

**Zusammenfassung der Stellungnahmen**

**zur 1. Novelle des NÖ Straßengesetzes 1999 (LGBl. 8500)**

<b>BMVIT:</b>	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
<b>VD:</b>	Landesamtsdirektion/Verfassungsdienst
<b>VPGVV:</b>	Verband NÖ Gemeindevertreter der ÖVP
<b>SPGVV:</b>	Verband sozialdemokratischer Gemeindevertreter in NÖ
<b>AK:</b>	Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich
<b>LK:</b>	NÖ Landes-Landwirtschaftskammer
<b>ÖSTB:</b>	Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Niederösterreich
<b>ST:</b>	Gruppe Straße
<b>RU4:</b>	Abteilung Umweltrecht und Umweltkoordination
<b>RU5:</b>	Abteilung Naturschutz
<b>RU7:</b>	Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
<b>BD2:</b>	Abteilung Bau-, Agrar- und Verkehrstechnik
<b>BD5:</b>	Abteilung Vermessung
<b>ARGE-BH:</b>	Arbeitsgemeinschaft der Bezirkshauptleute
<b>ARGE-SD:</b>	Arbeitsgemeinschaft der Stadtamtsdirektoren Niederösterreichs
<b>ABB:</b>	NÖ Agrarbezirksbehörde
<b>BREIT:</b>	Marktgemeinde Breitenfurt
<b>PERCH:</b>	Marktgemeinde Perchtoldsdorf
<b>POTT:</b>	Marktgemeinde Pottenstein

## Allgemeines

**BMVIT** Unter Bezugnahme auf die mit heutigem Tage übermittelte Stellungnahme zu dem angeführten Gesetzesvorhaben wird ergänzt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie diese Stellungnahme als federführendes Ressort für den Bund auf Grundlage von Stellungnahmen des Bundeskanzleramtes und des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, abgegeben hat.

**BMVIT** 1. In den Erläuterungen sollte unbedingt auf die Fassung des Initiativantrages betreffend Bundesstraßen-Übertragungsgesetz vom 31. Jänner 2002 und die dazu gemachten Erläuterungen sowie auf Artikel 11 dieses Gesetzes über die Änderung des UVP-Gesetzes in der Fassung des Beschlusses des Plenums des Nationalrates vom 28. Februar 2002 samt Erläuterungen Bezug genommen werden.

2. Zu Z 7, 11 u.a. (§ 5 Abs. 2 "1. Punkt", § 7 Abs. 4 "dritter Punkt" u.a.):

**BMVIT** Zu diesen Novellierungsanmerkungen ist zu bemerken, dass die geltenden Texte lediglich in un-bezeichnete Unterabsätze unterteilt sind. Eine solche Unterteilung der Rechtsvorschriften erscheint wenig praktikabel. Es wird daher angeregt, das NÖ. Straßengesetz in übersichtlicher Weise - besonders auch in Hinkunft auf künftige Novellierungen - in Absätze, Ziffern und literae zu gliedern.

**VD** Die im Rahmen der Vorbegutachtung vom Bearbeiter gemachten Anregungen wurden im vorliegenden Entwurf weitestgehend berücksichtigt. Von daher bleiben noch folgende Punkte offen:

### **1. Allgemeines:**

Da das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz bereits vom Nationalrat am 28. Februar 2002 beschlossen wurde, ist der Entwurf auf die nunmehr beschlossene Fassung hin zu überarbeiten.

**VD** Zu den Erläuterungen:

Zu den finanziellen Auswirkungen ist festzustellen, dass keine konkreten Kostenbeträge angeführt sind. Weiters fehlen Ausführungen, ob den Gemeinden aus dem Entwurf Kosten erwachsen.

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

**LK** Die beiden Novellen vollziehen die Übernahme des Eigentums, aller sonstigen dinglichen Rechte sowie der Straßenbaulast an allen in Niederösterreich liegenden Bundesstraßen B vom Bund durch das Land Niederösterreich.

Dagegen besteht seitens der NÖ. Landes-Landwirtschaftskammer, zumal dadurch eine Verringerung des Verwaltungsaufwandes bzw. eine Beschleunigung des Infrastrukturausbaus bewirkt werden soll, grundsätzlich kein Einwand.

### **ST** Allgemeines

Statt der Untergliederung der Absätze mit „O“ wäre eine besser zitierbare Aufzählung einzuführen.

**RU4** Grundsätzlich wird eingangs angemerkt, dass die Abteilung Umweltrecht von den vorliegenden Bestimmungen im wesentlichen nur hinsichtlich der Bestimmungen betroffen ist, welche im Rahmen eines UVP-Verfahrens zur Wirkung kommen können. Da in einem UVP-Verfahren eigene Verfahrensregelungen gelten, sind die verfahrensrechtlichen Bestimmungen des NÖ Straßengesetzes 1999 in einem UVP-Verfahren nicht anzuwenden, und wird daher dazu keine Stellungnahme abgegeben.

**RU7** Die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten nimmt den vorgelegten Entwurf zustimmend zur Kenntnis. Es sollte jedoch im Rahmen von § 12 Abs. 2 - Bewilligungsverfahren/Planunterlagen - dafür Sorge getragen werden, dass im Zuge der Planunterlagen auch die digitale Straßenachse nach einer (noch auszuarbeitenden) Richtlinie des Amtes der NÖ Landesregierung beizubringen ist. Diese Information wäre eine wichtige Verwaltungsgrundlage für das Straßennetz in einem geographischen Informationssystem.

**BD2** Das Bundesstraßengesetz enthält eine Reihe von Bestimmungen, die der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, der Berücksichtigung des Standes der Technik (RVS) sowie den Schutz der Straßen insbesondere im Freiland dienen. Die bisherigen Flächenwidmungen bauen in weiten Bereichen auf diese Schutzbestimmungen des Bundesstraßengesetzes auf.

Im Entwurf zum Straßengesetz fehlen diese Schutzbestimmungen. Dies bewirkt, dass im hochrangigen und überwiegend stark belasteten Straßennetz, welches vom Bund übernommen wird, der bisherigen Schutz der Straßen weitgehend fehlt.

**BDZ**

Als Folge ist zu rechnen, dass binnen kurzer Zeit mit einer Vielzahl von zusätzlichen Konfliktpunkten (Einzelzufahrten) und damit mit einer Erhöhung des Unfallgeschehens zu rechnen ist. Viele Ortszufahrten (z.B. Tulln, Langenrohr) werden damit ihre Funktion als Umfahrung rasch verlieren. Wenn der bisherige Stand der Verkehrssicherheit erhalten werden und ein Absinken des Sicherheitsniveaus vermieden werden soll, sind in weiterer Folge zusätzliche Umfahrungen notwendig.

Ebenso wird im Entwurf des Straßengesetzes auf den bisherigen Schutz der (Bundes)Straße durch eine Änderung in der Benützung eines öffentlichen Weganschlusses und die damit verbundene Erhöhung der Gefahren im Kreuzungsbereich mit der (Bundes)Straße (§ 26 Abs. 3 BStG) verzichtet. Dies ist z.B. dann der Fall, wenn ein bestehender Feldweg mit einem Verkehrsaufkommen von 1 – 2 Fahrzeugen pro Tag als Erschließung für einen großen Verkehrserreger wie etwa einen Verbrauchermarkt mit etwa 50 – 100 Fahrzeugen pro Stunde herangezogen wird.

Die bisherigen Schutzbestimmungen haben dazu geführt, dass viele Gefährdungen ohne irgend eine Tätigkeit der Behörde bzw. des Straßenerhalters mit einem einfachen Hinweis auf die gesetzlichen Schutzbestimmungen (z.B. § 21 BStG – Verbotsentfernung neben der Straße) vermieden werden konnten und langwierige und aufwendige Verfahren bei der Straßenverwaltung bzw. Behörde entfallen sind.

**BDZ**

3. Aufnahme eines zusätzlichen Paragraphen, der Schutzbestimmungen für die Straße enthält. Bisher § 21, § 23, § 26 BStG)

§ XX

- (1) In einer Entfernung von 15 m beidseits der Landesstraßen B dürfen auf Freilandstraßen Neu-, Zu- und Umbauten nur nach Zustimmung der Straßenverwaltung errichtet werden.
- (2) Auf Antrag der Straßenverwaltung kann die Behörde aus Gründen der Verkehrssicherheit anordnen, dass der an eine Landesstrasse B angrenzende Wald in einer Breite von 4 m beidseits der Straße in einer bestimmten Betriebsweise zu bewirtschaften, zu schlägern oder auszulichten ist.
- (3) Anschlüsse von öffentlichen Strassen und Wegen an Landesstrassen B dürfen nur errichtet werden, wenn die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird und eine Zustimmung des Straßenerhalters vorliegt.
- (4) Anschlüsse von nicht öffentlichen Straßen und Wegen an Landesstraßen B sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken auf Freilandstrassen sind grundsätzlich unzulässig. Ausnahmen dürfen nur erteilt werden, wenn die Aufschließung einer Liegenschaft nur über die Bundesstraße in wirtschaftlich vertretbarer Weise erfolgen kann und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.
- (5) Bei einer Änderung in der Art oder im Ausmaß der Benützung eines Anschlusses entscheidet die Behörde auf Antrag der Straßenverwaltung unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes über die Anpassung an die geänderten Verhältnisse. Sie kann auch eine gänzliche Entfernung des Anschlusses anordnen. Die Kosten der Änderung hat der Anschlussberechtigte zu tragen.

**ARGE-BH** Durch die Übertragung der Bundesstraßen ausgenommen Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen an das Land NÖ ergibt sich für die Bezirksverwaltungsbehörden, aber auch für die Gemeinden ein nicht unerheblicher Mehraufwand.

**ARGE-BH** Zu Ziffer 1)

Die Beibehaltung der Kurzbezeichnungen erscheint sinnvoll, um sofort die Bedeutung der Straße auch durch nicht Ortskundigen erkennen zu können.

