

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG

Kennzeichen	BearbeiterIn	(02742) 9005	Durchwahl	Datum
RU1-SG-2/001-2007	Mag. Sonja Wozak		14691	12. Jänner 2010

Betrifft

2. Novelle des NÖ Straßengesetz 1999; Motivenbericht

Landtag von Niederösterreich
Landtagsdirektion

Eing.: 13.01.2010

Ltg.-464/L-3-2010

B-Ausschuss

Hoher Landtag!

Zum Gesetzesentwurf wird berichtet:

1. Allgemeiner Teil:

1.

Die Erfahrungen seit dem In-Kraft-Treten des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes (BGBl. I Nr. 50/2005, Art. 5) und der Übernahme der in Niederösterreich liegenden Bundesstraßen B als Landesstraßen haben gezeigt, dass sich die Aufgaben des Landes NÖ als Straßenerhalter in ganz grundlegender Weise verschoben haben: Oblag dem Land NÖ früher in erster Linie die Erhaltung eines Netzes mittlerer Ebene - gleichsam als Bindeglied zwischen den örtlichen Netzen der Gemeinden und dem höherrangigen Netz des Bundes -, hat es nun seit der Übernahme der ehemaligen Bundesstraßen B auch für die Erhaltung und den Ausbau von Verkehrsachsen überregionaler Bedeutung zu sorgen. Die Anforderungen an dieses Straßennetz unterliegen zum Teil einem wesentlich rascheren und weiter reichenden Wandel als früher. Dies ist durch die dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in mehreren Teilen des Landes bedingt und wird durch die intensivere Vernetzung mit den Nachbarstaaten verstärkt. An diese nunmehrigen Rahmenbedingungen soll die 2. Novelle des NÖ Straßengesetzes 1999 durch die in dieser Hinsicht geänderten Bestimmungen (insbesondere § 2, § 4 Z. 3 und § 5) angepasst werden.

Durch die Übertragung des Eigentums der in Niederösterreich liegenden Bundesstraßen B an das Land Niederösterreich und der sich daraus ergebenden

Aufgaben ist es auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und der leichteren Vollziehbarkeit erforderlich, das NÖ Straßengesetz 1999 an das Bundesstraßengesetz 1971 anzupassen bzw. einige seiner Bestimmungen sinngemäß zu übernehmen (§ 13b Bauten an Landesstraßen, § 14a Waldungen).

2.

Durch die Änderung des § 4 Z. 3 liegt eine öffentliche Gemeindestraße ab deren Widmung als öffentliche Verkehrsfläche im Flächenwidmungsplan vor, wobei im Falle der Widmung eines Grundstückes als öffentliche Verkehrsfläche gemäß § 18 Abs. 1 NÖ Raumordnungsgesetz 1976 die Voraussetzungen des ehemaligen § 6 ohnedies mitgeprüft werden. Demgemäß ist daher eine Straße nicht mehr als Gemeindestraße anzusehen, wenn die Widmung im Flächenwidmungsplan von öffentlicher Verkehrsfläche in Bauland oder Grünland geändert wird. Dadurch ist der bisherige § 6 nicht mehr erforderlich.

3.

Seit der letzten Novelle des NÖ Straßengesetzes 1999 hat sich herausgestellt, dass manche Bestimmungen des NÖ Straßengesetzes 1999 sehr unklar formuliert sind, sodass sich bei deren Anwendung Schwierigkeiten ergeben bzw. diese unterschiedlich ausgelegt werden. Weiters hat sich ergeben, dass verschiedene (Teil-) Bestimmungen fehlen, und dadurch das NÖ Straßengesetz 1999 ergänzungsbedürftig ist. Auch in dieser Hinsicht soll daher das NÖ Straßengesetzes 1999 geändert werden. Es handelt sich dabei insbesondere um die § 4 Z. 2 (Bestandteile einer Straße (Straßenbauwerke)), § 5a (alt) (Landesstraßenplanungsgebiet), § 8 (Wintersperre von Straßen), § 9 Abs. 1 (Planung von Straßen), § 10 Abs. 1 (Schutz der Nachbarn/Umgebung), §§ 11 und 11a (Enteignung, Rückübertragung), §§ 12 Abs. 6 und 7, 12a und 13 (Bewilligungsverfahren, Öffentliches Interesse, Parteien), § 14 Abs. 2 Z. 1 und Abs. 3 (Verpflichtung der Grundeigentümer), § 15 Abs. 3 (Straßenbaulast), § 16 (Mehrkosten von Unternehmen) und § 18 (Sondernutzung).

