1998 als völlig verfehlt. Es wird daher beantragt eine Ausnahmeregelung im Sinne des § 6, Absatz 7 (alt), NÖ LStG. auch weiterhin zu belassen.

BD 2 zu § 13 Absatz 1:

Wo ist die Grenze zwischen dem Landesstraßengesetz und der Bauordnung bei Bauwerken nach § 4 Absatz 2 Punkt 4 wie z.B. Straßenmeistereien? Siehe auch § 4.

zu § 13 Absatz 6:

Was ist unter „bestehendes Straßenniveau nicht verändert“ zu verstehen? Nahezu jeder Straßenbau ist mit Niveauveränderungen im cm Bereich verbunden, da eine neue Straßendecke meist Unebenheiten der früher vorhandenen ausgleicht und somit nicht exakt das gleiche Niveau wie vorher besitzt. Zur Vermeidung von Einsprüchen wäre eine Formulierung wie „unwesentliche Niveauveränderungen“ oder „geringfügige Niveauveränderungen“ günstiger.

***RU7* Zu § 13**

Z.2 7. der Konzessionsinhaber und die Konzessionsbehörde, wenn ein Linienbus betroffen ist.

Somit wäre es in einem Verfahren möglich, die Linientauglichkeit festzustellen und Linienumlegungen oder Haltestellen festzulegen.

Z.3. Sachverständige, Ziviltechniker, Verkehrstechniker, Verkehrsplaner, Raumplaner oder Bautechniker?

Eine exemplarische Auflistung würde die Absicht des Gesetzgebers verdeutlichen.

Z.6. ... das bestehende Fahrbahnniveau nur um wenige Zentimeter verändert wird.
Somit sind ist eine Straßenraumgestaltung, wie die Errichtung eines Gehsteiges ohne Bewilligung möglich.

***ST1* §§ 9 - 14 Abschnitt "Errichtung von Straßen":**

Dieser Abschnitt ist nach ho. Ansicht nicht organisch gegliedert.

Das Bewilligungsverfahren (§ 13) müßte vor den Parteien (§ 12) angeführt

werden; auch § 9 (3) "hängt in der Luft" - es gehört inhaltlich eher zu § 13;

§ 10 (Verpflichtungen der Grundeigentümer) hat überhaupt nur bedingt mit der "Errichtung von Straßen" zu tun und paßt nicht zwischen §§ 9, 11, 12 und 13.

***ST1* Zu § 13**

§ 13 Abs. 1: Hier sollte es Bau- und Umgestaltung einer Straße im ersten Satz heißen, da auch eine Umlegung ohne Bau (nämlich bei einer vorhandenen Gemeindestraße oder Bundesstraße) möglich ist.

Zu § 13 Abs. 2 Ziffer 2: anstelle von betroffenen Gemeinden sollte es heißen: Gemeinden in deren Gebiet die Straße zu liegen kommt (wie bei § 5 Abs. 4) oder "Gemeinden, in denen das Straßenbauvorhaben ausgeführt werden soll" wie bei § 13 Abs. 4.

§ 13 (6)

Diese Bestimmung ist aus Sicht der Praxis viel zu eng gefaßt.

Bei strenger Einhaltung des Absatzes würde das einen nicht vertretbar großen Verwaltungsaufwand mit sich bringen. So wäre z.B. jede Belagsaufbringung zur Instandsetzung einer Straße eine Änderung des Straßenniveaus und daher bewilligungspflichtig. Es wären auch viele Maßnahmen zur Herstellung neuer bzw. zur Änderung bestehender Nebenanlagen bewilligungspflichtig.

ST1 Dies würde vor allem die Gemeinden treffen, auf welche dann auch die Übernahme relativ hoher Planungskosten zukommen würde.

Dem Wortlaut nach ist diese Ausnahmebestimmung auch z.B. für geringfügige Kurvenkorrekturen mit einvernehmlicher Grundeinlösung nicht anwendbar.

In allen diesen Fällen müßte demnach eine behördliche Bewilligung erwirkt werden.

Da die Vollziehung des § 13 Abs. (6) somit einen sehr hohen Verwaltungsaufwand und hohe finanzielle Auswirkungen zur Folge hätte, wird vorgeschlagen, den § 6 Abs.(7) des alten Landesstraßengesetzes sinngemäß zu belassen.

Sollte dies aus rechtlichen Zielsetzungen nicht möglich sein, wird folgende Formulierung vorgeschlagen:

"Umgestaltungen von Straßen, bei denen

- kein fremdes Eigentum in Anspruch genommen wird, oder
- das Ausmaß der einvernehmlichen Grundinanspruchnahme 1.000 m² nicht übersteigt, oder
- das bestehende Straßenniveau um nicht mehr als 0,50 m verändert wird

bedürfen keiner Bewilligung"

BH HL Im bisherigen NÖ Landesstraßengesetz war im § 6 Abs.7 eine "Geringfügigkeitsklausel" enthalten, nach der in gewissen Fällen, wenn nämlich das Einvernehmen mit allen Betroffenen hergestellt wurde und es sich um ein untergeordnetes Vorhaben handelte, eine Baubewilligung nicht erforderlich.

Nunmehr sollen nach dem neuen § 13 des NÖ Straßengesetzes 1998 alle Bauvorhaben, auch geringfügige, einer Bewilligungspflicht unterliegen.

Diese Neuregelung würde eine wesentliche Vermehrung des Verwaltungsaufwandes bedeuten, dies widerspricht jedoch der politischen Zielsetzung zur Vereinfachung und Kostensenkung im Verwaltungsverfahren.

Es wird daher beantragt, im neuen § 13 des NÖ Straßengesetzes 1998 die Ausnahmeregelung im Sinne des bisherigen NÖ Landesstraßengesetzes (§ 6 Abs.7) auch weiterhin zu belassen.

BH AT In Hinblick auf das in den Erläuterungen zum NÖ Straßengesetz angeführte Kriterium der Vereinfachung darf darauf hingewiesen werden, daß § 13 Abs. 6 NÖ Straßengesetz 1998 im Vergleich zur bisherigen Regelung des § 6 Abs. 7 NÖ Landesstraßengesetz in der Praxis einen Mehraufwand bedeuten wird.

Im § 13 Abs. 6 NÖ Straßengesetz 1998 wird zwar das Kriterium des geringen Umfangs eines Bauvorhabens fallen gelassen, jedoch ist auch eine Bewilligung erforderlich, wenn über das Vorhaben eine Einigung erzielt wurde, was bei der Durchführung von Bauvorhaben insbesondere bei Grundablösen große Bedeutung hat.

Parteien

(1) Im Bewilligungsverfahren für Straßen nach den §§ 5 und 6 haben Parteistellung bzw. können erlangen:

1. der Antragsteller (Straßenerhalter)
2. die Eigentümer der Grundstücke, auf denen die Straße errichtet werden soll
3. die Eigentümer der Grundstücke, die an die geplante Straße angrenzen (Nachbarn)
4. die Straßenerhalter von Verkehrsflächen, die an die geplante Straße angeschlossen werden sollen
5. die Mitglieder einer Beitragsgemeinschaft (§ 17 Abs.1).

Die Nachbarn (Z.3) werden nur dann Parteien, wenn sie durch den Bau der Straße in den im Abs.2 erschöpfend festgelegten subjektiven-öffentlichen Rechten berührt und diese Rechte spätestens in der mündlichen Verhandlung geltend machen.

(2) Subjektiv-öffentliche Rechte sind

1. die Standsicherheit und Trockenheit der Bauwerke der Nachbarn
2. die ausreichende Belichtung der Hauptfenster der zulässigen Gebäude der Nachbarn
3. die Gewährleistung eines bestehenden Zuganges oder einer bestehenden Zufahrt zum Grundstück.

BMWA 7. Vorbemerkungen zu §§ 12 bis 14:

§ 12 bezieht sich auf ein Bewilligungsverfahren, dessen Durchführung erst in § 13 angeordnet wird. Aus legislativen Erwägung wäre jedoch die - aus § 13 Abs. 1 erster hervorgehende - Normierung der Erforderlichkeit einer Bewilligung der Umschreibung des Kreises der Parteien ebenso voranzustellen wie die in § 13 Abs. 6 geregelte Ausnahme vom

BMWA Bewilligungserfordernis. § 13 Abs. 1 erster Satz sollte (als eigener Absatz) mit der in § 13 Abs. 6 enthaltenen Regelung zu einem eigenen, vor § 12 einzufügenden Paragraphen zusammengefaßt werden.

Es fehlt auch an einer (ausdrücklichen) Bestimmung über die Voraussetzungen, unter denen die Bewilligung zu erteilen bzw. zu versagen ist. Zu denken wäre an den Schutz der Parteirechte und der in § 9 Abs. 1 umschriebenen öffentlichen Interessen. Eine solche Bestimmung könnte in den selben neuzubildenden Paragraphen aufgenommen werden.

BMWA 8. Zu § 12:

Bei einer ersten Orientierung muß der Eindruck entstehen, als stehe § 12 in einem näheren Zusammenhang mit den vorangehenden Bestimmungen. Tatsächlich ist dies jedoch - wegen der aufgezeigten unsystematischen Einordnung dieser Bestimmung - nicht der Fall. Eine Präzisierung - "Parteien des Bewilligungsverfahrens" - wäre angezeigt.