Durch die Unterstellung der Bundesstraßen unter das Regime des NÖ Straßengesetzes ergibt sich für die BZWB ein erheblicher Mehraufwand im Bereich der Bewilligungserteilung. Es sind nunmehr auch für die auf diesen Straßen durchzuführenden Baumaßnahmen Bewilligungen zu erteilen. Aufgrund der größeren Auswirkungen, die von einer „Bundesstraße“ ausgehen, als von einer ehemaligen Landeshauptstraße oder Landesstraße, ist auch mit mehr und massiveren Einwendungen seitens der betroffenen Anrainer zu rechnen, woraus sich auch ein deutlicher größerer Verwaltungsaufwand für Verfahren nach § 12 ergibt. Die bisherigen Erfahrungen zeigten, dass auch bei Umgestaltungen von unbedeutenden Straßen und auch bei eindeutigen Verbesserungen für die Anrainer, mit einem regen Interesse zu rechnen ist und auch die Bevölkerung ihre Rechte geltend macht. Gerade „Bundesstraßen“ bedeuten für den einzelnen betroffenen Bürger vor seiner Haustür eine massive Mehrbelastung, ohne einen direkten Nutzen daraus ziehen zu können.

Beanspruchen die bisher eher einfachen Verfahren, bereits aufgrund der Vielzahl der Betroffenen bereits einen Aufwand von ca. 4 Tage/A-Bediensteter und 2 Tage/C-Bediensteter, so ist bei einem Verfahren bezüglich einer „Bundesstraße“ mit einem um ein vielfaches größeren Aufwand zu rechnen.

Es sind auch deutlich mehr Verfahren als bisher je Straßenkilometer zu erwarten, da § 12 Abs. 1 2.Satz nicht so oft wie bisher zu Anwendung gelangen wird.

**ARGE-BH** Zusammenfassend bedeutet die Übernahme der Bundesstraßen in das NÖ Straßengesetz einen deutlichen Mehraufwand für die Bezirkshauptmannschaften, demgegenüber aber nicht eine gleichwertige Verminderung des Verwaltungsaufwandes bei einer anderen Bundes- oder Landesbehörde steht, da bisher nicht vorgesehene Verfahren nunmehr durchzuführen sind.

**ABB** 2. Aus Anlass der geplanten Novelle erlauben wir uns außerdem den Vorschlag, den – bisher nicht zu novellieren beabsichtigten – § 6 Abs. 3 in folgender Form abzuändern:

Nach dem ersten Satz des § 6 Abs. 3 sollte folgender Satz eingefügt werden: *„Diese Mitteilung darf entfallen, wenn die Auflassung im Rahmen eines Verfahrens gemäß dem Flurverfassungs-Landesgesetz 1975, LGBl. 6650, stattfindet.“*

Dabei würde es sich um eine Verwaltungsvereinfachung auf Seiten der Gemeinde handeln, durch die die betroffenen Nachbarn deswegen in ihren Rechten nicht verkürzt werden, weil diese Nachbarn auf der Grundlage der agrarbehördlichen Planungen und darauf folgenden Bescheiderlassung durch die NÖ Agrarbezirksbehörde zwingend von der beabsichtigten neuen Straßenführung und damit auch der Auflassung von Straßen persönlich verständigt werden müssen.

**BRETT** Zuletzt darf noch festgehalten werden, daß die Regelung der Strafeinnahmen noch einer Neuregelung bedarf. Es kann nicht sein, daß Gemeinden mit wesentlichen Mehrkosten zu rechnen haben, allfällige Mehreinnahmen aber dem Bund zufließen.

1. Im § 1 wird nach dem Wort „Bundesstraßen“ folgende Wortfolge eingefügt: „(Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen)“.
2. Im § 4 Z. 2 wird nach dem Wort „Haltestellen“ folgende Wortfolge eingefügt:  
„, der Grenzabfertigung dienende Flächen“.
3. Im § 4 Z. 4 wird das Wort „Fahrbahn“ durch das Wort „Fahrbahnen“ ersetzt.
4. Im § 4 Z. 8 wird nach dem Wort „ist“ ein Strichpunkt eingefügt und das Wort „und“ durch die Wortfolge ersetzt: „dies gilt auch für den Fall, dass der Zugang oder“.

**VD** Zu Z. 4 und 5:

Es wäre möglich, die Änderungsanordnungen zu einer Änderungsanordnung zusammenzufassen.

**YD** Zu Z. 4, 7, 13 und 23:

Im Sinne der Einheitlichkeit der Änderungsanordnungen könnte die Formulierung „die Wortfolge ersetzt/eingefügt“ durch folgende Formulierung ersetzt werden: „folgende Wortfolge ersetzt/eingefügt“.

5. Im § 4 Z. 8 wird das Wort „großem“ durch das Wort „großen“ ersetzt.

**VD** Zu Z. 4 und 5:

Es wäre möglich, die Änderungsanordnungen zu einer Änderungsanordnung zusammenzufassen.

6. Im § 5 Abs. 1 wird nach dem Wort „Land“ folgende Wortfolge eingefügt:  
„zu bauenden und“.

### **ST** Zu § 5 (1) Landesstraßen und § 6 (1) Gemeindestraßen

Die Formulierung:

„...die durch das Land zu bauenden und zu erhaltenden...“

bzw. „...die durch die Gemeinde zu bauenden und zu erhaltenden...“

wäre durch die Formulierung:

„...die durch das Land zu bauenden oder zu erhaltenden...“

bzw.

„...die durch das Gemeinde zu bauenden oder zu erhaltenden...“

zu ersetzen.

Begründung: Dadurch sind nun alle Varianten möglich. Dies erscheint wichtig, da die angeführten §§ auch beim Tausch von Straßen (z.B. Landesstraße wird Gemeindestraße) Anwendung finden und in diesem Fall kein Bau einer Straße erfolgt.

### **BDS** 1. zu § 5:

Zur eindeutigen Bestimmung des Straßenverlaufs wäre als zusätzliche Bezeichnung die Angabe der jeweiligen Katastralgemeinde- und Grundstücksnummer sinnvoll. Der erforderliche Datenbestand ist im Liegenschaftsevidenzprogramm der Landesverwaltung vorhanden. Im Zusammenhang mit § 10 wäre dadurch der Nachbarschaftsbegriff eindeutig zuordnungsfähig.

(1) ...Zusätzliche Bezeichnungen (z.B. Numerierung, Funktionsstufe, *Katastralgemeindennummer, Grundstücksnummer*) dürfen beigefügt werden....

7. Im § 5 Abs. 2 1. Punkt wird nach dem Wort „übernommen“ die Wortfolge eingefügt: „wird oder werden“.

**YD** Zu Z. 4, 7, 13 und 23:

Im Sinne der Einheitlichkeit der Änderungsanordnungen könnte die Formulierung „die Wortfolge ersetzt/eingefügt“ durch folgende Formulierung ersetzt werden: „folgende Wortfolge ersetzt/eingefügt“.

8. Im § 5 Abs. 4 wird nach dem Wort „beabsichtigte“ folgende Wortfolge eingefügt: „Erklärung zur Landesstraße,“.

**BDZ** Um den bisherigen Schutz in etwa dem gleichen Umfang aufrecht zu erhalten, wird vorgeschlagen, folgende Punkte im Entwurf zusätzlich zu berücksichtigen:

1. Zu § 5: neuer Absatz:  
(5) Bestehende Verkehrsbeziehungen sind beim Bau einer Landesstraße aufrecht zu erhalten bzw. sind entsprechende Ersatzmaßnahmen zu treffen. (bisher § 12 BStG)

9. Nach dem § 5 wird folgender § 5a eingefügt:

**„§ 5a**

**Landesstraßenplanungsgebiet**

- (1) Zur Sicherung des Baues einer Landesstraße darf die Landesregierung das in einem Lageplan dargestellte Gebiet, das für die spätere Führung der Landesstraße in Betracht kommt, durch Verordnung zum Landesstraßenplanungsgebiet erklären. § 5 Abs. 4 gilt sinngemäß. Die Verordnung ist nach ihrer Erlassung in den Gemeinden, in deren Gebiet die Straße liegt, kundzumachen.
- (2) Im Landesstraßenplanungsgebiet dürfen Neu- oder Zubauten von Gebäuden nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden.
- Das Land hat auf Antrag Ausnahmen zuzustimmen, wenn diese den geplanten Straßenbau nicht erheblich erschweren, wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind.
- Wird die Zustimmung nicht binnen sechs Wochen nach Einlangen des Antrages erteilt, entscheidet auf Antrag die Behörde über die Ausnahmebewilligung. Das Land ist in diesem Verfahren Partei.
- Die Bauvorhaben, die Gegenstand eines vor der Bekanntgabe nach § 5 Abs. 4 anhängigen Verfahrens waren, bedürfen keiner Zustimmung bzw. Ausnahmebewilligung.
- (3) Die Behörde hat auf Antrag des Landes die Beseitigung eines dem Abs. 2 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Grundeigentümers anzuordnen.
- (4) Die Verordnung nach Abs. 1 tritt mit dem Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung nach § 12, jedoch spätestens fünf Jahre nach ihrer Erlassung, außer Kraft.“

**BHVIT** 3. Zu Z 9 (§ 5a Abs. 1 letzter Satz):

Der in Abs. 1 gewählte Wortlaut lässt offen, wann und auf welche Weise die Verordnung in den Gemeinden kundzumachen ist. Eine entsprechende Klarstellung (etwa "unverzüglich nach ihrer Kundmachung durch Anschlag an der Amtstafel in den betroffenen Gemeinden") wird angeregt. Der Ausdruck "kundzumachen" sollte dem für die Rechtswirksamkeit der Verordnung konstitutiven Verlautbarungsakt vorbehalten bleiben.

Die in Abs. 2 erster Unterabsatz enthaltene Wortfolge "wenn ..... nicht erheblich erschweren, wesentlich verteuern oder ..... notwendig sind" bringt das offenbar Gemeinte sprachlich nicht zum Ausdruck. Sinnentsprechend müsste es etwa heißen: "wenn ..... nicht erheblich erschweren oder wesentlicher verteuern oder wenn sie ..... notwendig sind" oder "wenn ..... weder erheblich erschweren noch wesentlich verteuern oder wenn sie ..... notwendig sind".