4.

Schließlich hat der NÖ Landesgesetzgeber die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (UL-Richtlinie) sowie die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie) umzusetzen.

Durch diese beiden Richtlinien ergibt sich ein Umsetzungsbedarf im NÖ Straßengesetz 1999.

Die UL-Richtlinie verfolgt einerseits das Ziel, schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit und weitere Belästigungen der Bevölkerung durch Umgebungslärm vorzubeugen und entgegenzuwirken, andererseits sollen Daten über den Umgebungslärm und dessen Entwicklung erhoben und gesammelt werden, um zukünftige Verbesserungen und Überarbeitungen des Umgebungslärmschutzes zu erleichtern. Die Richtlinie ist dabei wesentlicher Bestandteil eines gemeinsamen europäischen Konzepts zur Verringerung der Auswirkungen von Umgebungslärm, wobei dabei nicht nur auf gesundheitlich bedenkliche Lärmpegel geachtet wird, sondern auch lediglich als Belästigung empfundener Umgebungslärm eingedämmt werden soll. Ein weiteres Anliegen ist die Erhaltung ruhiger Gebiete durch entsprechende planerische Maßnahmen. Wesentlichstes Instrument zur Erreichung dieser Ziele ist die Einführung von so genannten „strategischen Lärmkarten“, mit denen bestimmte Flächen und Zonen, in denen sich spezifische Lärmquellen befinden, unter Ausweisung des Lärmpegels sowie der Ausbreitung des Lärms übersichtlich dargestellt werden können. Anhand dieser strategischer Lärmkarten sind so genannte „Aktionspläne“ auszuarbeiten, in denen konkrete Maßnahmen zur Verminderung von zu hohem Umgebungslärm enthalten sind, aber daneben auch Vorkehrungen für den Erhalt und Schutz von ruhigen Gebieten getroffen werden sollen. Die Öffentlichkeit ist auf allen Stufen dieses Prozesses entsprechend zu informieren und ist ihr Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen. Zur Weiterentwicklung der Lärmplanung und der Lärmverminderungsmaßnahmen sind die erhobenen Informationen wie auch die Aktionspläne - auf dem Weg über Bundesdienststellen - an die Europäische Kommission zu übermitteln.

Sachliche Anknüpfungspunkte zur UL-Richtlinie sind Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, industrielle Tätigkeiten, Großflughäfen und Ballungsräume. Der Bund hat zur Umsetzung dieser Richtlinie bereits ein Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG, BGBl. I Nr. 60/2005) erlassen, das folgende im Kompetenzbereich des Bundes gelegenen und von der Richtlinie umfassten Lärmquellen sowie daraus resultierende Maßnahmen abschließend regelt: Verkehr auf Bundesstraßen, Eisenbahnverkehr, ziviler Flugverkehr und bestimmte Betriebsanlagen einschließlich Häfen, Kesselanlagen, Bergbauanlagen und Abfallbehandlungsanlagen. Für den Geltungsbereich des NÖ Straßengesetzes 1999 ergibt sich daher lediglich ein Umsetzungsbedarf hinsichtlich der nicht auf Bundesebene geregelten Hauptverkehrsstraßen sowie von (sämtlichen) Landes- und Gemeindestraßen in Ballungsräumen. Durch die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der UL-Richtlinie hinsichtlich der nicht bundesgesetzlich erfassten Straßen und Ballungsräume im Land Niederösterreich soll auf Landesebene der geeignete gesetzliche Rahmen geschaffen werden, um die wichtigsten Quellen von Lärmemissionen zu erfassen, die harmonisierten Bewertungsmethoden anzuwenden, Aktionspläne auszuarbeiten und Lärminderungsmaßnahmen vorbereiten zu können. Für den Bereich des von Hauptverkehrsstraßen ausgehenden Umgebungslärms sowie für Landes- und Gemeindestraßen in Ballungsräumen ist jeweils eine eigene Lärmkarte auszuarbeiten, wobei unter Hauptverkehrsstraßen solche Straßen zu verstehen sind, die ein jährliches Fahrzeugaufkommen von über drei bzw. sechs Mio. Fahrzeugen aufweisen.