In Abs. 1 wäre im Einleitungsteil aus sprachlichen Gründen die wiederholende Formulierung "können Parteistellung erlangen" erforderlich. Der im Einleitungsteil im Abs. 1 verwendete Ausdruck "bzw." bringt eine Unklarheit mit sich, die erst durch den letzten Satz des Abs. 1 aufgelöst wird. Vorzugweise sollte die Formulierung "bzw. können erlangen" entfallen und der letzte Satz des Abs. 1 entweder als Erweiterung der vorhergehenden Normierung formuliert oder in die Z 3 integriert werden.

Bei der Formulierung des Abs. 2 sollte darauf Bedacht genommen werden, daß die Standsicherheit der Bauwerke usw. richtigerweise nicht selbst als Recht aufzufassen ist, sondern den Gegenstand eines Rechtes bildet. Vorzugweise sollte auch ausdrücklich gesagt werden, wem diese Rechte zustehen. In diesem Sinne könnte etwa die Formulierung verwendet werden:

"(2) Ein **subjektiv-öffentliches Recht** haben

1. die Nachbarn auf die Standsicherheit und Trockenheit der auf ihren Grundstücken errichteten Bauwerke,...."

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zur verfassungsmäßig Garantie der Parteistellung (vgl. z.B: VfSlg. 11934/1988, 12240/1989, 12465/1990, 13013/1992) besteht zwar mit Ausnahme von Einzelfällen wie Art. 119a Abs. 9 B-VG keine Verfassungsnorm, die Parteirechte überhaupt oder in einem bestimmten Umfang garantieren würde. Die Zuerkennung von Parteirechten ist eine Angelegenheit des zur Regelung der

BMWA Sachmaterie zuständigen Gesetzgebers, wobei dieser jedoch nicht nach freiem Belieben entscheiden kann. Das die Parteirechte regelnde Gesetz unterliegt nämlich dem aus dem Gleichheitssatz (Art. 7 B-VG) abzuleitenden Sachlichkeitsgebot. In aller Regel wird demnach die Zuerkennung subjektiver Rechte auch die Zuerkennung von Parteirechten erfordern. Eine Einschränkung von Parteirechten kann aber - je nach dem Zweck des Verfahrens und der Eigenart und Bedeutung der berührten Rechtsposition - durchaus auch sachgerecht sein, wenn das Verfahren in der Hauptsache die Interessen eines anderen wahren soll. Im vorliegenden Zusammenhang erscheint es fraglich, inwieweit es sachlich gerechtfertigt ist, in Z 2 und Z 3 nur den Eigentümern der Grundstücke, auf denen die Straße errichtet werden soll, bzw. den Eigentümern der Grundstücke, die an die geplante Straße angrenzen, Parteistellung einzuräumen, sonstige dinglich Berechtigte (z.B. Servitutsberechtigten) jedoch von der Parteistellung auszuschließen.

Insbesondere stellt sich die Frage, ob nicht die in § 13 Abs. 2 Z 4 genannten Verfügungsberechtigten wie Nachbarn zu behandeln wären.

Darüber hinaus sollte jedoch auch unter dem Gesichtspunkt der zivilrechtlichen Nachbarbegriffs überlegt werden, ob die Regelung des Umfangs der Definition der "Nachbarn" als Parteien in Abs. 1 Z 3 nicht zu eng ist.

Vom **zivilrechtlichen Nachbarbegriff** sind nämlich nicht nur die Eigentümer von unmittelbar angrenzenden Grundstücken, sondern alle erfaßt, die **im Einflußbereich** der Liegenschaft, von der Beeinträchtigungen ausgehen, selbst Grundstücke haben. Die mit der vorgeschlagenen **Einengung des Nachbarbegriffes** einhergehende Beschränkung subjektiv öffentlicher Nachbarrechte sowie die dadurch bedingte Verschlechterung der Rechtsstellung der Nachbarn ist sachlich nicht einzusehen und stößt auf verfassungsrechtliche Bedenken. Da die subjektiv öffentlichen Rechte, die zur Erlangung der Parteistellung als Nachbar berührt sein müssen, ohnedies in Abs. 2 des Entwurfs taxativ und in einschränkender Weise aufgezählt werden, besteht kein Anlaß, auch den Nachbarbegriff an sich einzuengen. Außerdem ist aufgrund der vorgeschlagenen Regelung eine **Mehrbelastung der Gerichte** nicht ausgeschlossen, weil im Falle der Beschränkung der Nachbareigenschaft denkbar ist, daß die Rechtsprechung auch gegen von öffentlichen Straßen ausgehende, übermäßige Immissionen Unterlassungsansprüche nach § 364 Abs. 2 ABGB zuläßt, soweit solche Immissionen nicht im verwaltungsbehördlichen Verfahren berücksichtigt werden können und damit kein öffentlich rechtlicher Nachbarschutz besteht (vgl. RdU 1997/42 und die dortigen Kommentierungen).

WK Positiv bewertet wird § 12 des Entwurfes, in dem erstmals geregelt wird, wer Parteistellung im Sinne dieses Gesetzes hat.

LK 6. Zu § 12:

Im § 12 Abs.2 sind subjektiv öffentlichen Rechte, welche im Verfahren Parteistellung begründen, erschöpfend festgelegt.

Diese Beschränkung erscheint zu eng, zumal auch andere Beeinträchtigungen eine Parteistellung bewirken sollten. Denkbar sind, z.B. Beeinträchtigung durch Splittablagerung, Staubeinwirkung, Wasserableitung etc.

IK zu § 12:

In dieser Bestimmung erscheint es angebracht, generell auf die Interessen von Wasserberechtigten Rücksicht zu nehmen, da es eine Erfahrungstatsache ist, daß die Errichtung und der Betrieb von Straßen zur Beeinträchtigung von Wasserbenutzungen führt.

ARGE BH § 12

Dieser lehnt sich teilweise an § 6 des NÖ Landesstraßengesetzes an. Die subjektiv öffentlichen Rechte sind jedoch nunmehr abschließend formuliert. Diese Regelung erscheint klarer und übersichtlicher als bisher.

LAD⁴ § 12 Abs. 1

Im 1. Satz ist nach dem Wort "können" das Wort "diese" einzufügen.

BD² zu § 12 Absatz 2 Ziffer 3:

Aus dem Begriff „bestehender Zugang“ bzw. „bestehende Zufahrt“ könnte abgeleitet werden, daß keinerlei Veränderungen dabei zulässig sind. Dies ist nicht möglich, da zumindest geringfügige Höhenänderungen durch Neubau der Fahrbahnoberfläche zu erwarten sind. Um Mißverständnisse zu vermeiden, sollte Gewährleistung einer Zufahrt bzw. eines Zuganges erwähnt werden.

RU⁷ Zu §12

Z.3 die Gewährleistung eines bestehenden Zuganges oder einer bestehenden Zufahrt zum Grundstück, wenn ein erhebliches Verkehrsbedürfnis besteht oder das Grundstück über keine andere Zufahrt auf der Straße erreicht werden kann.

Teure und nicht benötigte Zufahrten müßten somit nicht errichtet werden.

ST1 §§ 9 - 14 Abschnitt "Errichtung von Straßen":

Dieser Abschnitt ist nach ho. Ansicht nicht organisch gegliedert.

Das Bewilligungsverfahren (§ 13) müßte vor den Parteien (§ 12) angeführt werden; auch § 9 (3) "hängt in der Luft" - es gehört inhaltlich eher zu § 13; § 10 (Verpflichtungen der Grundeigentümer) hat überhaupt nur bedingt mit der "Errichtung von Straßen" zu tun und paßt nicht zwischen §§ 9, 11, 12 und 13.



Verpflichtungen der Grundstückseigentümer

- (1) Eigentümer müssen die **vorübergehende Benützung** ihrer Grundstücke durch die Straßenverwaltung oder von ihr beauftragter Personen dulden, wenn diese nur so
 - o Baupläne verfassen,
 - o Vermessungsarbeiten und
 - o Bodenuntersuchungen durchführen können.

- (2) Weiters hat der Grundstückseigentümer zu dulden, daß auf seinem Grundstück
 1. Aushub- und Baumaterialien **während der Straßenbauarbeiten** abgelagert werden, soferne
 - o das Grundstück nicht bewirtschaftet, sonst genützt oder verbaut ist und
 - o wegen der geringen Straßengrundbreite diese Materialien nicht auf Straßengrund abgelagert werden können,
 2. **Schneezäune** aufgestellt oder andere Vorkehrungen getroffen werden, um Schneeverwehungen, Lawinenabgänge oder Steinschläge hintanzuhalten,und
 3. auf der Straße anfallende **Oberflächenwässer** flächenmäßig auf sein Grundstück ungehindert abfließen können.

- (3) Werden **entlang der Fahrbahn** einer öffentlichen Straße auf Straßengrund **Baumreihen** ausgepflanzt, dann hat der Nachbar den Überhang und dessen Nutzung durch die Straßenverwaltung zu dulden.

- (4) Im Streitfall hat die **Bezirksverwaltungsbehörde** auf Antrag eines der Beteiligten über die Zulässigkeit und den notwendigen Umfang von Verpflichtungen nach Abs.1 und 2 zu **entscheiden**.

- (5) Entstehen durch Maßnahmen nach Abs.1 und 2 Schäden, hat der Straßenerhalter diese zu vergüten. Kommt es über die Vergütung zu keiner Einigung, hat die Behörde nach Abs.4 über die Höhe der Entschädigung zu entscheiden. Die Bestimmungen des § 20 Abs.9 bis 11 NÖ Raumordnungsgesetz 1976, LGB1. 8000, sind hiebei sinngemäß anzuwenden.