**VD** Zu Z. 9 (§ 5a):

Nach den Erläuterungen hat diese Bestimmung ihr Vorbild in § 14 Bundesstraßengesetz 1971. Es fällt jedoch auf, dass z.B. nun mehr aufgrund des Verweises auf § 5 Abs. 4 nicht normiert ist, dass die entsprechenden Unterlagen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen sind. Aufgrund der durch eine solche Verordnung bewirkten Eingriffsintensität wird vorgeschlagen, nicht auf § 5 Abs. 4 sinngemäß zu verweisen, sondern eine zu § 4 Abs. 2 bis 4 NÖ ROG 1976 analoge Bestimmung in den Gesetzestext aufzunehmen.

Weiters hat § 5a Abs. 1 letzter Satz in dieser Form zu entfallen. Es könnte eine Bestimmung dahingehend aufgenommen werden, dass die Verordnung auf die Dauer ihres Bestandes zusätzlich im Gemeindeamt (Magistrat) zur allgemeinen Einsicht aufzulegen ist und die Auflegung – zumindest für einen bestimmten Zeitraum – öffentlich kundzumachen ist.

Von daher wäre auch § 2 letzter Satz zu ändern. Es könnte dann auf den Zeitpunkt der öffentlichen Kundmachung der Auflegung des Verordnungsentwurfes abgestellt werden.

Auch sollte überprüft werden, ob der Terminus „Bauvorhaben“ im Hinblick auf Satz 1 weit genug ist.

## **VPGW** Zu 2.9 (§ 5a – Landesstraßenplanungsgebiet):

Die Regelungen betreffend die neuen Landesstraßenplanungsgebiete haben ihr Vorbild im § 14 BStG 1971. Allerdings ist dazu festzustellen, daß § 14 Abs.1 zweiter Satz leg.cit., der eine Einschränkung der Verordnungskompetenz vorsieht, nicht übernommen wird. Die Regelung ist damit wesentlich verschärft.

Ebenso wird der komplette Abs.2 des § 14 BStG 1971 nicht übernommen. Dieser sieht ein Anhörungsrecht der Gemeinden vor. Ein derartiges Anhörungsrecht der Gemeinden fehlt aber im Entwurf. Gerade im Hinblick auf die Straßenprojekte im Zusammenhang mit der EU-Erweiterung werden Landesstraßenplanungsgebiete künftig wohl keine unbedeutende Rolle spielen. Da eine Verordnung, mit der ein Landesstraßenplanungsgebiet festgelegt wird, doch einen direkten Eingriff in die Flächenwidmungspläne bzw. die Flächenplanungen der Gemeinden darstellt, wird jedenfalls ein derartiges Anhörungsrecht, wie dies im § 14 Abs.2 BStG 1971 vorgesehen ist, gefordert.

**LK** Im § 5 a wird die Schaffung eines Landesstraßenplanungsgebietes analog dem in § 14 Bundesstraßengesetz vorgesehenen Bundesstraßenplanungsgebiet vorgesehen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass vor der konkreten Festlegung der Straßentrasse im Baubewilligungsbescheid keine Bauführungen vorgenommen werden, welche den Straßenbau erheblich erschweren bzw. wesentlich verteuern würden. Im NÖ. Straßengesetz fehlt die im § 14 Abs. 2 Bundesstraßengesetz enthaltene Bestimmung, dass vor Erlassung einer solchen Verordnung die entsprechenden Unterlagen durch 6 Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen sind. Eine solche Bestimmung sollte, um Vorhaben rechtzeitig publik zu machen, auch in das NÖ. Straßengesetz aufgenommen werden.

## **ST** Zu § 5a Landesstraßenplanungsgebiet

Die Aufnahme des Landesstraßenplanungsgebietes in der dargestellten Fassung wird befürwortet.

### **ARGE-BH** zu Ziffer 9)

Es wird im Abs. 2 dieser Bestimmung eine neue Entscheidungspflicht der Bezirksverwaltungsbehörde eingeführt, woraus ich ein noch nicht abschätzbarer Mehraufwand ergibt. Da die Bezirkshauptmannschaften in das Planungsverfahren einer Straße nicht einbezogen sind, ist nur mit viel Aufwand und Erhebungstätigkeiten bei den Stellen die dem Antrag gleich ohne weiteres Verfahren zustimmen könnten, bzw. auf eine einvernehmliche Lösung dringen könnten, ein solches Verfahren zu führen. Die Heranziehung der Bezirkshauptmannschaften als entscheidende Behörde ermöglicht allerdings den grundsätzlich zu befürwortenden 2-gliedrigen Instanzenzug.

In Abs. 3 des § 5a wird eine weitere Zuständigkeit der BZWB begründet, die einen nicht abschätzbaren Mehraufwand begründet. Wenn man aber in Anlehnung an die bisherigen Vollstreckungsverfahren den Zeitaufwand berücksichtigt, ist mit einem Aufwand je Verfahren von A-Beamter/ 40-Stunden, C-Beamter/ 20 Stunden jedenfalls zu rechnen.

- ABB** 1. Im § 5a Abs. 2 vierter Satz sollte nach unserem Wunsch nach dem Wort „waren“ eingefügt werden: „sowie *Bauvorhaben gemeinsamer Maßnahmen und Anlagen gemäß dem Flurverfassungslandesgesetz 1975, LGBl. 6650,*“

Dieses Anliegen begründen wir so:

In den von der NÖ Agrarbezirksbehörde geführten Verfahren, in denen gemeinsame Maßnahmen und Anlagen geplant, bescheidmäßig angeordnet und in weiterer Folge durchgeführt bzw. errichtet werden, erfolgt bereits die agrarbehördliche Planung in Abstimmung mit der Landesstraßenplanung. Ebenso richtet sich die bescheidmäßige Anordnung durch die NÖ Agrarbezirksbehörde nach den bestehenden Planungen bezüglich der Landesstraßen. Es würde somit einen vermeidbaren Verwaltungsaufwand auf beiden Seiten darstellen, diese unsere Planungen noch zusätzlichen Zustimmungs- bzw. Bewilligungsverfahren unterwerfen zu müssen.

Wenn dieses unser Anliegen in der vorgeschlagenen legislatischen Form verwirklicht wird, erübrigen sich weitere gesetzliche Anpassungen, zumal in § 13a Abs. 1 letzter Satz ohnedies auf die in § 5a normierten Ausnahmen verwiesen wird.

## **BREIT**

Des weiteren ist festzustellen, daß die Regelung des § 14 Bundesstraßengesetz 1971 teilweise übernommen wurde. Eine Änderung ergibt sich diesbezüglich aus dem Umstand, daß die Verordnungskompetenz für ein Straßenplanungsgebiet neu für Landesstraßen geschaffen wurde und außerdem einschränkende Bestimmungen des § 14 Bundesstraßengesetz nicht übernommen wurden. Die Regelung wurde somit wesentlich verschärft.

Da auf dieser Basis ein direkter Eingriff in die Flächenwidmungspläne bzw. deren Bedeutung in der Praxis möglich wird, stellt sich die Frage, ob diese Regelung im Hinblick auf die Gemeindeautonomie als verfassungskonform anzusehen ist. Gerade vorhersehbare Verkehrsentwicklungen wie die EU-Osterweiterung lassen befürchten, daß großräumige neue Straßenprojekte erforderlich werden, mit der beabsichtigten Regelung im § 5 a NÖ Straßengesetz ist ein wesentlicher Eingriff in örtliche Raumordnungsprogramme möglich. Wenn diese Regelung unumgänglich erscheint, dann wird ein wesentlich weitreichenderes Mitspracherecht der Gemeinde gefordert.

## **PERCH**

Des weiteren ist festzustellen, daß die Regelung des § 14 Bundesstraßengesetz 1971 teilweise übernommen wurde. Eine Änderung ergibt sich diesbezüglich aus dem Umstand, daß die Verordnungskompetenz für ein Straßenplanungsgebiet neu für Landesstraßen geschaffen wurde und außerdem einschränkende Bestimmungen des § 14 Bundesstraßengesetz nicht übernommen wurden. Die Regelung wurde somit wesentlich verschärft.

Da auf dieser Basis ein direkter Eingriff in die Flächenwidmungspläne bzw. deren Bedeutung in der Praxis möglich wird, stellt sich die Frage, ob diese Regelung im Hinblick auf die Gemeindeautonomie als verfassungskonform anzusehen ist. Gerade vorhersehbare Verkehrsentwicklungen wie die EU-Osterweiterung lassen befürchten, daß großräumige neue Straßenprojekte erforderlich werden, mit der beabsichtigten Regelung im § 5 a NÖ Straßengesetz ist ein wesentlicher Eingriff in örtliche Raumordnungsprogramme möglich. Wenn diese Regelung unumgänglich erscheint, dann wird ein wesentlich weitreichenderes Mitspracherecht der Gemeinde gefordert.

10. Im § 6 Abs. 1 wird nach dem Wort „Gemeinde“ folgende Wortfolge eingefügt: „zu bauenden und“.

**ÖSTB** Zu § 6 – Verordnung von Gemeindestraßen

Zu der Neufassung des § 6 Abs. 1 im Zusammenhang mit Verordnungen wird festgestellt, dass diese vollinhaltlich begrüßt wird. Auch die Festlegung der konkreten Trasse im straßenrechtlichen Baubewilligungsverfahren nach § 12 erscheint eine sehr praxisgerechte und zielführende Vorgangsweise zu sein. Ein Baubescheidverfahren hat in vielen Gesichtspunkten Vorteile gegenüber dem bisher im Bundesstraßenbereich üblichen Ordnungsverfahren.

**ST** Zu § 5 (1) Landesstraßen und § 6 (1) Gemeindestraßen

Die Formulierung:

„...die durch das Land zu bauenden und zu erhaltenden...“

bzw. „...die durch die Gemeinde zu bauenden und zu erhaltenden...“

wäre durch die Formulierung:

„...die durch das Land zu bauenden oder zu erhaltenden...“

bzw.

„...die durch das Gemeinde zu bauenden oder zu erhaltenden...“

zu ersetzen.

Begründung: Dadurch sind nun alle Varianten möglich. Dies erscheint wichtig, da die angeführten §§ auch beim Tausch von Straßen (z.B. Landesstraße wird Gemeindestraße) Anwendung finden und in diesem Fall kein Bau einer Straße erfolgt.