Da eine in technischer Hinsicht abgestimmte Vorgehensweise bei der Erstellung der strategischen Lärmkarten des Bundes und jener der Länder dahingehend wünschenswert ist, als dass die Karten zueinander kompatibel sind und damit auch eine einheitliche Außenwahrnehmung durch die Öffentlichkeit ermöglicht wird, wurden die Regelungen des Bundes-LärmG in den vorliegenden Gesetzesentwurf im Rahmen der kompetenzrechtlichen Möglichkeiten weitestgehend berücksichtigt. Gleiches gilt für die Aktionspläne.

Aktionspläne bzw. deren Änderungen sind in aller Regel als nicht verbindliche Programme im Sinne der SUP-Richtlinie anzusehen, da sie die zukünftige Arbeit bestimmter Behörden beschreibend darstellen sollen und daher regelmäßig lediglich

Informationspflichten oder „Monitoring-Instrumente“ enthalten werden. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass Aktionspläne bzw. deren Änderungen in bestimmten Fällen doch der Verpflichtung zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung gemäß den Vorgaben der SUP-Richtlinie unterliegen könnten. Das NÖ Raumordnungsgesetz 1976, LGBl. 8000, enthält nähere Regelungen darüber, unter welchen Voraussetzungen eine strategische Umweltprüfung gemäß den Vorgaben der SUP-Richtlinie erforderlich ist und wie das diesbezügliche Verfahren abgewickelt werden muss. Diese Novelle des NÖ Straßengesetzes 1999 beschränkt sich daher darauf, auf die sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen des § 4 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. 8000, zu verweisen.

Kompetenzlage:

Die Erlassung von gesetzlichen Vorschriften über den Bau und die Erhaltung des Straßenkörpers in allen seinen Bestandteilen ist hinsichtlich der Bundesstraßen gemäß Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG („Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge außer der Straßenpolizei“) Sache des Bundes in Gesetzgebung und Vollziehung, hinsichtlich aller anderen Straßen gemäß Art. 15 Abs. 1 B-VG Sache der Länder (VfGH 11. Januar 1963, Slg. 4349).

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich die im Entwurf vorliegende Novelle zum NÖ Straßengesetz 1999 auf Art. 15 Abs. 1 B-VG.

Verhältnis zu anderen landesrechtlichen Vorschriften:

Die UL-Richtlinie ist auch im NÖ Raumordnungsgesetz 1976 und im NÖ IPPC-Anlagen und Betriebe Gesetz (NÖ IBG) umzusetzen und auch bereits umgesetzt. Da in diesen beiden Landesgesetzen unterschiedliche Rechtsbereiche geregelt werden, ergeben sich dadurch keine Änderungen der Verhältnisse.

§ 7 Abs. 5 NÖ Naturschutzgesetz 2000 verweist ausdrücklich auf § 9 Abs. 1 NÖ Straßengesetz 1999. Durch die geplante Änderung des § 9 Abs. 1 NÖ Straßengesetz 1999 wird somit indirekt auch eine Änderung des NÖ Naturschutzgesetzes 2000 vorgenommen, eine inhaltliche Änderung ist damit aber nicht verbunden.