BMWA 4. Zu § 10 Abs. 3:

Für die vorgeschlagene Regelung, mit der im Falle einer Anpflanzung von Baumreihen entlang der Fahrbahn einer öffentlichen Straße eine **Duldungspflicht der Nachbarn** hinsichtlich des Überhangs und dessen Nutzung durch die Straßenverwaltung normiert werden soll, nennen die Erläuterungen keine Gründe oder sachliche Rechtfertigung. Jedenfalls reicht die Bestimmung sehr weit. Das in § 422 ABGB normierte Selbsthilferecht der Nachbarn wird ohnedies bisweilen schon als unzureichender Schutz vor Beeinträchtigungen durch Anpflanzungen an der Grundstücksgrenze angesehen. Einer weiteren Verminderung des nachbarrechtlichen Schutzniveaus kann daher nicht zugestimmt werden. Jedenfalls für Grundflächen **innerhalb des Ortsgebietes sowie im Bauland** ist die vorgeschlagene Duldungspflicht der Nachbarn abzulehnen.

BMWA 5. Zu § 10 Abs. 5:

Die vorgeschlagene Bestimmung soll eine Ersatzregelung für Schäden, die durch die Benützung fremder Grundstücke im Zuge diverser Vorarbeiten, von Straßenbauarbeiten oder von Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren durch Schneemassen oder Steinschlag entstanden sind, darstellen.

Eine Entschädigungsleistung sollte grundsätzlich zunächst, soweit tunlich, in einer **Naturalrestitution** bestehen. Aus diesem Grund sollte angeordnet werden, daß nach der Durchführung der genannten Arbeiten der frühere Zustand wiederherzustellen ist. Für verbleibende vermögensrechtliche Nachteile wäre dann eine Verpflichtung zur **Entschädigung** vorzusehen.

BHWA Weiters sollten die Bestimmungen über das durchzuführende **Entschädigungsverfahren** überdacht werden. In der vorgeschlagenen Bestimmung wird die Zuständigkeit der Behörde nach Abs. 4, also der Bezirksverwaltungsbehörde, zugeordnet. Demgegenüber hat über einen Antrag auf Enteignung sowie die damit verbundene Entschädigung nach § 11 Abs. 3 des Entwurfs die **Landesregierung** zu entscheiden. Da es sich in beiden Fällen um ähnlich gelagerte Entschädigungsverfahren handelt, bei denen nach ausdrücklicher gesetzlicher Anordnung dieselben Verfahrensbestimmungen eingehalten werden sollen, sollte für beide Verfahren auch ein und dieselbe Behörde zuständig sein.

Außerdem sollte der Verweis auf das **Entschädigungsverfahren** nach § 20 Abs. 9 bis 11 NÖ ROG noch einmal überdacht werden. § 20 Abs. 10 NÖ ROG bezieht sich nämlich nicht auf den Ersatz zugefügter Schäden, der in Abs. 9 leg.cit. geregelt wird, sondern auf Entschädigungen für den **Verlust des Eigentumsrechts**. In Abs. 11 leg.cit. wird die Entscheidungskompetenz der Landesregierung zugeordnet, worin ein offener Widerspruch zu der in Abs. 5 normierten Behördenzuständigkeit besteht. In Abs. 11 leg.cit. wird zudem ausgedrückt, daß die Landesregierung auch über die **Höhe der Entschädigung** zu entscheiden hat. Diese Anordnung wird bereits in Abs. 5 des Entwurfs getroffen, weshalb ein zusätzlicher Verweis auf § 20 Abs. 11 NÖ ROG insoweit überflüssig erscheint.

VPGVV Zu § 10 - Verpflichtungen der Grundstückseigentümer:

Nach **§ 10 Abs.2 Z.3** haben die Grundstückseigentümer zu dulden, daß Oberflächenwässer flächenmäßig ungehindert auf ihr Grundstück abfließen können. Es muß klargestellt sein, daß auch ein Rohrdurchlaß von einem Straßengraben ein „flächenmäßiges Abfließen“ darstellt und daher zu dulden ist.

§ 10 Abs.3 sieht entlang der Fahrbahn einer öffentlichen Straße eine **Duldungspflicht** der Nachbarn hinsichtlich des Überhanges von Baumreihen sowie die **Nutzung** des Überhanges durch die Straßenverwaltung vor. Es wäre zu prüfen, ob diese Regelung im Hinblick auf § 422 ABGB sowie das Grundrecht auf Unverletzlichkeit des Eigentums (Art.5 StGG) zulässig ist.

SPGVV Zu § 10 Verpflichtung der Grundstückseigentümer

Abs. 4: Warum soll im Streitfall über die Zulässigkeit und den notwendigen Umfang von Verpflichtungen nach Abs. 1 und 2 hinsichtlich Gemeinde (und Privat-)straßen die „Bezirksverwaltungsbehörde“ entscheidungsbefugt sein? Die Gemeinde kann dies zumindest ebensogut.

Im **Abs. 5** ist der Begriff ...“Behörde nach Abs. 4 ...“ jedenfalls unklar. Zum Einen kann man meinen, daß die im Abs. 4 genannte Behörde entscheidungsbefugt sein soll, zum anderen, daß die Behörde bei ihrer Entscheidung über die Höhe der Entschädigung nach Abs. 4 vorzugehen hat.

LK 5. Zu § 10:

Die in Abs. 5 vorgesehene Entschädigungspflicht bezieht sich nur auf die Absätze 1 und 2. Es sollte auch eine Entschädigung für Ernteauffälle vorgesehen werden, die durch Beschattung oder Durchwurzelung der am Straßenrand gepflanzten Bäume entstehen.

In diesem Zusammenhang darf auch auf die wiederholt diskutierte Problematik hinsichtlich des auf die Anrainergrundstücke gelangenden Streusplitts hingewiesen werden. Da diesbezügliche Schäden vorwiegend von Räumfahrzeugen verursacht werden, welche den Streusplitt von der Straße auf die Anrainergrundstücke schieben, wäre im § 10 eine Entfernungspflicht des Straßenerhalters oder eine Entschädigungspflicht festzuschreiben. Ähnliches gilt auch für Streusalz.

IK zu § 10 Abs 4:

Das Nutzungsrecht seitens der Straßenverwaltung steht hier im Widerspruch zu den Bestimmungen des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches (§ 422 ABGB), in dem normiert wird, daß der Nachbar eines Grundstückes den Überhang eines Baumes, wegen Beanspruchung seines Luftraumes, wie sein Eigentum nutzen oder entfernen kann, ohne Ansprüchen des Eigentümers ausgesetzt zu sein.

Wir halten die Regelung des ABGB für zweckmäßig und ausreichend.

zu § 10 Abs 5:

Wir schlagen vor, der Bestimmung folgende Sätze hinzuzufügen:

„Als Schäden gelten auch Minderungen des Verkehrswertes der betroffenen Liegenschaften oder die Beeinträchtigung berechtigter Wassernutzungen. Die Feststellung der Schäden obliegt der Behörde, die auch die dafür erforderlichen Kosten zu tragen hat.“

Es wäre nicht einzusehen, wenn betroffene Grundeigentümer oder Nutzungsberechtigte die Nachteile selbst bzw. ohne adäquate Entschädigung zu tragen hätten. Auch sollten die Betroffenen nicht mit Kosten etwaiger Feststellungen belastet werden.

ARGEBH § 10

Dieser lehnt sich teilweise an das NÖ Landesstraßengesetz an. Die Gliederung ist jedoch wesentlich übersichtlicher und der Inhalt zeitgemäß aufbereitet.

STAD Zu § 10 Abs. 3:

Es wäre zu prüfen, ob diese landesgesetzliche Regelung im Hinblick auf § 422 ABGB zulässig ist.

Zu § 10 Abs. 4:

Warum soll im Streitfall über die Zulässigkeit und den notwendigen Umfang von Verpflichtungen nach Abs. 1 und 2 hinsichtlich Gemeinde (und Privat-)straßen die „Bezirksverwaltungsbehörde“ entscheidungsbefugt sein? Die Gemeinde kann dies zumindest ebenso gut.

Im § 10 Abs. 5:

ist der Begriff „..... Behörde nach Abs. 4.“ jedenfalls unklar, zum einen kann man meinen, daß die im Abs. 4 genannte Behörde entscheidungsbefugt sein soll, zum anderen, daß die Behörde über die Höhe der Entschädigung nach Abs. 4 vorzugehen hat.

LAD4 § 10 Abs. 1 und 2

Angeregt wird, die Legalservituten auch auf Fälle des Notstandes - wie im bisherigen Landesstraßengesetz vorgesehen - auszudehnen und auch die Nutzungsberechtigten zu erfassen. Folgende Formulierung wird vorgeschlagen: "Eigentümer und Nutzungsberechtigte haben die vorübergehende Benützung eines Grundstückes ...".

§ 10 Abs. 5

Da auch durch die Auspflanzung und Nutzung von Bäumen und deren Überhang Schäden entstehen können, sollten auch diese Schäden vergütet werden.

Das Zitat des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGB1. 8000, läßt mehrere Interpretationsmöglichkeiten zu. Ausgehend davon, daß mangels Verweisung auf das NÖ ROG in einer bestimmten Fassung keine statische Verweisung gemeint ist, scheint wohl die dynamische Verweisung gemeint zu sein, obzwar nicht auf das NÖ ROG in der jeweils geltenden Fassung verwiesen ist. Ob dies zulässig ist, wäre zu prüfen. Überdies erscheint dies unzweckmäßig, da die verwiesene Fassung völlig unbestimmt ist. Es könnte jene Fassung des NÖ

LAD 4 ROG gemeint sein, die im Zeitpunkt der Kundmachung des NÖ Straßengesetzes gilt oder jene, die im Zeitpunkt der Anwendung eines Sachverhaltes auf § 10 Abs. 5 leg. cit. gilt. Im letzteren Fall wäre zusätzlich zu beachten, ob Änderungen im verwiesenen Gesetz auch im verweisenden Gesetz rechtspolitisch gewollt sind.