11. Im § 7 Abs. 4 dritter Punkt wird nach dem Wort „gilt“ ein Beistrich eingefügt.

12. Im § 8 Abs. 2 wird das Wort „Straße“ durch das Wort „StraÙe“ ersetzt.
13. Im § 9 Abs. 1 zweiter Punkt wird die Wortfolge „sowie Natur- und Landschaftsschutzgebiete“ durch die Wortfolge ersetzt: „, Nationalparks sowie Schutzgebiete nach dem NÖ Naturschutzgesetz 2000, LGBl. 5500,“.

**YD** Zu Z. 4, 7, 13 und 23:

Im Sinne der Einheitlichkeit der Änderungsanordnungen könnte die Formulierung „die Wortfolge ersetzt/eingefügt“ durch folgende Formulierung ersetzt werden: „folgende Wortfolge ersetzt/eingefügt“.

### **ST** Zu § 9 Planung von Straßen

Es wäre ein Absatz (2) neu aufzunehmen:

**§9 (2) Werden durch den Bau einer Landesstraße bestehende Straßen und Wege oder Zu- und Abfahrten unterbrochen oder sonst unbenützbar gemacht, so hat das Land auf seine Kosten die erforderlichen Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich zu treffen.**

**Hiedurch tritt eine Änderung in der Erhaltungspflicht wiederhergestellter Straßen und Wege nicht ein; werden diese Straßen und Wege über oder unter der Landesstraße geführt, obliegt dem Land die Erhaltung des Kreuzungsbauwerkes.**

Der bisherige Absatz (2) erhält dadurch die Bezeichnung Absatz (3).

**RVS** Seitens der Abteilung Naturschutz wird die Anpassung der Wortfolge im § 9 Abs. 1 des NÖ StraÙengesetzes 1999 an das neue Naturschutzgesetz 2000, LGBl. 5500 unter Berücksichtigung der Europaschutzgebiete sowie auch der Nationalparks begrüÙt.

- BDZ** 2. Zu § 9 Abs. 1:
- .... dass sie
  - ohne Gefahr benützbar sind (bisher § 7 Abs. 1 BStG)
  - den Regeln der Technik (RVS) entsprechen (bisher § 7 Abs. 2 BStG)

14. Im § 9 Abs. 2 wird das Zitat „nach § 43 Abs. 1“ durch das Zitat ersetzt:  
„der §§ 43 und 44“.
  
15. Im § 10 Abs. 1 zweiter Punkt wird das Wort „Baumaßnahmen“ durch das  
Wort „Bauwerke“ ersetzt.
  
16. Im § 11 Abs. 7 erster Satz entfällt nach dem Wort „Enteigneten“ der Bei-  
strich. Im zweiten Satz wird nach den Wörtern „ist“ und „Rechtsgeschäf-  
tes“ jeweils ein Beistrich eingefügt.

**ÖSTB**

Zu § 11 Enteignung:

Im Absatz (7) ist geregelt, dass bei Aufhebung einer öffentlichen Verkehrsfläche im Falle einer vorangegangenen Enteignung, die Flächen dem Enteigneten zurückzustellen sind. Dies erweist sich in der Praxis als unsinnig. Sinnvoller wäre die Rückstellung an den Rechtsnachfolger.

Die gleiche Problematik der Rückgabe eines als Verkehrsfläche aufgelassenen Teiles einer Gemeindestraße an den damaligen Grundabtretungsverpflichteten oder seinen Gesamtrechtsnachfolger findet sich übrigens im § 12 Abs. 7 der NÖ Bauordnung 1996.

Eine Änderung dieser gesetzlichen Bestimmung sollte ebenfalls erfolgen.

17. Im § 12 wird die Überschrift „Bewillungsverfahren“ durch die Überschrift „Bewilligungsverfahren“ ersetzt.
18. Im § 12 Abs. 1 zweiter Satz wird nach dem Wort „Bewilligung“ ein Punkt angefügt.

**ARCE - BH** Zu Ziffer 1)

Die Beibehaltung der Kurzbezeichnungen erscheint sinnvoll, um sofort die Bedeutung der Straße auch durch nicht Ortskundigen erkennen zu können.

Durch die Unterstellung der Bundesstraßen unter das Regime des NÖ Straßengesetzes ergibt sich für die BZWB ein erheblicher Mehraufwand im Bereich der Bewilligungserteilung. Es sind nunmehr auch für die auf diesen Straßen durchzuführenden Baumaßnahmen Bewilligungen zu erteilen. Aufgrund der größeren Auswirkungen, die von einer „Bundesstraße“ ausgehen, als von einer ehemaligen Landeshauptstraße oder Landesstraße, ist auch mit mehr und massiveren Einwendungen seitens der betroffenen Anrainer zu rechnen, woraus ich auch ein deutlicher größerer Verwaltungsaufwand für Verfahren nach § 12 ergibt. Die bisherigen Erfahrungen zeigten, dass auch bei Umgestaltungen von unbedeutenden Straßen und auch bei eindeutigen Verbesserungen für die Anrainer, mit einem regen Interesse zu rechnen ist und auch die Bevölkerung ihre Rechte geltend macht.

Gerade „Bundesstraßen“ bedeuten für den einzelnen betroffenen Bürger vor seiner Haustür eine massive Mehrbelastung, ohne einen direkten Nutzen daraus ziehen zu können.

Beanspruchen die bisher eher einfachen Verfahren, bereits aufgrund der Vielzahl der Betroffenen bereits einen Aufwand von ca. 4 Tage/A-Bediensteter und 2 Tage/C-Bediensteter, so ist bei einem Verfahren bezüglich einer „Bundesstraße“ mit einem um ein vielfaches größeren Aufwand zu rechnen.

Es sind auch deutlich mehr Verfahren als bisher je Straßenkilometer zu erwarten, da § 12 Abs. 1 2.Satz nicht so oft wie bisher zu Anwendung gelangen wird.

19. Im § 12 Abs. 2 Z. 1 wird das Wort „einen“ durch das Wort „ein“ ersetzt.

**RUT** Die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten nimmt den vorgelegten Entwurf zustimmend zur Kenntnis. Es sollte jedoch im Rahmen von § 12 Abs. 2 - Bewilligungsverfahren/Planunterlagen - dafür Sorge getragen werden, dass im Zuge der Planunterlagen auch die digitale Straßenachse nach einer (noch auszuarbeitenden) Richtlinie des Amtes der NÖ Landesregierung beizubringen ist. Diese Information wäre eine wichtige Verwaltungsgrundlage für das Straßennetz in einem geographischen Informationssystem.

**BDS** 2. zu § 12:

Sowohl für die Landesverwaltung als auch für die betroffenen Gemeinden ist es vorteilhaft, wenn die Lagepläne auch EDV-gerecht vorliegen. Straßenplanungen sind oft für Folgeprojekte von großer Bedeutung. Da viele Gemeinden bereits mit kommunalen Informationssystemen arbeiten, wären EDV-gerechte Projektpläne vorteilhaft. (z.B. für Leitungskataster, Flächenwidmung, baubehörl. Genehmigungen...)

Zur besseren Übersicht und Information der betroffenen Grundeigentümer soll der in Abs. 2 genannte Lageplan auch die Grundstücksnummern und Einlagezahlen enthalten. Auch die Straßenverwaltung benötigt diese Daten für die künftige Grundeinlösung

(2) Dem Antrag um Bewilligung... ..des Vorhabens notwendig sind. *Diese Plangrundlagen sind auch in EDV-gerechter Form vorzulegen.*

Dazu gehören insbesondere:

1. ein Lageplan im Maßstab 1:500 mit Angabe der *Grundstücksnummern, Einlagezahlen*, der Namen und Anschriften der Eigentümer...

20. Im § 12 Abs. 2 Z. 4 entfällt nach dem Wort „dienen“ der Beistrich und wird das Wort „einen“ durch das Wort „ein“ ersetzt.

21. Im § 12 Abs. 3 Z. 1 entfällt die Wortfolge „und Nachbarn“.

22. Nach dem § 13 wird folgender § 13a eingefügt:

**„§ 13a**

**Landesstraßenbaugebiet**

- (1) Auf dem von der Bewilligung nach § 12 umfassten Gebiet (Landesstraßenbaugebiet) dürfen Neu- und Zubauten von Gebäuden nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Für Ausnahmen gilt § 5a Abs. 2 zweiter bis vierter Satz sinngemäß.
- (2) Nach Ablauf von drei Jahren nach Rechtskraft der Bewilligung nach § 12 haben die betroffenen Grundeigentümer Anspruch auf Einlösung ihrer Grundstücke bzw. Grundstücksteile durch das Land, sofern ihnen die Zustimmung des Landes und die Ausnahmebewilligung der Behörde nach Abs. 1 letzter Satz verweigert bzw. nicht erteilt wurden. Die Bestimmungen des § 11 Abs. 3 bis 6 sind sinngemäß anzuwenden.“

**VD** Zu Z. 22 (§ 13a):

Da nunmehr im Gegensatz zum der Vorbegutachtung vorliegenden Entwurf keine Straßentrasse festgelegt wird, sondern das Landesstraßenbaugebiet nur jenes Gebiet darstellt, das von der Bewilligung nach § 12 umfasst ist, sollte diese Bestimmung, vor allem Abs. 2, noch einmal überdacht werden. § 13a Abs. 2 bezieht sich nunmehr auf die selben Grundstücke bzw. Grundstücksteile, auf welche sich auch § 11 bezieht. Unabhängig davon wäre in Abs. 2 Satz 1 die Wortfolge „verweigert bzw.“ zu streichen.

**ST** Zu § 13a Landesstraßenbaugebiet

Die Aufnahme des Landesstraßenbaugebietes in der dargestellten Fassung wird befürwortet.

23. Im § 15 Abs. 2 wird die Wortfolge „Ortsgebietes nach § 2 Abs. 1 Z. 15 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl.Nr. 159/1960 in der Fassung BGBl. I Nr. 3/1998“ durch die Wortfolge ersetzt: „Ortsbereiches nach § 1 Abs. 1 Z. 12 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. 8000,“.