Ansonsten ergibt sich gegenüber allen landesrechtlichen Vorschriften keine Änderung der Verhältnisse.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Konformität mit dem Gemeinschaftsrecht ist gegeben. Diese Gesetzesnovelle dient dazu, die Maßnahmen, die zur Umsetzung der UL-Richtlinie und der der SUP-Richtlinie in Niederösterreich notwendig sind und vom Landesgesetzgeber zu erlassen sind, festzulegen. Diese Maßnahmen sind zur Erfüllung der gemeinschaftsrechtlichen Pflichten Österreichs zu treffen.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die mit der Novelle des NÖ Straßengesetzes 1999 erfolgende Umsetzung der UL-Richtlinie (und der SUP-Richtlinie) auf Landesebene werden dem Land Niederösterreich neue, kostenwirksame Aufgaben aufgetragen, die in dieser konkreten und umfassenden Form bisher nicht durchzuführen gewesen sind. Für die im Zuge der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie im Land Niederösterreich erforderlichen Vermessungen, die Bereitstellung von aktuellen Daten aus dem zentralen Melderegister, die schalltechnische Bearbeitung der Grundlagendaten und die Erstellung der Lärmkarten und Aktionspläne für Landesstraßen B und L im gesamten Landesgebiet von Niederösterreich sowie für deren Aktualisierung alle 5 Jahre erwachsen dem Land Niederösterreich pro Bearbeitungsperiode (5 Jahre) Kosten in Höhe von rund €200.000,00. Die durch die Veröffentlichung der Lärmkarten und Aktionspläne im Land Niederösterreich erwachsenden Kosten für Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, -türen und Lüfter bzw. Lärmschutzwände und -dämme) können zum jetzigen Zeitpunkt mit rund €23,2 Mio. geschätzt werden.

Demgegenüber soll durch die Änderung des § 16 die Ermittlung der Mehrkosten für den Bau oder die Erhaltung einer Straße, die durch Unternehmen aufgrund der besonderen Art oder des besonderen Umfangs der Benützung der Straße entstehen,

erleichtert werden und dadurch die bisher zuweilen langjährigen Gerichtsverfahren für das Land Niederösterreich bzw. die Gemeinden und auch die Unternehmen vermieden werden. Durch die Änderung des § 16 würde es zu einer Verwaltungsvereinfachung kommen, wobei allerdings keine wesentliche Kostenersparnis eintreten würde. Der Projektfortschritt wäre aber nicht mehr durch längere Verfahren blockiert.

Weiters dürfen durch die (Wiedereinführung der) Bauverbotszone außerhalb von Ortsbereichen in einem Abstand von 15 m bei Landesstraßen B und von 10 m bei Landesstraßen L sowie unter allen Landesstraßen (§ 13b) nur mehr in Ausnahmefällen Bauwerke errichtet werden. Diese sind daher im Falle des Ausbaus einer Straße nicht mehr gütlich oder im Wege der Enteignung einzulösen. Dadurch sind auch weniger Lärmschutzmaßnahmen seitens des Landes erforderlich. Durch § 13b entsteht daher dem Land Niederösterreich eine nicht unbeträchtliche Kostenersparnis (Verwaltungs-, Zeit- und Kostenaufwand). Dem beträchtlichen finanziellen Vorteil dieser Maßnahme stehen Kosten für durchzuführende Prüfungen der Ansuchen in Höhe von € 50.000,- gegenüber.

Des Weiteren erwachsen dem Land Niederösterreich durch Schadenersatzzahlungen und Schäden durch Bäume an Landesstraßen derzeit Kosten in der Höhe von ca. € 280.000,- pro Jahr (Tendenz stark steigend). Durch die Aufnahme des § 14a Waldungen werden diese Kosten weitestgehend wegfallen. Trotz der Aufnahme von ca. 50 Verfahren jährlich würde es zu einer Kostenersparnis von ca. € 137.000,- pro Jahr kommen.

Schließlich wird vielfach verabsäumt, die Zustimmung der Straßenverwaltung zur Sondernutzung von Straßengrund (das ist eine über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung von öffentlichen Straßen) einzuholen. Dadurch werden laufend Rechte an Straßengrund ersessen. In der Folge kommt es zu Verteuerungen oder Verhinderungen von Straßenbauprojekten, da der ersessene Grund wieder gekauft bzw. bei einer Weigerung des Eigentümers enteignet werden muss. Durch die Einfügung des Satzes „Durch eine Sondernutzung werden keine Rechte ersessen.“ in § 18 Abs. 1 soll im Falle einer Sondernutzung die Ersitzung von

Straßengrund nicht mehr möglich sein, wodurch es zu einer nicht bezifferbaren Kostenersparnis kommt.