Bemerkt wird, daß das im NÖ ROG verwiesene Eisenbahnteilungsgesetz in seiner Novelle BGBl. 297/1995 für den Enteigner günstiger ist und sollte somit die Verweisung im Straßengesetz auf das Raumordnungsgesetz und somit auch das Eisenbahnteilungsgesetz in dem Punkt abgeändert werden.

LAD 4 zu § 10:

Zum weitgehenden Entfall des Abschnittes III (Verpflichtung der Anrainer):

Aus dem Blickwinkel des Wegehalters, welcher auch für die Wegesicherheit im weiteren Sinn haftet, als auch aus der Sicht der Behörde, die für die Verkehrssicherheit verantwortlich ist, stellt sich die Frage, ob sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften (z.B. §§ 35 und 91 StVO, WRG, § 62 (3) BO u.ä.) oder zivilrechtlicher Bestimmungen die gleichen Rechtsfolgen herbeiführen. Dies ist vor allem bei § 24 Abs. 2 (Errichtung von Neu-, Zu- und Umbauten, Einfriedungen, Düngerstätten- und gruben in einem bestimmten Abstand zur Straße nur im Einvernehmen), § 25 (Abholzung von Wäldern aus Rücksichten der Straßenerhaltung bis zu einer Höchstbreite von 4 m vom Straßenrand), § 15 Abs. 4 (Pflanzabstände von Bäumen und Baumreihen), § 27 Abs. 2 (Nichtableitung von Niederschlags- und sonstigen Hauswässern auf Straßen) und § 30 Abs. 1 (Einfriedung von Teichen, Sand- und Schottergruben) zu überlegen. Die Entbehrlichkeit des § 26 Zif. 1 wird bezweifelt.

Die Beibehaltung und Durchsetzbarkeit der genannten Anrainerverpflichtungen würde der Behörde und Straßenverwaltung wesentlich mehr Möglichkeiten und weitergehende Rechte bieten.

Die Umsetzung der EU-rechtlichen Normen wurde nicht überprüft.

IVW3 9. Gegen die Bestimmung des § 10 Abs.3 bestehen kompetenzrechtliche Bedenken, zumal es sich bei der Regelung des Überhangs um eine Angelegenheit des Zivilrechts handelt, zu deren Regelung der Landesgesetzgeber gemäß Artikel 15 Abs.9 B-VG nur insoweit berechtigt ist, als sie mit der in die Landeskompetenz fallenden Hauptmaterie in einem unerläßlichen Zusammenhang steht.

IVW3 10. In § 10 Abs.4 ist nicht ersichtlich, weswegen im Streitfall jedenfalls die Bezirksverwaltungsbehörde entscheiden soll, wohingegen bei den ähnlichen Bestimmungen der §§ 7 Abs.6 und 8 Abs.1 der NÖ Bauordnung 1996 eine Zuständigkeit der Baubehörde besteht. Der Ausdruck "Bezirksverwaltungsbehörde" sollte daher durch "Behörde" ersetzt werden.

ST1 §§ 9 - 14 Abschnitt "Errichtung von Straßen":

Dieser Abschnitt ist nach ho. Ansicht nicht organisch gegliedert.
Das Bewilligungsverfahren (§ 13) müßte vor den Parteien (§ 12) angeführt werden; auch § 9 (3) "hängt in der Luft" - es gehört inhaltlich eher zu § 13; § 10 (Verpflichtungen der Grundeigentümer) hat überhaupt nur bedingt mit der "Errichtung von Straßen" zu tun und paßt nicht zwischen §§ 9, 11, 12 und 13.

ST1 Zu § 10:

In § 10 Abs.2 Ziffer 3 ist festgehalten, daß der Grundeigentümer zu dulden hat, daß auf der Straße anfallendes Oberflächenwasser flächenmäßig auf dem Nachbargrundstück ungehindert abfließen kann.

Die Absätze (4) und (5) befassen sich mit der Zulässigkeit bzw. der Entschädigung dieser Duldung. Es sollte hierbei jedoch die Zulässigkeit des Inhaltes des Abs.2 Ziffer 3 nicht in Frage gestellt und für diese Duldung keine Entschädigung geleistet werden.

Bei den Absätzen (4) und (5) sollte daher folgendes ergänzt werden:

"..... nach Abs.1 und Abs.2 Ziffer 1 und Ziffer 2"

Zu § 10:

Die ersatzlose Streichung der alten §§ 24, 25, 28 und 29 die gute Dienste erwiesen haben, sollte überdacht werden. Diese Bestimmungen könnten bei § 10 (6) ... usw. untergebracht werden.

Kostentragung, Sondernutzung

§ 15

Straßenbaulast

- (1) Die Kosten des Baues und der Erhaltung einer Straße hat,
 - soferne
 - o in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist,
 - o keine anders lautende Vereinbarung besteht oder
 - o kein Dritter aufgrund eines Rechtstitels zur Kostentragung verpflichtet ist,
 der Straßenerhalter zu tragen.

- (2) Bei Landeshaupt- oder Landesstraßen, haben die Gemeinden
 - o die Kosten für den Erwerb des Grundes für den Straßenbau
 - o die Mehrkosten aufgrund der Ausführungs- oder Erhaltungsart der Straße und ihrer Nebenanlagen im Bereich der Ortsdurchfahrt
 zu tragen und
 - o für die Reinigung, Schneeräumung und Glatteisbekämpfung in den Ortsdurchfahrten zu sorgen.

Ortsdurchfahrt ist die Straßenstrecke zwischen den Straßenverkehrszeichen nach § 53 Abs.1 Z.17a (Ortstafel) und Z. 17b (Ortsende) der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960 in der Fassung BGBl.I Nr.3/1998.

BMWA 10. Zu § 15 Abs. 2:

Es fällt auf, daß die in dieser Bestimmung enthaltene Formulierung die Kostentragungspflicht betr. den Grunderwerb für Landeshaupt- oder Landesstraßen generell den Gemeinden zuordnet.

Diese künftig die Gemeinden belastende Bestimmung ist jedoch in keiner Weise quantifiziert. Die Erläuterungen weisen lediglich daraufhin, daß dies der bisherigen Praxis entspreche und ein Kostenbeitrag der Gemeinden gerechtfertigt erscheine.

Mit Bedachtnahme auf die politisch einvernehmlich gefaßte Entscheidung, die Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätsakt der gebietkörperschaften **ab sofort anzuwenden**, wird darauf verwiesen, daß die gemäß Art. 1 (3) der obzitierten Vereinbarung geforderte Darstellung der finanziellen Auswirkungen zur Gänze fehlt.

VD 1. Zu § 15 Abs. 2:

Die in dieser Regelung normierte Kostentragungspflicht der Gemeinden ist im Hinblick auf Art. 17 B-VG bedenklich.

Gemäß Art. 17 B-VG wird durch die Bestimmungen der Art. 10 bis 15 über die Zuständigkeit in Gesetzgebung und Vollziehung die Stellung des Bundes und der Länder als Träger von Privatrechten in keiner Weise berührt. Art. 17 B-VG stellt die Kompetenznorm zur Erlassung von „Selbstbindungsgesetzen“ dar (Walter-Mayer, Grundriß des Österreichischen Bundesverfassungsrechts, 8. Auflage, Seite 133). Solche Gesetze dürfen nur das Verhalten der Organe des Rechtsträgers regeln („selbst binden“) und insbesondere keine subjektiven Rechte Dritter oder Verordnungsermächtigungen enthalten (Mayer, Das Österreichische Bundes-Verfassungsrecht, Kurzkomentar, Seite 99). Art. 17 B-VG stellt daher „eine Kompetenz zur Selbstbindung des Bundes und der Länder, nicht aber auch eine Kompetenz zur Bindung von dritten Personen dar“ (Bruno Binder, „Der Staat als Träger von Privatrechten“, Seite 80).

Die beabsichtigte Regelung sollte daher überdacht werden. Weiters sollte auch geprüft werden, ob die Bestimmung nicht im Hinblick auf die Regelung des § 15 Abs. 1 zur Gänze entfallen könnte.

VPGVV Zu § 15 - Straßenbaulast:

Gem. § 15 Abs.2 haben bei Landeshaupt- oder Landesstraßen die Gemeinden

- die Kosten für den Erwerb des Grundes für den Straßenbau
- die Mehrkosten aufgrund der Ausführungs- oder Erhaltungsart der Straße und ihrer Nebenanlagen im Bereich der Ortsdurchfahrt zu tragen und
- für die Reinigung, Schneeräumung und Glätteisbekämpfung in den Ortsdurchfahrten zu sorgen.