**YD**

Zu Z. 4, 7, 13 und 23:

Im Sinne der Einheitlichkeit der Änderungsanordnungen könnte die Formulierung „die Wortfolge ersetzt/eingefügt“ durch folgende Formulierung ersetzt werden: „folgende Wortfolge ersetzt/eingefügt“.

**VPGVV**

**Zur Straßenbaulast:**

Der gegenständliche Gesetzesentwurf beinhaltet vorwiegend die Übernahme der in NÖ gelegenen Bundesstraßen B durch das Land. Darüber hinaus soll insbesondere auch der § 15 betreffend die Straßenbaulast geändert werden. Die Erläuterungen „Allgemeiner Teil“ gehen im letzten Absatz davon aus, daß den Gemeinden keine (vorhersehbaren) Kosten entstehen. Diese Aussage ist aus Sicht der Gemeinden unrichtig.

Die beabsichtigte Übernahme der Bundesstraßen B als Landesstraßen B bringt für die NÖ Gemeinden gewaltige Mehrbelastungen, weil der Inhalt des § 15 NÖ Straßengesetz 1999 dann auch auf die derzeitigen Bundesstraßen B, dann Landesstraßen B, anzuwenden ist.

Die Gemeinden müßten nämlich künftig, wenn eine Landesstraße B oder ein Teil einer solchen innerhalb des „Ortsgebietes“ (neu „Ortsbereiches“) oder als Umfahrung dieses Gebietes errichtet wird, die Kosten des Grunderwerbes des für den Bau notwendigen Grundes tragen (vgl. § 15 Abs.2 NÖ Straßengesetz 1999).

Die Bundesstraßen haben eine weit höhere Wertigkeit als die Landesstraßen, sonst wären sie ja schon immer Landesstraßen gewesen. Fast alle Gemeinden sind von Bundesstraßen berührt. Es gibt unzählige Projekte von Ortsumfahrungen, die einer Verwirklichung harren. Neue Projekte sind wegen des stark zunehmenden Straßenverkehrs erforderlich. Es sind nicht nur Umfahrungsprojekte durchzuführen, sondern laufend auch umfangreiche Verbreiterungen, Kreuzungslösungen u.dgl. innerorts notwendig. Gerade letztere bringen hohe Kosten bei Grund- und Gebäudeablösungen. Dazu kommt, daß Bundesstraßen aufgrund ihres Verkehrsaufkommens wesentlich höherwertig sind als Landesstraßen.

**SPG/VV** Zur geplanten Änderung des § 15 NÖ Straßengesetz 1999, in welchem der Begriff „Ortsgebiet“ durch den Begriff „Ortsbereich“ ersetzt werden soll, erlauben wir uns, aufgrund der zahlreichen Stellungnahmen aus unseren Bezirksverbänden folgendes anzumerken:

Zweifellos ist das laufende Begutachtungsverfahren kein geeignetes Forum für eine Kritik an Entscheidungen des Verfassungsgerichtshofes, die geplante Änderung von „Ortsgebiet“ auf „Ortsbereich“ ist aber in der Praxis nicht unproblematisch. Zum Einen ist der Begriff zwar im NÖ Raumordnungsgesetz 1976 definiert, eine inhaltliche Abgrenzung kann aber nicht gefunden werden. Derzeit besteht auch keine nachweisbare Judikatur, wie die Begriffe „funktional und baulich zusammenhängend“ zu verstehen sind.

Es ist wohl anzunehmen, daß jedes Ortsgebiet auch Ortsbereich ist, umgekehrt werden sich aber Ortsbereiche finden lassen, die kein Ortsgebiet im Sinne der StVO darstellen. Daraus ergibt sich aber eine flächenmäßige Ausweitung und werden daher die von den Gemeinden zu übernehmenden Straßenabschnitte anwachsen.

Aufgrund der Unbestimmtheit, was nun alles im Ortsbereich enthalten sein wird, ergibt sich auch breiter Raum für vermeidbare Diskussionen zwischen Gemeinden und Land. Es ist zu befürchten, daß in zahllosen Fällen Auseinandersetzungen geführt werden, wer welche Kosten zu tragen hat. In Anbetracht der hohen Summen, welche im Zusammenhang mit Straßenbaulasten stehen, stellt dies auch einen enormen Unsicherheitsfaktor für beide Seiten dar. Da Land und Gemeinden eher Partner als Gegner sein sollten, ist eine derartige Regelung als ungünstig anzusehen, wobei sich auch die Frage stellt, wer diese Fragen letztendlich klären soll. Beim bisherigen Begriff „Ortsgebiet“ war wenigstens die Frage der Abgrenzung nicht strittig. Sofort ließen sich mehrere konkrete Straßenabschnitte aufzeigen, die als „Ortsbereich“ einstuftbar wären, derzeit aber kein Ortsgebiet darstellen.

**SPG/VV 1.** Durch die vorgesehene Übernahme der bisherigen Bundesstraßen als neue Landesstraßen B erwachsen für die Gemeinden jedenfalls wesentlich größere finanzielle Aufwendungen im Hinblick auf § 15 Abs. 2 und 3 NÖ Straßengesetz 1999. Aufgrund dieser Bestimmung haben nämlich die Gemeinden künftig auch Grundeinlöskosten für die Errichtung von Landesstraßen B innerhalb des Ortsgebietes zu tragen; diese Kosten trug für die bisherigen Bundesstraßen nämlich bisher der Bund. Dasselbe gilt für Straßenreinigung und Winterdienst für diese neuen Landesstraßen B.

**SPG/VV 2.** Der neue Begriff des „Ortsgebietes“ gem. NÖ Raumordnungsgesetz ist gegen den bisherigen Begriff aus der StVO wesentlich unklarer gehalten; der neue „Ortsbereich“ wird teilweise weiter zu ziehen sein als bisher, sodass auch aus diesem Titel Mehrkosten für die Gemeinden für Grundeinlösungen, Straßenreinigung und Winterdienst zu erwarten sind.

3. Die Ausführung zum Titel „finanzielle Auswirkungen“ in den Erläuterungen weist die

**ÖSTB** Es erscheint unumgänglich, die beiden o.a. Entwürfe in einem zu behandeln. Unter diesem Gesichtspunkt spricht sich die Landesgruppe Niederösterreich vehement gegen diese Gesetzesvorhaben aus.

Die Übernahme der in Niederösterreich liegenden Bundesstraßen durch das Land Niederösterreich wird massive Belastungen für die Gemeinden herbeiführen, da bei der Errichtung einer Landesstraße oder eines Landesstraßenteiles innerhalb des Ortsbereiches oder falls eine solche als Umfahrung des Gebietes errichtet wird, die Kosten des Erwerbes des für den Bau notwendigen Grundes durch die Gemeinde zu tragen sind.

Daraus resultiert, dass die Errichtung auch „höherrangiger“ Straßen (ehemals Bundesstraße) in diesem Bereich eine erhebliche finanzielle Mehrbelastung für die Gemeinden darstellt und es ist zu befürchten, dass die Errichtung notwendiger „höherrangiger“ Straßen – in Folge von Unfinanzierbarkeit des notwendigen Grundstückserwerbs durch die Gemeinden – in Zukunft unterbleibt. Weitere Mehrbelastungen für die Gemeinden werden sich auch aus der Straßenreinigung und dem Winterdienst für diese neuen Landesstraßen B ergeben.

**ÖSTB** Zu § 15 – Bezeichnung „Ortsbereich“  
Bedenklich erscheint auch noch die Änderung im § 15 von der Bezeichnung „Ortsgebiet“ zur Bezeichnung „Ortsbereich“, da der Ortsbereich nach § 1 Abs. 1 Z. 12 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976 als funktional und baulich zusammenhängender Teil des Siedlungsgebietes anzusehen ist und somit in der Regel über das ursprünglich nach der StVO 1960 definierte Ortsgebiet hinausreicht. Überdies gewährleistet die nunmehr gewählte Definition in keiner Weise eine exakte Abgrenzung der tatsächlichen Zuständigkeitsgebiete, so dass hier nicht nur zu befürchten ist, sondern mit Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass entsprechende Zuständigkeitsstreitigkeiten über die Wahrnehmung der im NÖ Straßengesetz verankerten Pflichten und Aufgaben die Regel sein werden. Es kann daher auch dieser Änderung in keiner Weise zugestimmt werden, da auch hier auf Grund der Erweiterung des einer Gemeinde zufallenden Zuständigkeitsbereiches mit einer Kostensteigerung für die Gemeinden zu rechnen sein wird.

### **ST** Zu § 15 (2) Straßenbaulast

Es wäre dem Absatz (2) eine Formulierung anzuschließen, die die Kosten für den Grund-erwerb bei den zu übertragenden Bundesstraßen regelt.

Vorschlag: „.....zu tragen; ausgenommen sind jene Straßen, die durch das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz an das Land Niederösterreich übertragen wurden.“

Begründung: Aufgrund der überregionalen Bedeutung der übertragenen Straßen ist hier eine Ausnahmeregelung vorzusehen.

zu Ziffer 23 und 24)

**ARGE-BH** Diese Anpassung des NÖ Straßengesetzes an das NÖ Raumordnungsgesetz wird eine Reihe von Unsicherheiten aufwerfen. Bisher war durch die Ortstafel der Zuständigkeitsbereich für jedermann klar ersichtlich. Nunmehr wird der Aufwand vermehrt auf die Gemeinden überwältigt, welche insbesondere im ländlichen Bereich aufgrund des meist langen Straßennetzes (Güterwege) bereits Vollziehungsprobleme haben. Durch diese Bestimmung wird mit einer Senkung der Verkehrssicherheit gerade auch für die Fußgänger zu rechnen sein, da eine rechtzeitige und ausreichende winterdienstliche Betreuung durch die Gemeinden deutlich schwerer zu gewährleisten ist als durch den Straßendienst. § 93 StVO gelangt in diesen Fällen nicht zur Anwendung. Auch ansonsten wird ein erheblicher finanzieller Mehraufwand für die Gemeinden und dadurch eine Verzögerung von Projekten zu erwarten sein.