Für das Land Niederösterreich kommt es durch den Wegfall des § 6 (alt) und somit des Entfalls der Prüfung dieser Verordnungen der Gemeinden gemäß § 88 NÖ Gemeindeordnung 1973, LGBl. 1000-15, zu einer Kostenersparnis (Verwaltungs- und Zeitaufwand) in der Höhe von ca. € 23.000,- pro Jahr (Bearbeiter A - 1 Wochenstunde, Bearbeiter C - 20 Wochenstunden, Bearbeiter D - 5 Wochenstunden).

Für die Gemeinden kommt es durch den Wegfall des § 6 (alt) (Verordnung einer Gemeindestraße) zu einer nicht näher abschätzbaren Kosten- und Zeitersparnis.

Den Gemeinden entsteht ein nicht abschätzbarer Mehraufwand dadurch, dass diese dem Land Niederösterreich bei Bedarf die Daten für die Erstellung von Lärmkarten für Gemeindestraßen erheben und übermitteln müssen.

Weiters können für die Gemeinden Kosten dadurch entstehen, dass sie bei Landesstraßen L im Ortsbereich die Nebenanlagen nicht nur (von Schnee und auch sonst) zu reinigen und für die Glatteisbekämpfung zu sorgen haben, sondern diese in Zukunft auch erhalten müssen. Da dies gegenwärtig – auch ohne gesetzliche Regelung – bereits der Fall ist, werden den Gemeinden dadurch keine weiteren Kosten erwachsen.

Dem Bund werden durch die 2. Novelle zum NÖ Straßengesetz 1999 Kosten entstehen, die bei der Einarbeitung der Strategischen Lärmkarten in die Gesamtkarte des Bundesgebietes erwachsen. Bei den diesbezüglich stattgefundenen Besprechungen hat der Bund die Kostenübernahme zugesagt.

Klimabündnis:

Der Regelungsinhalt der 2. Novelle zum NÖ Straßengesetz 1999 hat keine vorhersehbaren Auswirkungen auf die Erreichung der Ziele des Klimabündnisses.

Mitwirkung von Bundesorganen:

Eine Mitwirkung von Bundesorganen ist – außer bei Konsultationen der jeweils betroffenen Nachbarstaaten im Fall möglicher grenzüberschreitender Emissionen durch die Vertretungsbehörden des Bundes sowie der Mitteilung der strategischen Lärmkarten und Aktionspläne an die Europäische Kommission – nicht vorgesehen.

Konsultationsmechanismus:

Die 2. Novelle zum NÖ Straßengesetz 1999 unterliegt der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, LGBl. 0814.

Informationsverfahren:

Die vorgesehenen Gesetzesänderungen betreffen keine Bestimmungen, die entsprechend der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft 98/34/EG in der Fassung der Richtlinie 98/48/EG vor ihrer Beschlussfassung zu notifizieren wären.

2. Besonderer Teil

Zu Z. 1. bis 12. (Inhaltsverzeichnis):

Es werden die neuen Bestimmungen „§ 11a Rückübereignung“, § 12a Öffentliches Interesse“, „§ 13b Bauten an Landesstraßen“ und „§ 14a Waldungen“ sowie ein neuer Abschnitt zum Umgebungslärmschutz aufgenommen. Demgemäß ist das Inhaltsverzeichnis abzuändern und zu ergänzen. Weiters entfällt der § 6 und erhält daher der bisherige „§ 5a“ die Bezeichnung „§ 6“. Schließlich werden die §§ 5, 9, 10 und 16 aufgrund deren nunmehr geänderten Inhalts bzw. zur Klarstellung entsprechend abgeändert und wird die Bezeichnung „EU“ in die jetzt zu verwendende Bezeichnung „EG“ abgeändert.