Die Kosten des Grunderwerbes für den Straßenbau von Landeshaupt- und Landesstraßen auf die Gemeinden abzuwälzen, muß abgelehnt werden, da entgegen den Ausführungen in den Erläuterungen die Voraussetzungen dafür nicht (mehr) gegeben sind. Heut zu Tage kommen nämlich die wirtschaftlichen Vorteile aus einem Neubau oder einer Verbesserung einer Landeshaupt- oder Landesstraße zumeist nicht der Gemeinde, durch deren Gebiet die Straße führt, zugute sondern haben die Bürger dieser Gemeinde vor allem die von der Straßenbenützung ausgehenden Belästigungen zu dulden. Begünstigt sind vor allem jene Gemeinden, in welchen der neue oder verbesserte Straßenzug endet (Stichwort „Einkaufstourismus“). Eine Neuregelung hinsichtlich der Grunderwerbskosten für Landeshaupt- und Landesstraßen erscheint daher dringend geboten. Beschwerden zahlreicher Gemeinden folgend hat der Verband bereits 1985 die Übernahme der Grundeinlöskosten durch das Land verlangt.

VPGVV Wenn auch im Hinblick auf die Bestrebungen der Konsolidierung der öffentlichen Haushalte wohl nicht davon ausgegangen werden kann, daß aufgrund der Neuregelung des NÖ Straßengesetzes das Land diese Kosten zur Gänze übernimmt, so wird dennoch im Sinne des partnerschaftlichen Verhältnisses zwischen Land und Gemeinden eine Kostenteilung bzw. Kostenbeteiligung des Landes gefordert.

Die Landesstraßengrundeinlösung in den anderen Bundesländern stellt sich wie folgt dar:

Land	Grundeinlösung	Anmerkung
Burgenland	Land	1.u.2. Ordnung: Land 3. Ordnung: Gemeinde, Grunderwerb ist Teil der Bausumme
Kärnten	Land	
Oberösterreich	Land	Refudierung der Hälfte durch Gemeinde
Salzburg	Land	1. Ordnung: Land 2. Ordnung: Gemeinde
Steiermark	Land	
Tirol		
Vorarlberg	Land	Gehsteige durch Gemeinde

Als Lösungsvarianten kämen demnach in Betracht:

1. Das Land trägt die Grunderwerbskosten, die jeweilige Gemeinde refundiert einen Anteil (z.B. Hälfte wie in Oberösterreich)
2. Das Land ist für den Grunderwerb gesetzlich verantwortlich.

Die Grunderwerbskosten sind Bestandteil der Baulast (§ 16).

Vorteil: Gemäß § 15 kann für die Straßenbaulast ein Betrag der Gemeinde vereinbart werden. Damit ist eine flexible, dem konkreten Fall angepaßte Lösung gewährleistet.

VPGVV Hinsichtlich der im § 15 Abs.2 angeführten „ Mehrkosten“ fehlt die Vergleichsbasis: Welche Mehrkosten im Vergleich zu anderen (Normalkosten) sind hier gemeint? Die bisherige Regelung des § 17 Abs.1 NÖ Landesstraßengesetz ist diesbezüglich wesentlich genauer und eindeutiger. Auch hinsichtlich des Winterdienstes auf Landeshaupt- und Landesstraßen in Ortsgebieten scheint zumindest eine Kostenteilung gerechtfertigt. Selbst nach § 9 Abs.3 Bundesstraßengesetz (BStG) haben die Gemeinden in Ortsgebieten lediglich für die Abfuhr des vom Bund von der Fahrbahn der Bundesstraßen entfernten Schnees und Abräummaterials zu sorgen. Nach dem Landesstraßengesetz sind die Gemeinden hingegen generell dafür zuständig. Hinsichtlich der Straßenreinigung und des Winterdienstes wäre daher zumindest eine Kostenteilung vorzusehen. Außerdem sollte die Landesstraßenverwaltung, die über einen entsprechenden Fuhrpark verfügt, verpflichtet sein, über Wunsch der Gemeinde den Winterdienst auf Landeshaupt- und Landesstraßen in Ortsdurchfahrten (gegen Kostenbeteiligung) mit zu besorgen, was derzeit nur teilweise und auf freiwilliger Basis erfolgt. Aufgrund der geteilten Kompetenz besteht nämlich derzeit keine zeitliche Abstimmung des Winterdienstes, was den Straßenbenützer in Folge eines potentiellen Wechsels zwischen gestreuten und nicht gestreuten Straßenstücken in gefährliche Situationen bringen kann.

Zur Frage der Kostenbeteiligung des Landes ist noch hinzuzufügen, daß die Ortsdurchfahrten im Verlauf von Landeshaupt- und Landesstraßen hauptsächlich dem überörtlichen Verkehr dienen. Lediglich beim überörtlichen Verkehr sind Landesstraßen (oder auch Bundesstraßen) nämlich durch die Ortschaft durchgehend geführt. Soferne diese Straßen nämlich lediglich eine Gemeinde anbinden, enden sie am Ortsbeginn und werden dann als Gemeindestraßen weitergeführt.

SPGVV Zu § 16 Straßenbaulast

In Abs. 2 ist der erste Satz irreführend unvollständig. Unter den „Gemeinden“ sind sicherlich nur jene gemeint, in deren Gebiet die neue oder verbesserte Straßenstrecke gelegen ist.

Die Kosten des Grunderwerbs für den Straßenbau von Landeshaupt- und Landesstraßen weiterhin auf die Gemeinden abzuwälzen muß striktest abgelehnt werden, da entgegen den Ausführungen in den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf die Voraussetzungen dafür nicht mehr gegeben sind. Heutzutage kommen nämlich die wirtschaftlichen Vorteile aus einem Neubau oder einer Verbesserung einer Landeshaupt- oder Landesstraße zumeist nicht der Gemeinde, durch deren Gebiet die Straße führt, zugute (es haben vielmehr die BürgerInnen dieser Gemeinde vor allem die von der Straßenbenützung ausgehenden – meist zusätzlichen – Belästigungen zu dulden) sondern vor allem jener Gemeinde, in der der neue oder verbesserte Straßenzug endet. Stichwort „Einkaufstourismus“. Eine Neuregelung hinsichtlich der Grunderwerbskosten für Landeshaupt- und Landesstraßen erscheint daher entgegen dem Gesetzesentwurf dringend geboten.

Hinsichtlich der im 3. Satz des Abs. 2 angeführten „Mehrkosten“ fehlt die Vergleichsbasis: welche Mehrkosten im Vergleich zu anderen (Normal-)Kosten sind hier gemeint? Die bisherige Regelung des § 17 Abs. 1 des NÖ Landesstraßengesetzes ist diesbezüglich wesentlich genauer und eindeutiger.

IK zu § 15 Abs 1:

Für die Rechtssicherheit und für den Schutz des Eigentums an Grund und Boden ist die Verpflichtung zur Herstellung der Grundbuchsordnung nach dem Straßenausbau unbedingt erforderlich.

Wir empfehlen daher die Aufnahme folgenden Wortlautes:

„Der Straßenerhalter hat auch für die in diesem Zusammenhang notwendige Herstellung der Grundbuchsordnung als Verursacher zu sorgen.“

zu § 15 Abs 2:

„Bei Landeshaupt- oder Landesstraßen, hat das Land Niederösterreich...“

Für die zuständige Abteilung des Landes ist eine einfachere Abwicklung möglich, wenn Planerstellung und Flächenermittlung sowie die Ermittlung der Kosten für die Grundeinlösung durch eine zentrale Stelle abgewickelt werden.

ARGE BH § 15

Es erhebt sich die Frage, ob der Begriff „Ortsdurchfahrt“ verwendet werden muß, der dann ohnedies anhand von Bestimmungen der StVO 1960 definiert wird, da im Abs. 2 die Formulierung „... im Bereich des Ortsgebietes gemäß § 2 Abs. 1 Z 15 StVO 1960 ...“ lauten könnte und damit der zweite Satz überhaupt entfallen könnte.

ist der erste Satz irreführend unvollständig; unter den „Gemeinden“ sind sicherlich nur jene gemeint, in deren Gebiet die neue oder umzulegende oder umzubauende Straßenstrecke gelegen ist.

Es sollte auch bei der Neufassung des Gesetzes hinterfragt werden, warum die Gemeinden die Grunderwerbskosten bei Neu- und Umbauten von Landeshaupt- und Landesstraßen tragen sollen. Das in den Erläuterungen angeführte Argument, Landesstraßen würden nur über Wunsch der Gemeinden neu gebaut, stellt das Selbstverständnis des Landes als Erhalter eines übergeordneten Straßennetzes in Frage, auch trifft es nicht auf Verbesserungsmaßnahmen (Ausbau und Korrekturen) zu. Auch die Feststellung, die Beibehaltung der Kostentragung durch die Gemeinden ergebe sich „aus der Sicht der bisherigen Praxis“, ist wohl für die Gemeinden keine befriedigende Erklärung.

Die Kosten des Grunderwerbes für den Straßenbau von Landeshaupt- und Landesstraßen weiterhin auf die Gemeinden abwälzen, muß striktest abgelehnt werden, da entgegen den Ausführungen in den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf die Voraussetzungen dafür nicht (mehr) gegeben sind. Heutzutage kommen nämlich die wirtschaftlichen Vorteile aus einem Neubau oder einer Verbesserung einer Landeshaupt- oder Landesstraße zumeist nicht der Gemeinde, durch deren Gebiet die Straße führt, zugute (sondern haben die Bürger dieser Gemeinde vor allem die von der Straßenbenützung ausgehenden Belästigungen zu dulden), sondern vor allem jene Gemeinde, in der der neue oder verbesserte Straßenzug endet (Stichwort „Einkaufstourismus“); eine Neuregelung hinsichtlich der Grunderwerbskosten für Landeshaupt- und Landesstraßen erscheint daher entgegen dem Gesetzesentwurf dringend geboten.