**ARGE-SD** Die Arbeitsgemeinschaft der Stadtamtsdirektoren Niederösterreichs dankt für die Einladung zur Abgabe einer Stellungnahme zur beabsichtigten Erlassung einer 1. Novelle zum NÖ Straßengesetz 1999.

Diese Novelle wurde nach Einholung mehrerer Stellungnahmen in unserem Vorstand ausführlich diskutiert, woraus sich folgende Stellungnahme unserer Arbeitsgemeinschaft ergibt.

Die beabsichtigte Übernahme der Bundesstraßen B als Landesstraßen B bringt für die niederösterreichischen Gemeinden gewaltige Mehrbelastungen, weil der Inhalt des § 15 des NÖ Straßengesetzes dann auch auf die derzeitigen Bundesstraßen B, dann Landesstraßen B, anzuwenden ist.

Die Gemeinden müssen nämlich künftig, wenn eine Landesstraße B oder ein Teil einer solchen innerhalb des Ortsbereiches ( dazu steht weiter unter eine Stellungnahme) oder als Umfahrung dieses Gebietes errichtet wird, die Kosten des Grunderwerbes des für den Bau notwendigen Grundes tragen.

Die Bundesstraßen haben eine weit höhere Wertigkeit als die Landesstraßen, sonst wären sie ja schon immer Landesstraßen. Fast alle Gemeinden sind von Bundesstraßen berührt. Es gibt unzählige Projekte von Ortsumfahrungen, die einer Verwirklichung harren. Neue Projekte sind wegen des stark zunehmenden Straßenverkehrs erforderlich. Es sind nicht nur Umfahrungsprojekte durchzuführen, sondern laufend auch umfangreiche Verbreiterungen, Kreuzungslösungen undgl. innerorts notwendig. Gerade letztere bringen hohe Kosten bei Grund- und Gebäudeablösungen. Dazu kommt, dass Bundesstraßen auf Grund ihres Verkehrsaufkommens wesentlich breiter sind als Landesstraßen. Wenn nur bedenkt, dass etwa die neue Ostumfahrung Wiens im Wege von Bundesstraßenausbauten vorgesehen ist, kann man sich vorstellen, welche Lasten den Gemeinden aufgehalst werden sollen. Als Beispiel kann auch angeführt werden, dass bei Amstetten eine vierspurige Bundesstraßenumfahrung geplant ist. Aber auch ganz kleine Gemeinden werden betroffen sein. Dazu kommt, dass Grund für Umfahrungen oft gar nicht in der Gemeinde liegt, die umfahren werden soll. Bei der Großräumigkeit der Umfahrungen wird das oft der Fall sein, welche Gemeinde soll dann diesen Grund zahlen. Viele Gemeinden werden die Grunderwerbskosten ohne Vernachlässigung ihrer anderen Aufgaben gar nicht aufbringen. Sollen notwendige Projekte daran scheitern?

Ganz unmotiviert erscheint diese Belastung der Gemeinden auch deswegen, weil das Land vom Bund – zumindest über eine Reihe von Jahren – den aus der Übernahme der Bundesstraßen B entstehenden zusätzlichen Errichtungs- und Erhaltungsaufwand abgegolten erhält. Dazu kommt noch, dass das Land dann als Straßenerhalter auch die Strafgelder bei Verwaltungsübertretungen auf den Landesstraßen B erhält. Die Aussage auf Seite 7 der

**ARGE-SD** Die Arbeitsgemeinschaft kann sich auch mit der Absicht, im § 15 des NÖ Straßengesetzes an Stelle des Ortsgebietes nach der StVO den Ortsbereich nach § 1 Abs. 1 Z. 12 des NÖ Raumordnungsgesetz es zu verwenden, nicht anfreunden. Das Ortsgebiet nach der StVO ist durch Straßenverkehrszeichen gekennzeichnet und somit in der Praxis auch für Leute, die den Winterdienst ausüben, sofort als Arbeitsgrenze erkennbar. Auch für die anderen von den Gemeinden zu tragenden Lasten ist das eine klare Grenzziehung, auch wenn sie gelegentlich nicht angenehm ist. Der Ortsbereich ist aber nur ein technischer Begriff ohne gesetzliche Definition und vor allem ohne Ersichtlichmachung in der Natur. Auch auf dem Papier, also in Plänen wird sich der Ortsbereich nur schwer festlegen lassen, ist es doch durch Bautätigkeiten fast einem täglichen Wandel unterworfen. Es scheint fasst, als sollte dem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes zum Trotz das Ortsgebiet als klarer Begriff belassen werden. Hierfür gibt ein behördliches Festlegungsverfahren. Wer legt aber den Ortsbereich fest, woraus entsteht dessen allgemein verbindliche Wirkung, wie wird er in der Natur gekennzeichnet.

**BREIT** Die geplante Gesetzesänderung berührt Gemeindeinteressen in zwei wesentlichen Punkten und ist daher diesbezüglich abzulehnen.

Zweifellos ist das laufende Begutachtungsverfahren kein geeignetes Forum für eine Kritik an Entscheidungen des Verfassungsgerichtshofes. Die geplante Änderung von „Ortsgebiet“ auf „Ortsbereich“ stellt aber eine massive Verschlechterung für Gemeinden dar. Zum Einen ist der Begriff zwar im NÖ Raumordnungsgesetz 1976 definiert, eine inhaltliche Abgrenzung kann aber nicht gefunden werden. Derzeit besteht auch keine nachweisbare Judikatur, wie die Begriffe „funktional und baulich zusammenhängend“ zu verstehen sind.

Aus der Praxis gesehen ist wohl anzunehmen, daß jedes Ortsgebiet auch Ortsbereich ist, umgekehrt werden sich aber Ortsbereiche finden lassen, die kein Ortsgebiet im Sinne der StVO darstellen. Daraus ergibt sich aber eine flächenmäßige Ausweitung und werden daher die von den Gemeinden zu übernehmenden Straßenabschnitte anwachsen. Diese Bestimmung enthält eine zumindest partielle, aber sicher verdeckte Kompetenzverschiebung zu Ungunsten der Gemeinden.

Auf Grund der Unbestimmtheit, was nun alles im Ortsbereich enthalten sein wird, ergibt sich auch breiter Raum für vermeidbare Diskussionen zwischen Gemeinden und Land. Es steht zu befürchten, daß in zahllosen Fällen Auseinandersetzungen geführt werden, wer welche Kosten zu tragen hat. In Anbetracht der hohen Summen, welche im Zusammenhang mit Straßenbaulasten stehen, stellt dies auch einen enormen Unsicherheitsfaktor für beide Seiten dar. Da Land und Gemeinden eher Partner als Gegner sein sollten, ist eine derartige Regelung als ungünstig anzusehen, wobei sich auch die Frage stellt, wer diese Fragen letztendlich klären soll. Beim bisherigen Begriff Ortsgebiet war wenigstens die Frage der Abgrenzung nicht strittig.

Zweifellos ist dem Judikat zu folgen, die Frage der Verfassungswidrigkeit stellt sich aber auch beim Begriff Ortsbereich und ist nicht erkennbar, warum hier der Gleichheitsgrundsatz eingehalten ist. Es drängt sich eher die Vermutung auf, daß für diese Wortwahl noch keine Entscheidung vorliegt und daher nur eine Scheinlösung gefunden wurde. Die Gefahr einer neuerlichen Aufhebung ist keinesfalls gebannt, durch die inhaltliche Unbestimmtheit besteht aber eine hohe Wahrscheinlichkeit für eine neuerliche Anfechtung. Sofort ließen sich mehrere konkrete Straßenabschnitte aufzeigen, die als Ortsbereich einstuftbar wären, derzeit aber kein Ortsgebiet darstellen. Daher müßte unbedingt eine andere Abgrenzung normiert werden.

Ein praktikabler Alternativvorschlag kann wegen der Kürze der Begutachtungsfrist zwar nicht erstattet werden, es ist aber unbedingt notwendig die Regelung der Kostenaufteilung generell neu zu überdenken.

**PERCH** Die geplante Gesetzesänderung berührt Gemeindeinteressen in zwei wesentlichen Punkten und ist daher diesbezüglich abzulehnen.

Zweifellos ist das laufende Begutachtungsverfahren kein geeignetes Forum für eine Kritik an Entscheidungen des Verfassungsgerichtshofes, die geplante Änderung von „Ortsgebiet“ auf „Ortsbereich“ stellt aber eine massive Verschlechterung für Gemeinden dar. Zum Einen ist der Begriff zwar im NÖ Raumordnungsgesetz 1976 definiert, eine inhaltliche Abgrenzung kann aber nicht gefunden werden. Derzeit besteht auch keine nachweisbare Judikatur, wie die Begriffe „funktional und baulich zusammenhängend“ zu verstehen sind.

Aus der Praxis gesehen ist wohl anzunehmen, daß jedes Ortsgebiet auch Ortsbereich ist, umgekehrt werden sich aber Ortsbereiche finden lassen, die kein Ortsgebiet im Sinne der StVO darstellen. Daraus ergibt sich aber eine flächenmäßige Ausweitung und werden daher die von den Gemeinden zu übernehmenden Straßenabschnitte anwachsen. Diese Bestimmung enthält eine zumindest partielle, aber sicher verdeckte Kompetenzverschiebung zu Ungunsten der Gemeinden.

Auf Grund der Unbestimmtheit, was nun alles im Ortsbereich enthalten sein wird, ergibt sich auch breiter Raum für vermeidbare Diskussionen zwischen Gemeinden und Land. Es steht zu befürchten, daß in zahllosen Fällen Auseinandersetzungen geführt werden, wer welche Kosten zu tragen hat. In Anbetracht der hohen Summen, welche im Zusammenhang mit Straßenbaulasten stehen, stellt dies auch einen enormen Unsicherheitsfaktor für beide Seiten dar. Da Land und Gemeinden eher Partner als Gegner sein sollten, ist eine derartige Regelung als ungünstig anzusehen, wobei sich auch die Frage stellt, wer diese Fragen letztendlich klären soll. Beim bisherigen Begriff Ortsgebiet war wenigstens die Frage der Abgrenzung nicht strittig.