Zu Z. 13. und 14. (§ 2 Z. 1 und Z. 2 - Zuständigkeit):

Es soll dadurch klar gestellt werden, dass die in § 2 genannten Behörden nicht nur für bestehende Gemeinde- bzw. Landesstraßen, sondern bereits für Straßenbauvorhaben der Gemeinde bzw. des Landes zuständig sind. Diese Änderung ist aufgrund der nunmehrigen Systemänderung des NÖ Straßengesetzes 1999 erforderlich (siehe dazu auch Z. 19. - § 4 Z. 3)

Zu Z. 15. (§ 3 Abs. 2 – eigener Wirkungsbereich der Gemeinde): Die Begriffsänderung erfolgt aufgrund des geänderten § 16.

Zu Z. 16. bis 21. (§ 4 Z. 2, § 4 Z. 3, § 4 Z. 8, § 4 Z. 9 und § 4 Z. 10 bis 14 – Begriffsbestimmungen):

Zu Z. 16. bis 18. (§ 4 Z. 2):

Zur besseren Übersicht sollen die durch das Symbol „o“ gegliederten Unterpunkte im § 4 Z. 2 die Literae a) bis c) erhalten.

Weiters soll die beispielsweise Aufzählung der unmittelbar dem Verkehr dienenden Anlagen zum besseren Verständnis und zur Klarstellung durch die Begriffe „Zu- und Abfahrten“ ergänzt werden.

Schließlich sollen als Bestandteile einer Straße nunmehr auch die im Zuge einer Straße gelegenen Flächen zur Kompensation von der Umweltauswirkungen, die durch die Errichtung und den Betrieb der Straße entstehen (können), gelten (neuer Aufzählungspunkt d)).

Zu Z. 19. (§ 4 Z. 3):

Im ständigen Sprachgebrauch und im NÖ Landesstraßenverzeichnis werden sämtliche durch Art. 5 des Bundesgesetzes über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, BGBl. I Nr. 50/2002, ins Eigentum des Landes NÖ übertragenen ehemaligen Bundesstraßen B sowie alle anderen mit „B“ bezeichneten Landesstraßen **„Landesstraßen B“** genannt. Alle anderen Landesstraßen mit der Bezeichnung „L“ werden **„Landesstraßen L“** genannt. Um dieser gängigen Praxis zu entsprechen, sollen diese Begriffe nunmehr im NÖ Straßengesetz 1999 als „Landesstraße B“ und „Landesstraßen L“ definiert werden. Da im restlichen Gesetzestext des NÖ Straßengesetzes 1999 auch von „Landesstraßen“ die Rede ist, soll der Begriff „Landesstraße“ als Überbegriff beibehalten werden.

Weiters wird bestimmt, ab wann eine Straße eine öffentliche (Landes- bzw. Gemeinde-)Straße ist. Eine solche liegt jedenfalls mit der ersten nachweislichen Information der Öffentlichkeit über ein konkretes Straßenbauvorhaben vor.

Bei einer bestehenden Straßen oder einem Straßenbauvorhaben des Landes gilt als erste nachweisliche Information der Öffentlichkeit über ein konkretes Straßenbauvorhaben in einem § 12 Verfahren – sollte ein Großverfahren bzw. ein Verfahren nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchgeführt werden – die Kundmachung des Antrags durch Edikt gemäß § 44a des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, ansonsten die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung in diesem Verfahren. Bei bestehenden Straßen oder einem Straßenbauvorhaben einer Gemeinde gilt als erste nachweisliche Information der Öffentlichkeit über ein konkretes Straßenbauvorhaben die Widmung als öffentliche Verkehrsfläche im Flächenwidmungsplan der Gemeinde. Davon sind Privatstraßen mit Öffentlichkeitscharakter (§ 7) ausgenommen, da diese auch im Flächenwidmungsplan als öffentliche Verkehrsflächen zu widmen sind und es dadurch keinen Unterschied mehr zu öffentlichen Gemeindestraßen geben würde. Für Landesstraßen ist diese Ausnahme nicht erforderlich, da im NÖ Straßengesetz 1999 keine Privatstraßen mit Öffentlichkeitscharakter des Landes vorgesehen sind.