Hinsichtlich der im 3. Satz des § 15 Abs. 2 angeführten „Mehrkosten“ fehlt die Vergleichsbasis: welche Mehrkosten im Vergleich zu anderen (Normal-)Kosten sind hier gemeint? Die bisherige Regelung des § 17 Abs. 1 des NÖ Landesstraßengesetzes ist diesbezüglich wesentlich genauer und eindeutiger.

STAD Die gleiche Frage stellt sich hinsichtlich des Winterdienstes in Ortsgebieten. Zumindest wäre eine Kostenteilung gerechtfertigt; zumindest sollte aber die Landesstraßenverwaltung, die über einen entsprechenden Fuhrpark verfügt, verpflichtet sein, über Wunsch der Gemeinde den Winterdienst in Ortsdurchfahrten – wenn schon gegen Kostenersatz (besser: gegen Kostenbeteiligung) – mitzubesorgen, was derzeit nur teilweise und auf freiwilliger Basis erfolgt. Aufgrund der geteilten Kompetenz besteht nämlich derzeit keine zeitliche Abstimmung des Winterdienstes, was den Straßenbenutzer infolge Wechsels zwischen gestreuten und nichtgestreuten Straßenstücken in gefährliche Situationen bringen kann.

Widersprüchlich ist die Stellung des Landes Niederösterreich hinsichtlich seiner Auslegung des Begriffes Straßenerhalter und desjenigen, der in Ortsdurchfahrten von Landeshaupt- und Landesstraßen die Mehrkosten aufgrund der Ausführungs- oder Erhaltungsart der Straße und ihrer Nebenanlagen (diese sind im Gesetz nicht definiert, also ist unklar, was damit gemeint ist) zu tragen hat.

In der Praxis werden die Kosten der Errichtung und Erhaltung von Abstellflächen auf die Gemeinden überwälzt.

Beim Einrichten von Kurzparkzonen auf solchen Abstellflächen werden die Gemeinden verhalten, die Straßenverkehrszeichen zu kaufen und aufzustellen. Wenn es aber um die Zuordnung der Stafgelder nach der StVO 1960 geht, sieht sich das Land sehr wohl als Straßenerhalter dieser Abstellflächen und zieht die Strafgeelder durch eine entsprechende Weisung an die Bezirkshauptmannschaft an sich.

Wir sind der Ansicht, daß man den Begriff Straßenerhalter sehr wohl überdenken sollte.

LAD 4 § 15 Abs. 2

Auffallend ist, daß die Gemeinden in den Ortsdurchfahrten nunmehr für wesentlich weniger Aufgaben auf Landeshaupt- und Landesstraßen zu sorgen haben.

BDS § 15 Abs. 1:

Zu den Pflichten des Straßenerhalters sollte auch die in der allgemeinen Rechtsordnung zwar indirekt enthaltene Verpflichtung zur Herstellung der Grundbuchsordnung ausdrücklich angeführt werden.

Dies deshalb, um im Sinne der Bürger im Materiengesetz den gesamten Ablauf von der Planung über Behördenverfahren, Grundeinlösung, Straßenbau bis zur Verbücherung im Zusammenhang darzulegen und damit die Rechte und Pflichten vollständig anzuführen. Folgende Formulierung wird im Anschluß an den vorliegenden Text des Abs. 1 vorgeschlagen:

„Er hat auch für die in diesem Zusammenhang notwendige Herstellung der Grundbuchsordnung zu sorgen.“

Weiters wird auf die in Fotokopie beiliegende sztl. Stellungnahme zur beabsichtigten Novelle des Landesstraßengesetzes vom 20.3.1996 (B/7-GV-4321/21) verwiesen. Der damals festgestellte Sachverhalt, daß die Gemeinden nicht mehr für den Grunderwerb bei Landesstraßen (neu § 15 Abs. 2) zuständig sein sollen, und die mit dem Vorschlag verbundenen Vorteile bestehen aus der Sicht der Abteilung Vermessung weiterhin im vollen Umfang.

Die übrigen damaligen Vorschläge sind im vorliegenden Entwurf berücksichtigt.

Ein wesentlicher Teil des Umfanges der Arbeiten der Abteilung B/7 beruhen auf den Bestimmungen des NÖ Landesstraßengesetzes. Insbesondere sind dies § 13 Abs. 5 (Herstellung der Grundbuchsordnung durch die Straßenverwaltung) und § 16 Abs. 4 (Grunderwerbskosten sind durch die betreffende Gemeinde zu tragen). Diese beiden im vorliegenden Entwurf unverändert übernommenen Bestimmungen haben in der Vergangenheit immer wieder zu größeren Problemen wesentlich beigetragen. Die Abteilung B/7 erstellt für die NÖ Landesstraßenverwaltung die zur Herstellung der Grundbuchsordnung notwendigen Teilungspläne und beantragt deren Verbücherung in der Regel gemäß § 15 Liegenschaftsteilungsgesetz beim zuständigen Vermessungsamt. In diesen Verfahren ist durch den zur Herstellung der Grundbuchsordnung Verpflichteten die Zustimmung aller betroffenen Grundeigentümer einzuholen. Diese Zustimmung wird aber oft nur - im Gegensatz zur Absprache vor Baubeginn - gegen Entschädigung der Grundbeanspruchungen

BD 5 erteilt, was die Mitwirkung der betroffenen Gemeinden notwendig macht. Bei den Gemeinden zeigt sich oft, da sie ja nicht zur Herstellung der Grundbuchsordnung verpflichtet sind, daß sie an einer Bereinigung, die ihnen nur Geld kostet, nicht interessiert sind.

Es wird daher vorgeschlagen, diese Novellierung auch zum Anlaß zu nehmen, durch Änderung der gesetzlichen Bestimmungen die Chance zur Effizienzsteigerung in diesem Teilbereich wahrzunehmen.

Die derzeit entstehenden Verzögerungen bzw. gänzliche Unterlassung der Verbücherung verursacht dem Land durch

- o mehrfache Nachverhandlungen
- o Neuauflage von Teilungsplänen
- o Behinderung des Grundverkehrs
- o unnötige Schwierigkeiten bei neuen Baumaßnahmen wegen unerledigter älterer Grundbeanspruchungen

hohe Kosten.

Landesstraßengrundeinlösung in anderen Bundesländern:

Land	Grundeinlösung	Anmerkung
Burgenland	Land	1. u. 2. Ordnung: Land 3. Ordnung: Gemeinde, Gründerwerb ist Teil der Bausumme
Kärnten	Land	
Oö	Land	Refundierung der Hälfte durch Gemeinde
Salzburg	Land	1.0: Land 2.0: Gemeinde
Steiermark	Land	
Tirol		
Vorarlberg	Land	Gehsteige durch Gemeinde
Wien	Gemeinde	

Kern einer Verbesserung des Verwaltungsablaufes muß sein, daß der zur Herstellung der Grundbuchsordnung Verpflichtete (Land) auch für den Gründerwerb und die Abrechnung der Grundbeanspruchungen zuständig ist. Damit kann die Landesverwaltung zügig die Abwicklung der Vergütung der Grundbeanspruchungen bewirken. (bewährte Vorgangsweise bei den Bundesstraßen). Dies schließt nicht aus, daß die Gemeinden weiterhin an den Kosten beteiligt sind.

B7 5 Wenn die Grunderwerbskosten in geeigneter Weise als Bestandteil der Baulast im § 16 Abs. 1 aufgezählt werden, kann die Gemeinde zur Beitragsleistung im bisherigen oder einem geringeren Umfang herangezogen werden. Damit ist eine sehr flexible, dem konkreten Fall angepasste Lösung gewährleistet.

Der Verwaltungsaufwand vergrößert sich nicht, da derzeit zur Unterstützung der Gemeinden Vertreter der Landesverwaltung beim Grunderwerb und dessen Abrechnung wesentlich mitwirken. Eine Verbesserung der Effizienz wird sich durch Vermeiden der eingangs angeführten Verzögerungen ergeben.

Das NÖ Landesstraßengesetz zählt nicht - im Gegensatz zum Bundesstraßengesetz (§ 3) - die Bestandteile einer Straße auf. Dies hat den Nachteil, daß bei Verhandlungen über Landesstraßengrenzen nur sinngemäß auf die Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes verwiesen werden kann und oft nur schwierig die für die Erhaltung der Straßenanlage notwendigen Grundflächen für das Straßengrundstück gesichert werden können.

Es wird daher vorgeschlagen, ähnlich dem Bundesstraßengesetz, die für die Erhaltung einer Straßenanlage notwendigen Bestandteile in einem eigenen Paragraphen aufzuzählen.

Es wird ersucht, die obigen Vorschläge bei der Novellierung des NÖ Landesstraßengesetzes zu berücksichtigen. Für nähere Informationen steht die Abteilung B/7 gerne zur Verfügung.

ST 1 Zu § 15

§15 Abs. 1: Hier sollte es heißen: die Kosten des Baus der Erhaltung und der Verwaltung einer Straße. (s. zu § 1)

Zu § 15 Abs. (2):

Die "Mehrkosten" sollten genauer definiert werden. Folgende Formulierung für den 2. "o" wird vorgeschlagen.