Zweifellos ist dem Judikat zu folgen, die Frage der Verfassungswidrigkeit stellt sich aber auch beim Begriff Ortsbereich und ist nicht erkennbar, warum hier der Gleichheitsgrundsatz eingehalten ist. Es drängt sich eher die Vermutung auf, daß für diese Wortwahl noch keine Entscheidung vorliegt und daher nur eine Scheinlösung gefunden wurde. Die Gefahr einer neuerlichen Aufhebung ist keinesfalls gebannt, durch die inhaltliche Unbestimmtheit besteht aber eine hohe Wahrscheinlichkeit für eine neuerliche Anfechtung. Sofort ließen sich mehrere konkrete Straßenabschnitte aufzeigen, die als Ortsbereich einstuftbar wären, derzeit aber kein Ortsgebiet darstellen. Daher müßte unbedingt eine andere Abgrenzung normiert werden.

Ein praktikabler Alternativvorschlag kann zwar nicht erstattet werden, es darf aber angeregt werden die Regelung der Kostenaufteilung generell neu zu überdenken.

**POT** Der Punkt 23 im § 15 Abs. 2, die Wortfolge „Ortsgebiet“, welches durch die STVO mit den Ortstafeln klar definiert ist, durch die Wortfolge „Ortsbereich“ gemäß NÖ Raumordnungsgesetz zu ersetzen, ist abzulehnen, weil die geplante Änderung in der Auslegung zu Konflikten führt, weil der Begriff „Ortsbereich“ nicht klar definiert ist. Abgesehen davon, dass diese Änderung „Ortsbereich“ in der Durchsicht des Textes schwer die entsprechende Aufmerksamkeit und ausreichende Beachtung findet, ist diese Änderung auch eine Schlechterstellung der Gemeinden und, wie auch vorhin schon erwähnt, aus diesem Grund entschieden abzulehnen.

Es stimmt schon, dass die Entsorgung von Kehrgut nicht immer einfach ist; die Straßenverwaltung muss hierfür aber Lösungen suchen; die Gemeinden müssen es auch. Die einfachste Lösung ist zweifellos ein „Abbeuteln“ von Aufgaben.

Ich bitte um Berücksichtigung dieses Einspruches der Marktgemeinde Pottenstein.

24. Im § 15 Abs. 3 wird die Wortfolge „Bereich des Ortsgebietes,“ durch das Wort „Ortsbereich“ ersetzt.

**YPGW**

Auch die Anwendung des § 15 Abs. 3 1. Punkt leg. cit. auf die künftigen Landesstraßen B bringt im Vergleich zu § 9 BStG 1971 Verschlechterungen für die Gemeinden.

Im Hinblick auf die überwiegend überregionale Bedeutung der Bundesstraßen B wird die Anwendung der Bestimmungen des § 15 NÖ Straßengesetz 1999 daher abgelehnt. Es muß gewährleistet sein, daß inhaltlich weiterhin die bisher geltenden Bestimmungen des § 9 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286, zur Anwendung gelangen, d. h. daß sich durch die Übernahme der Bundesstraßen B als Landesstraßen an den Bestimmungen über die Straßenbaulast im Hinblick auf diese Straßen nichts ändert.

Es ist zugegebenermaßen schwierig, wenn nicht geradezu unmöglich, die Folgekosten abzuschätzen, die sich aus der geplanten Änderung für die Gemeinden ergeben würden, da diese von künftigen Projekten abhängig sind. Faktum ist aber, daß sich – entgegen den Erläuterungen – sehr wohl Kostenbelastungen für die Gemeinden ergeben, die gerade in diesem Bereich nicht unerheblich sind.

Wir sehen uns daher veranlaßt – vorsichtshalber und zur Wahrung der Fristen – den Konsultationsmechanismus auszulösen. Selbstverständlich sind wir bereit, dieses Ansinnen zurückzuziehen, sofern der Gesetzesvorschlag dahingehend adaptiert wird, daß den Gemeinden durch die Übernahme der Bundesstraßen als Landesstraßen, keine Mehrkosten entstehen.

- SPGW** 1. Durch die vorgesehene Übernahme der bisherigen Bundesstraßen als neue Landesstraßen B erwachsen für die Gemeinden jedenfalls wesentlich größere finanzielle Aufwendungen im Hinblick auf § 15 Abs. 2 und 3 NÖ Straßengesetz 1999. Aufgrund dieser Bestimmung haben nämlich die Gemeinden künftig auch Grundeinlösenkosten für die Errichtung von Landesstraßen B innerhalb des Ortsgebietes zu tragen; diese Kosten trug für die bisherigen Bundesstraßen nämlich bisher der Bund. Dasselbe gilt für Straßenreinigung und Winterdienst für diese neuen Landesstraßen B.

**ÖSTB**

Darüber hinaus würden künftig die Gemeinden bereits bei der Herstellung der Querschnitte der neuen Landesstraßen B in den Ortsgebieten zusätzlich belastet, was sich eindeutig aus der völligen Unterschiedlichkeit der bisherigen Handhabung bei Landes- bzw. bei Bundesstraßen ergibt: in Handhabung der Bestimmung des § 15 Abs. 3 des NÖ Straßengesetzes 1999 wurde vom Land Niederösterreich im Ortsgebiet ein Fahrbahnquerschnitt von 6,0 m angewendet und dafür die Kosten übernommen; Leistensteine, Gehsteige etc. gingen stets auf Kosten der Gemeinden.

Hingegen resultierte aus § 9 des Bundesstraßengesetzes 1971 die Regelung, dass die Gemeinden nur für jene Teile der Fahrbahn im Ortsgebiet, welche 4 Fahrstreifen überschreiten, aufkommen mussten. Dies würde bedeuten, dass das Land NÖ von den Gemeinden künftig auch die Kostentragung für zusätzliche Fahrbahnbreiten, z.B. zweite Richtungsfahrbahnen und Abbiegespuren, verlangen würde. Diese Verschlechterung würde sich bei Instandsetzungen und Erneuerungen noch wesentlich vergrößern. Diese Mehrbelastung der Gemeinden ist vor allem im Hinblick auf die nach dem Zweckzuschussgesetz 2001 vom Bund bis zumindest zum Jahr 2008 an die Länder zu leistenden Zuschüsse in hohem Maße unverständlich, da eine Beteiligung der Gemeinden an diesen Zuschüssen den vorliegenden Entwürfen nicht zu entnehmen ist. Eine Lösung ließe sich allenfalls dahingehend herbeiführen, dass auch in Zukunft im Bereich der Landesstraßen eine Gliederung anhand der Wertigkeit – im Sinne des zur Zeit gegebenen Schemas Bundesstraße - Landesstraße – erfolgt und höherwertige, den jetzigen Bundesstraßen vergleichbare Straßen (allenfalls unter Beibehaltung der Bezeichnung „B“), aus den Bestimmungen des § 15 NÖ Straßengesetz ausgeklammert werden, um die finanzielle Belastung der Gemeinden in Grenzen zu halten. Jedenfalls ist die Aussage auf Seite 7 der Erläuterungen zur Änderung des NÖ Straßengesetzes 1999 unter dem Titel „finanzielle Auswirkungen“, wonach den Gemeinden keine (vorhersehbaren) Kosten entstehen, völlig unrichtig.

**Die Landesgruppe Niederösterreich des Österreichischen Städtebundes stellt daher den Antrag auf Einleitung des sgn. Konsultationsmechanismus!**

**ARGE-BH**

Diese Anpassung des NÖ Straßengesetzes an das NÖ Raumordnungsgesetz wird eine Reihe von Unsicherheiten aufwerfen. Bisher war durch die Ortstafel der Zuständigkeitsbereich für jedermann klar ersichtlich. Nunmehr wird der Aufwand vermehrt auf die Gemeinden überwältigt, welche insbesondere im ländlichen Bereich aufgrund des meist langen Straßennetzes (Güterwege) bereits Vollziehungsprobleme haben. Durch diese Bestimmung wird mit einer Senkung der Verkehrssicherheit gerade auch für die Fußgänger zu rechnen sein, da eine rechtzeitige und ausreichende winterdienstliche Betreuung durch die Gemeinden deutlich schwerer zu gewährleisten ist als durch den Straßendienst. § 93 StVO gelangt in diesen Fällen nicht zur Anwendung. Auch ansonsten wird ein erheblicher finanzieller Mehraufwand für die Gemeinden und dadurch eine Verzögerung von Projekten zu erwarten sein.

**ARGE-SD** In diesen Zusammenhang ist auch darauf zu verweisen, dass die Gemeinden bei Bundes- und Landesstraßen die Errichtungs- und Erhaltungspflicht für Nebenanlagen, besonders aber für Flächen für den ruhenden Verkehr trifft. Leider ist es aber größtenteils so, dass die darauf anfallenden Strafgelder nicht ein Mal dann den Gemeinden zugeleitet werden, wenn diese Grundeigentümer sind. Auch hier ist eine Änderung notwendig. Befürchtet werden auch Mehrkosten bei der Errichtung von Straßenbeleuchtung, Oberflächenwasserableitungen, der Errichtung von Schutzwegen und der Anbringung von Straßenverkehrszeichen. Die Arbeitsgemeinschaft der Stadtamtsdirektoren Niederösterreichs sieht daher in der vorgesehenen Mehrbelastung eine schwere Benachteiligung der Gemeinden, was derenseits zur Anrufung des Konsultationsmechanismus führen kann.

25. Im § 17 Abs. 1 entfällt das Wort „Güterweg“.
26. Im § 17 Abs. 3 erster Punkt entfällt nach dem Wort „Kulturgattung“ der Beistrich.
27. Im § 17 Abs. 3 vierter Punkt wird nach dem Wort „bedingte“ das Wort „unvollständige“ eingefügt.
28. Im § 18 Abs. 2 erster Punkt wird das Wort „Anschlußes“ durch das Wort „Anschlusses“ ersetzt.
29. Im § 18 Abs. 3 vierter Punkt wird nach dem Wort „für“ das Wort „den“ eingefügt.