"o die Mehrkosten im Ortsgebiet aufgrund der Ausführungs- oder Erhaltungsart der Straße und ihrer Nebenanlagen gegenüber der im anschließenden Freiland liegenden Straße gleicher Länge"

Beiträge von Unternehmen

- (1) Ein Unternehmen hat in der Höhe der Mehrkosten einen **Kostenbeitrag** zu leisten, wenn eine **Straße** wegen der besonderen Art oder des besonderen Umfanges der Benützung, die durch dieses Unternehmen verursacht wird, in einer **kostspieligeren Weise gebaut** oder ausgebaut werden muß, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr erforderlich wäre.
- (2) Wird eine bestehende Straße auch nur zeitweise im Sinne des Abs.1 benützt und tritt dadurch eine **erhebliche Steigerung der Erhaltungskosten** ein, hat das Unternehmen einen Beitrag zur Deckung der Mehrkosten zu leisten.
- (3) Die **Beiträge nach Abs.1 und 2 richten sich nach**
 - o Art und Umfang der höheren Verkehrsbelastung durch den **Fahrzeugsverkehr des Unternehmens** und
 - o der höheren Bau- bzw. Instandhaltungskosten durch diese **erhöhte Verkehrsbelastung**.
- (4) Kommt es zu **keiner Vereinbarung** über den Kostenbeitrag, hat die **Behörde** auf Antrag des Straßenerhalters diesen Beitrag festzusetzen. § 20 Abs.11 NÖ Raumordnungsgesetz 1976, LGBl. 8000, gilt sinngemäß. Das beitragspflichtige Unternehmen hat den Organen der Behörde die zur Ermittlung der besonderen oder des besonderen Umfanges der Benützung der Straße durch Fahrzeuge des Unternehmens erforderlichen Auskünfte zu erteilen.
- (5) **Beiträge nach Abs.1** sind spätestens nach Freigabe der Straße für den Verkehr, solche nach Abs.2 spätestens nach Beendigung der besonderen Benützung, zu leisten. Dauert die besondere Benützung länger als ein Jahr, ist der Beitrag am Ende eines jeden Jahres der Benützung zu leisten.

BMWA 11. Zu § 16:

Eine sachliche Rechtfertigung dafür, daß nur Unternehmen einen Kostenbeitrag für Mehrkosten zu leisten haben, nicht jedoch natürliche Personen, ist nicht ohne weiteres ersichtlich.

WK Bei den Kostenbeiträgen der Unternehmen (§ 16 des Entwurfes - wenn eine Straße wegen der besonderen Art oder Umfang der Benützung in einer kostspieligeren Weise gebaut werden muß) spricht sich die Wirtschaftskammer Niederösterreich dafür aus, daß, wie in der derzeit geltenden Fassung des Gesetzes, nur die Höhe der nachgewiesenen Mehrkosten vom Unternehmen zu bezahlen sind.

LAD4 § 16. Abs. 4

Zum Zitat des NÖ Raumordnungsgesetzes wie bisher.

BD 2 zu § 16 Absatz 4:

Es sollten die Behörden klar definiert werden. Siehe auch § 3 Abs. 2.

ST1 Zu § 16:

§16 Abs. 4 letzter Satz: wäre zu ergänzen " der besonderen Art oder
und die Wortfolge " durch Fahrzeuge des Unternehmens "unbedingt zu streichen. Die
Einschränkung auf Fahrzeuge des Unternehmens widerspricht der Zielsetzung des
Verursacherprinzipes .

Beitragsgemeinschaft

- (1) Dient eine öffentliche Straße überwiegend einem bestimmbar**en** Kreis von Benützern (Interessenten), der nicht der Gesamtheit der Gemeindebewohner entspricht, darf für den Bau und die Erhaltung dieser Straße eine Beitragsgemeinschaft gebildet werden.
- (2) Das Verfahren für die Bildung der Beitragsgemeinschaft wird von der Behörde von Amts wegen oder auf Antrag eines oder mehrerer Interessenten eingeleitet. Über den auf das einzelne Mitglied entfallenden Bau- und Erhaltungsbeitrag ist zunächst eine gütliche Vereinbarung anzustreben. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, so setzt die Behörde aufgrund einer mündlichen Verhandlung mit Augenschein an Ort und Stelle den Aufteilungsschlüssel fest.
- (3) Bei der Aufteilung der Beiträge nach Abs. 2 ist auszugehen von
 - o der Art, Lage und Größe der erschlossenen Grundstücke,
 - o der Häufigkeit und Art der Benützung,
 - o der zubenützenden Weglänge sowie
 - o einer allenfalls durch die Trassenführung bedingten unvollständigen Erschließung (Abseitslage).Die Bestimmungen des § 16 werden dadurch nicht berührt.
- (4) Der nach Abs.3 ermittelte Aufteilungsschlüssel ist ein wesentlicher Bestandteil des Bescheides über die Bildung der Beitragsgemeinschaft.
- (5) Wenn sich die Grundlagen für die Berechnung des Aufteilungsschlüssels nach Abs.3 wesentlich ändern, dann hat die Behörde nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung den Aufteilungsschlüssel neu festzusetzen.

BMWA 12. Zu § 17:

Gemäß Abs. 2 entscheidet über den auf das einzelne Mitglied einer Beitragsgemeinschaft entfallenden Bau- und Erhaltungsbeitrag, sofern eine gütliche Einigung nicht zustande kommt, die Behörde. Da die vom Einzelnen zuleistenden Kostenbeiträge - vergleichbar dem von Unternehmer gemäß § 16 zu leistenden Kostenbeitrag - als "civil rights" im Sinne des Art. 6 MRK zu qualifizieren sind (vgl. VfSlg. 12003/1989), sollte auch im § 17 das Verfahren des § 20 Abs. 11 NÖ Raumordnungsgesetz für sinngemäß anwendbar erklärt werden (vgl. § 16 Abs. 4).

Der normative Gehalt der Anordnung des Abs. 3, daß der Aufteilungsschlüssel ein "wesentlicher Bestandteil des Bescheides über die Bildung der Beitragsgemeinschaft" ist, erscheint unklar.

FGVV Zu § 17:

- (1) Dient eine öffentliche Straße überwiegend einem bestimmbaren Kreis von Benützern (Interessenten) der nicht der Gesamtheit der Gemeindebewohner entspricht, kann für den Bau und die Erhaltung dieser Straße eine Beitragsgemeinschaft gebildet werden.
- (2) Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, so wird die Bildung der Beitragsgemeinschaft ausgesetzt.
- (3) der Pkt. "Häufigkeit und Art der Benutzung" wäre zu streichen.

FGVV Zu § 17 - **Beitragsgemeinschaft:**

Der Entfall einer Augenscheinsverhandlung bei Änderung des Aufteilungsschlüssels nach § 17 Abs.5 wird im Sinne einer Verfahrensvereinfachung begrüßt.

ST1 zu § 17:

In §17 Abs 3 wäre statt des Punktes "der Häufigkeit und Art der Benutzung," der Punkt "der Art der Erschließung (landwirtschaftliche Siedlungsbereiche oder Wirtschafts- und Kulturflächen)" einzufügen. Der neue Text ist der Textierung der gültigen Investitionsrichtlinien des Bundes entnommen.

VPGVV den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzung darstellen und somit einer Zustimmung des Straßenerhalters bedürfen. Die bisherige Rechtslage gab darüber nicht klar Auskunft und die Vorgangsweise der Landesstraßenverwaltung war nicht einheitlich. Bei Gewerbebetrieben und verkehrstechnisch problematischen Ausfahrten wurde eine Sondernutzung angenommen, bei anderen Ausfahrten nicht. Im Interesse der Rechtssicherheit aber auch der Verkehrssicherheit, sollte daher klargestellt werden, ob und unter welchen Voraussetzungen für Haus- und Grundstücksaus- und -einfahrten eine Genehmigungspflicht besteht.

Außerdem erscheint eine Harmonisierung mit den Bestimmungen des NÖ Gebrauchsabgabegesetzes, LGBl. 3700-1, dringend erforderlich. Sollte § 18 entsprechend des vorliegenden Entwurfes in Geltung gesetzt werden, so ist zu beachten, daß für die Sondernutzung einer Landeshaupt- oder Landesstraße nach dem NÖ Straßengesetz eine Vereinbarung mit dem Straßenerhalter, also mit dem Land erforderlich ist. In einer solchen Vereinbarung können gem. § 18 Abs.3 auch Entgelte vorgesehen werden. Gleichzeitig bedürfte es aber auch einer (bescheidmäßig zu erteilenden) Gebrauchserlaubnis nach § 1 NÖ Gebrauchsabgabegesetz 1973. Darüber hinaus ist eine Gebrauchsabgabe nach § 9 Abs.1 leg. cit., deren Festsetzung ebenfalls bescheidmäßig erfolgt (vgl. § 11), zu entrichten. Die Gebraucherlaubnis ist von der Gemeinde zu erteilen und die Gebrauchsabgabe fließt dieser zu. Auch bei Gemeindestraßen bestünde Parallelität zwischen privatrechtlichen Vereinbarungen nach dem NÖ Straßengesetz und der hoheitlich zu erteilenden Gebrauchserlaubnis und Vorschreibung der Gebrauchsabgabe nach dem NÖ Gebrauchsabgabegesetz.

SPGVV Zu § 18 Sondernutzung

Abs. 2: um eine Zustimmung zu einer Sondernutzung nach Abs. 1 wäre wohl richtigerweise beim Straßenerhalter anzusuchen (der Begriff „Straßenverwaltung“ kommt im gesamten Gesetzesentwurf nicht mehr vor!).

STAD Zu § 18 Abs. 2:

Um eine Zustimmung zu einer Sondernutzung nach Abs. 1 wäre wohl richtigerweise beim Straßenerhalter anzusuchen.