30. § 20 Abs. 5 lautet:

„(5) Bundesstraßen, deren Straßenverläufe durch den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten nach § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl.Nr. 286/1971 i.d.F. BGBl. I Nr. 142/2000, verordnet wurden, gelten als bewilligt nach § 12. Ein Anspruch auf Rückübertragung eines für diese Straßen enteigneten Grundstücks ist, ausgenommen nach § 11 Abs. 7, ausgeschlossen.“

**BMVIT** 4. Zu Z 30 (§ 20 Abs. 5):

Diese Bestimmung soll es ermöglichen, dass für ehemalige Bundesstraßenvorhaben, für die bereits eine Trassenverordnung nach § 4 BStG 1971 erlassen wurde, kein landesstraßenrechtliches Genehmigungsverfahren gemäß § 12 des NÖ Straßengesetzes 1999 mehr durchzuführen ist.

In Bezug auf Vorhaben, für die im Zuge des Trassenverordnungserlassungsverfahrens jedoch eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt wurde und für die noch nicht alle Genehmigungen erteilt worden sind, ist jedoch auf Folgendes hinzuweisen:

Gemäß einer – auch in Zusammenarbeit mit Vertretern Niederösterreichs – erarbeiteten, am 28.2.2002 im Nationalrat beschlossenen Novelle des UVP-G 2000 (599/A der Beilagen XXI. GP-NR vom 31.1.2002, Art. 11, einschl. Abänderungsantrag) ist für Vorhaben,

- die durch das Bundesgesetz über die Auffassung und Übertragung von Bundesstraßen, BGBl. I Nr. XXX/2002 Art. 5, in die Zuständigkeit der Länder übertragen werden,
- für die nach dem 15. Februar eine Trassenverordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 erlassen wurde und
- für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den §§ 24a bis 24f dieses Bundesgesetzes durchgeführt wurde,

nur dann keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung und kein konzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, „wenn die Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in einem straßenbaurechtlichen Genehmigungsbescheid oder einer straßenrechtlichen Trassenverordnung sicher gestellt und gegen diesen Rechtsakt ein dem § 24 Abs. 11 gleichwertiger Rechtsschutz gewährt wird.“ (§ 46 Abs. 16 UVP-G 2000 idF BSt-ÜG).

Die Bestimmung des § 20 Abs. 5 des Entwurfes einer Novelle zum NÖ Straßengesetz 1999 stellt dies nicht sicher.

Die Trassenverordnungen gemäß § 4 BStG 1971 verlieren mit 1.4.2002 ihre gesetzliche Grundlage, da das BStG 1971 auf diese Vorhaben nicht mehr anzuwenden ist. § 20 Abs. 5 des Entwurfes leitet diese Verordnungen auch nicht in Landesrecht über, da nicht die Weitergeltung dieser Verordnungen, sondern nur die Bewilligungslosigkeit der verordneten Straßen nach Landesrecht festgelegt wird. Jedoch auch wenn der Landesgesetzgeber diese Verordnungen durch eine gesetzliche Bestimmung in Landesrecht überleiten würde, so wäre doch zweifelhaft, ob eine gesetzliche Deckung in einem anderen Kompetenzbereich ausreichen würde, um einen rechtlichen Untergang der Trassenverordnung gemäß § 4 BStG 1971 zu verhindern.

**BHVIT**

Nach der vorgeschlagenen Bestimmung verlieren jedenfalls Trassenverordnungen gemäß § 4 BStG für die an die Länder übertragenen Vorhaben ihre Geltung. Eine Anfechtung durch die Formparteien des UVP-G 2000 gemäß § 24 Abs. 11 UVP-G 2000 beim Verfassungsgerichtshof wird zwar weiterhin möglich sein, in Analogie zu Art. 139 Abs. 4 B-VG wäre u. U. ein Ausspruch des VfGH möglich, dass die Verordnung gesetzwidrig war (auch das ist zweifelhaft, da die Befugnis des VfGH, dies auszusprechen, an bestimmte Voraussetzungen gebunden ist, die nicht klar vorliegen: amtswegige Einleitung oder Individualantrag). Doch würde ein solcher Ausspruch keine Wirkung auf die Geltung des Vorhabens „als bewilligt“ gemäß § 20 Abs. 5 des NÖ Straßengesetzes haben. Diese gesetzliche Anordnung „als bewilligt“ ist nämlich nicht daran gebunden, dass die Verordnung gesetzmäßig war.

§ 20 Abs. 5 stellt damit wohl eine Bewilligung dieser Vorhaben durch Gesetz dar. Dagegen ist nur ein Individualantrag gemäß Art. 140 B-VG denkbar. Dies ist jedoch ein Rechtsbehelf, der den Formparteien des UVP-G 2000 nicht zur Verfügung steht.

Sollte die Bestimmung in dieser Form beschlossen werden, so wäre für Vorhaben, für die eine UVP nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchgeführt und eine Trassenverordnung am 15. Februar 2002 oder später erlassen wurde und die an die Länder übertragen werden, jedenfalls die Zuständigkeit der Landesregierung gemäß § 39 UVP-G 2000 gegeben. Es wäre für diese Vorhaben jedenfalls eine neuerliche UVP und ein konzentriertes Genehmigungsverfahren nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen.

Der vorgesehene Ausschluss eines Anspruches auf Rückübereignung, außer nach § 11 Abs. 7, erscheint in dieser Form als überflüssig, da eine andere Rechtsgrundlage als § 11 Abs. 7 für einen Anspruch auf Rückübereignung nicht ersichtlich ist. Zweifelhaft könnte allenfalls sein, ob § 11 Abs. 7 überhaupt auf andere Enteignungen als die nach § 11 Abs. 1 bis 6 erfolgten anzuwenden ist. Der vorgesehene letzte Satz sollte daher durch eine Anwendbarerklärung des § 11 Abs. 7 ersetzt werden.

**VD**

Zu Z. 30 (§ 20 Abs. 5):

Zunächst sollte der Begriff „Bundesstraßen“ näher präzisiert werden, etwa „Aufgrund des Bundesgesetzes über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, BGBl. Nr. ...., in die Zuständigkeit des Landes Niederösterreich übertragene Bundesstraßen.“ bzw. wäre zu überlegen, ob auch ein statischer Verweis auf die Landesstraßen B im NÖ Landesstraßenverzeichnis genügt.

Weiters ist entsprechend der nunmehr beschlossenen Fassung des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes mindestens eine weitere Übergangsbestimmung erforderlich.

Der folgende Vorschlag sollte auf jeden Fall noch mit der Abteilung Umweltrecht diskutiert werden.

„Für Straßenvorhaben gemäß § 46 Abs. 16 Satz 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. .... idF ....., für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den §§ 24a bis 24f leg. cit. durchgeführt wurde, ist von der für Landesstraßen zuständigen Behörde (§ 2 Z. 2) eine Bewilligung nach § 12 erforderlich. Zusätzlich zu den Erfordernissen nach § 12 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen;

weitere ist § 19 Abs. 3 und 4 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. .... idF

## **ST** Zu § 20 (5) Übergangsbestimmung

Es wäre in diesem Zusammenhang sicherzustellen, dass auch Verordnungen nach §4 Bundesstraßengesetz, die nicht wie angeführt durch den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, sondern durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erlassen wurden, ebenso nach §12 NÖ Straßengesetz als bewilligt gelten.

### **KV4** Zu Z 30 (§ 20 Abs. 5)

Es wird auf die Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13. März 2002, GZ. 324400/20-III/4-02 hingewiesen, deren Punkt 4. zu Z 30 (§ 20 Abs. 5) wir uns inhaltlich anschließen.

Da es in Niederösterreich absehbar jedenfalls einen Anwendungsfall für diese Bestimmung im UVP-G 2000 (bzw. im Bundesstraßen-Überleitungsgesetz) geben wird, wird angeregt, in das NÖ Straßengesetz 1999 entsprechende Übergangsbestimmungen für diesen Fall aufzunehmen; Andernfalls müssten in diesem Fall (diesen Fällen) neuerlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung samt Genehmigungsverfahren durchgeführt werden.

Um eine solche Verfahrenswiederholung zu vermeiden, regen wir an, eine Übergangsbestimmung in das NÖ Straßengesetz 1999 aufzunehmen, wobei jedenfalls auf die Erfordernisse des § 46 Abs. 16 UVP-G 2000 idF BSt-ÜG Rücksicht zu nehmen sein wird.

Dies sind die Umsetzung folgender Bestimmungen aus § 46 Abs. 16 zum UVP-G 2000:

Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in

- einem straßenbaurechtlichen Genehmigungsbescheid ODER
- einer straßenrechtlichen Trassenverordnung;

Gegen diesen Rechtsakt muss ein dem § 24 Abs. 11 UVP-G 2000 gleichwertiger Rechtsschutz gewährt werden.

Anmerkung: § 24 Abs. 11 UVP-G 2000 lautet: Der Verfassungsgerichtshof erkennt über Gesetzwidrigkeit von Verordnungen gemäß Abs. 1 auf Antrag der im § 19 Abs. 3 und 4 genannten Parteien (die in § 19 Abs. 3 und 4 Genannten sind der Umweltanwalt, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, die Standortgemeinde(n) sowie die sonst betroffenen angrenzenden Gemeinden und die Bürgerinitiativen)

Unseres Erachtens erschien es sinnvoll, die Umsetzung dieser Vorgaben in einer Übergangbestimmung zum NÖ Straßengesetz 1999 derart zu gestalten, dass die Ergebnisse einer durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung in einer straßenrechtlichen Verordnung übernommen werden. Begründet wird dies damit, dass ein Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 ebenfalls in einer Verordnung mündet, und daher das Verfahren darauf „zugeschnitten“ ist.

Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen der vorgelegten Novelle wird lediglich darauf hingewiesen, dass bei Nichtumsetzung der Möglichkeiten des § 46 Abs. 16 UVP-G 2000 (also dem Stand des Begutachtungsverfahrens entsprechend) der Aufwand von zusätzlich zumindest einem UVP-Verfahren entstehen würde, welches allein bei der Abteilung RU4 und den Amtssachverständigen mit ca. € 70.000,- zu veranschlagen ist. Die übrigen zeitlichen und allfälligen sonstigen Auswirkungen können wir nicht im Detail beurteilen.

## **Artikel II**

**Die Bestimmungen des Art. I treten am 1. April 2002 in Kraft.**