Nach dem Gesetzeswortlaut handelt es sich bei der Zustimmung zu einer Sondernutzung um eine Vereinbarung, somit um einen privatrechtlichen Bereich. Es erhebt sich nun die Frage, welches Gemeindeorgan für diese Vereinbarung zuständig ist. Gemäß § 2 ist wohl für alle Gemeindestraßenangelegenheiten in erster Instanz der Bürgermeister zuständig, allerdings *als Behörde*. Da die Zuständigkeit für den privatrechtlichen Bereich nicht geregelt ist, müßte nach den Bestimmungen der NÖ Gemeindeordnung für die Sondernutzung eigentlich der Gemeinderat zuständig sein. Ob dies den Intentionen des Gesetzgebers entspricht, kann nicht beurteilt werden; eine Klarstellung wäre jedoch wünschenswert.

Eine weitere Klarstellung wäre im Zusammenhang mit der Sondernutzung zweckdienlich, nämlich ob private Haus- und Grundstücksausfahrten eine über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzung darstellen und somit einer Zustimmung des Straßenerhalters bedürfen. Die bisherige Rechtslage gab darüber nicht klar Auskunft und die Vorgangsweise der Landesstraßenverwaltung war nicht einheitlich; bei Gewerbebetrieben und verkehrstechnisch problematischen Ausfahrten wurde eine Sondernutzung verlangt, bei anderen Ausfahrten nicht. Im Interesse der Rechtssicherheit, aber auch der Verkehrssicherheit, sollte daher klargestellt werden, ob und unter welchen Voraussetzungen für Haus- und Grundstücksaus- und -einfahrten Genehmigungspflicht besteht.

Jedenfalls tritt diese Bestimmung in Gegensatz zu den Bestimmungen des NÖ Gebrauchsabgabegesetzes und es müßte klargestellt werden, wo eine privatrechtliche Nutzungsvereinbarung abzuschließen ist und wo eine bescheidmäßige Erlaubnis erfolgt.

LAD 4 § 18 Abs. 1

Irreführend erscheint die Formulierung, daß jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung von öffentlichen Straßen durch Einrichtungen eine Sondernutzung darstellt. Bisher wurde auch eine nicht durch Einrichtungen erfolgende widmungswidrige Benutzung der Straße als Sondernutzung gesehen z. B. das Begehen und Befahren einer Böschung, um eine Zufahrt zu seinem nichtanrainenden Grundstück zu erhalten.

§ 18 Abs. 3

Bisher war im § 5 Abs. 5 vorgesehen, daß aus Anlaß des Überganges einer Dauerbewilligung auf den Rechtsnachfolger die Bewilligung widerrufen werden kann. Dies ist nunmehr nicht vorgesehen. Auch das in § 5 Abs. 2 vorgesehene Recht der Behörde, die Abänderung oder Beseitigung bewilligter Bauführungen auf Kosten des Benützungsberechtigten dann zu verfügen, wenn dies durch Verlegung oder sonstige Abänderungen der Straße oder aus Verkehrsrücksichten notwendig ist, entfällt im Entwurf. Somit ist die Vertragspartei Land auch bei Eintritt des obigen Falles an den Vertrag gebunden und kann ihre vertragliche Verpflichtungen zum Dulden nicht einseitig abändern.

Umgesetzte EU-Richtlinien und Informationsverfahren

- (1) Durch diese Verordnung werden folgende Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften umgesetzt:
1. Richtlinie 89/106/EWG des Rates vom 21. Dezember 1988 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Bauprodukte, Amtsblatt Nr. L 40, vom 11. Februar 1989, Seite 12,
 2. Richtlinie 93/68/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 zur Änderung der Richtlinien 87/404/EWG (einfache Druckbehälter), 88/378/EWG (Sicherheit von Spielzeug), 89/106/EWG (Bauprodukte), 89/336/EWG (elektromagnetische Verträglichkeit), 89/392/EWG (Maschinen), 89/686/EWG (persönliche Schutzausrüstungen), 90/384/EWG (nichtselbsttätige Waagen), 90/385/EWG (aktive implantierbare medizinische Geräte), 90/396/EWG (Gasverbrauchseinrichtungen), 91/263/EWG (Telekommunikationsendeinrichtungen), 92/42/EWG (mit flüssigen oder gasförmigen Brennstoffen beschickte neue Warmwasserheizkessel) und 93/23/EWG (elektrische Betriebsmittel zur Verwendung innerhalb bestimmter Spannungsgrenzen), Amtsblatt Nr. L 220 vom 30. August 1993, Seite 1.
- (2) Diese Verordnung wurde als technische Vorschrift nach der Richtlinie 83/189/EWG des Rates vom 28. März 1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften, Amtsblatt Nr. L 109 vom 26. April 1983, Seite 8, in der Fassung der Richtlinie 94/10/EG, Amtsblatt Nr. L 100 vom 19. April 1994, Seite 30, der Kommission übermittelt
1. Notifizierung 98/...../A vom 1998.

BMWA 13. Zu § 19:

Es ist darauf hinzuweisen, daß die Umsetzung der genannten Richtlinien durch ein **Gesetz** und nicht, wie im § 19 Abs. 1 und 2 bestimmt, durch eine Verordnung erfolgt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß der gegenständliche Entwurf als Umsetzungsakt im Gemeinschaftsrecht nach seiner Beschlußfassung der Europäischen Kommission zu notifizieren ist, wenn dieser - so wie dies die NÖ Landesregierung macht als Umsetzungsakt sekundären Gemeinschaftsrecht ansieht.

Aus europarechtlicher Sicht sind die Bestimmungen des § 9 Abs. 2 iVm § 19 sowie der Verweis auf die Bestimmungen des § 43 der Niederösterreichischen Bauordnung 1996, der die Anforderungen an im Straßenbau verwendete Bauprodukte verbindlich macht, bedeutsam. Diese Verbindlicherklärung kann, da die europäischen Vorschriften für Bauprodukte nunmehr auch für den Straßenbau materiell zur Anwendung gelangen, als Umsetzung der Bauproduktenrichtlinie 89/106 idF RL 93/68 angesehen werden, weshalb die Bezugnahme hierauf in § 19 Abs. 1 grundsätzlich korrekt ist. Dennoch könnte zur besseren Übersichtlichkeit im § 19 die verkürzte Zitierfassung der umgesetzten Richtlinien gewählt werden.

IVW3 12. Im § 19 sollen die durch das **Gesetz** umgesetzten EU-Richtlinien dargelegt werden. Das Wort Verordnung sollte geändert werden.

Übergangsbestimmungen

- (1) Die am Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes anhängigen Verfahren sind nach der bisherigen Rechtslage zu Ende zu führen. Sämtliche Bescheide bleiben bestehen.
- (2) Straßen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes von den Gemeinden
 - o durch Verordnung zu Gemeindestraßen erklärt oder
 - o im Flächenwidmungsplan als Verkehrsflächen gewidmet sind oder
 - o errichtet und verwaltet werden,gelten als Gemeindestraßen nach § 6 dieses Gesetzes.
- (3) Landeshaupt- und Landesstraßen,
 - o die in den Anlagen A und B zu § 3 Abs.2 NÖ Landesstraßengesetz, LGBl. 8500-3, angeführt und
 - o die aufgrund einer Verordnung nach § 32 Abs.1 oder Abs.3 NÖ Landesstraßengesetz, LGBl. 8500-3, übernommen oder umgelegt wurden,gelten bis zur Erlassung eines NÖ Landesstraßenverzeichnisses nach § 5 Abs.1 dieses Gesetzes als Landeshaupt- und Landesstraßen nach § 5 dieses Gesetzes.
- (4) Von der provisorischen Bundesstraße S 6 ist die Strecke von der Bundesstraße B 17 nächst Gloggnitz zu der steiermärkischen Landesgrenze in Semmering in das NÖ Landesstraßenverzeichnis zu übernehmen, sofern diese Bundesschnellstraße nach § 33 Abs.5 Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971 i.d.F. BGBl. Nr. 31/1997, Teil I, zur Gänze oder in verkehrswirksamen Strecken auf die neue Trasse umgelegt wird, zur allgemeinen Benützung freigegeben ist und dieser Straßenzug nicht wegen mangelnder überörtlichen Bedeutung von einer Gemeinde übernommen wird.

IVW3 13. Gemäß § 20 Abs.2 gelten als Gemeindestraßen nach § 6 dieses Gesetzes u.a. Straßen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes von den Gemeinden im Flächenwidmungsplan als Verkehrsfläche gewidmet sind. Dies würde bedeuten, daß soferne eine Straße im Flächenwidmungsplan ausgewiesen ist, diese von der Straßenerhalterin (der Gemeinde) mit Inkrafttreten des NÖ Straßengesetzes 1998 errichtet und für den Gemeingebrauch zur Verfügung gestellt werden müßte. Durch die unzulässige Vermengung von raumordnungs- und straßenrechtlicher Widmung würde den Gemeinden eine nicht erfüllbare Verpflichtung auferlegt, die nicht nur einer sachlichen Rechtfertigung entbehrt, sondern insbesondere auch aus haftungsrechtlichen Gründen abzulehnen ist.

ST1 Zu § 20,

§ 20 Abs.4 wäre wie folgt zu ändern.

"Von der provisorischen Bundesstraße S 6 ist die Strecke von der Bundesstraße 27 (falsch B 17) nächst Gloggnitz....."

Schlußbestimmungen

Dieses Gesetz tritt an dem Monatsersten in Kraft, der der Kundmachung folgt. Gleichzeitig tritt das NÖ Landesstraßengesetz, LGBI. 8500-3, außer Kraft.