Zu Z. 20. (§ 4 Z. 8 und Z. 9):

Aufgrund der Änderung des § 2 (Z. 1 und 2) und des § 4 Z. 3 (neu) ist es erforderlich den Begriff „Straßenbauvorhaben“ zu definieren.

Zu Z. 21. (§ 4 Z. 10 bis Z. 14):

Die Begriffe „Umgebungsärm“, „Hauptverkehrsstraße“, „strategische Lärmkarte“, „Aktionsplan“ und „Ballungsraum“ sind aufgrund der umzusetzenden UL-Richtlinie notwendigerweise zu definieren.

Als „**Umgebungsärm**“ (§ 4 Z. 10) wird jener Lärm definiert, welcher von Hauptverkehrsstraßen ausgeht. Die Begriffsbestimmung entspricht der Vorgabe der UL-Richtlinie (Art. 3 lit. a).

Unter „**Hauptverkehrsstraße**“ (§ 4 Z. 11) sind Straßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen zu verstehen. Die Begriffsbestimmung entspricht der der UL-Richtlinie (Art. 3 lit. n).

Die Definition der „**strategischen Lärmkarte**“ (§ 4 Z. 12) entspricht ebenfalls Art. 3 der UL-Richtlinie (Art. 3 lit. r). Eine strategische Lärmkarte ist eine kartographische Darstellung des Umgebungsärms in der Umgebung der erfassten Lärmquellen unter Berücksichtigung der zu bewertenden (berechnenden und messenden) Lärmausbreitung und unter Darstellung der in den jeweiligen Zonen auftretenden Schallpegel (in Dezibel). Entsprechend der Konzeption der UL-Richtlinie, wonach für jeden erfassten Sachbereich eine eigene strategische Lärmkarte anzufertigen ist, ist eine eigene strategische Lärmkarte für die vom NÖ Straßengesetz 1999 erfassten Hauptverkehrsstraßen sowie von sämtlichen Gemeinde- und Landesstraßen in Ballungsräumen anzufertigen (dies ist eine Teillärmkarte neben den für diesen Bereich ebenfalls existierenden Teillärmkarten des zuständigen Bundesministers wie auch der anderen Bundesländer).

Die ebenfalls der UL-Richtlinie entnommene Definition des „**Aktionsplans**“ (§ 4 Z. 13) ist im Sinne des Bundes-LärmG zu verstehen, wonach Aktionspläne Programme ohne rechtlich bindenden Charakter sind, die in der Verantwortung der für die Dokumentation zu den jeweiligen Lärmquellen zuständigen Behörden nach

näher festgelegten Anforderungen für alle Gebiete, für die in den strategischen Umgebungslärmkarten eine relevante Lärmbelastung ausgewiesen ist, zu erstellen sein werden (Art. 3 lit. t).

Auch die Definition des „**Ballungsraums**“ (§ 4 Z. 14) entspricht den Vorgaben der UL-Richtlinie (Art. 3 lit. k) und dem Bundes-LärmG.

Zu Z. 22. (§ 5 – NÖ Landesstraßenverzeichnis):

Die Erfahrungen seit dem In-Kraft-Treten des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes (BGBl. I Nr. 50/2005, Art. 5) zeigen, dass sich die Aufgaben des Landes NÖ als Straßenerhalter in ganz grundlegender Weise verschoben haben: Oblag dem Land NÖ früher in erster Linie die Erhaltung eines Netzes mittlerer Ebene - gleichsam als Bindeglied zwischen den örtlichen Netzen und dem höherrangigen Netz -, hat es nun seit der Übernahme der ehemaligen Bundesstraßen B auch für die Erhaltung und den Ausbau von Verkehrsachsen überregionaler Bedeutung zu sorgen. Die Anforderungen an dieses Straßennetz unterliegen zum Teil einem wesentlich rascheren und weiter reichenden Wandel als früher. Dies ist durch die dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in mehreren Teilen des Landes bedingt und wird durch die intensivere Vernetzung mit den Nachbarstaaten verstärkt.

Diesen geänderten Rahmenbedingungen wird das bisherige System des NÖ Landesstraßenverzeichnisses nicht gerecht: Die grundsätzliche Entscheidungen über die Neuschaffung oder Verlagerung von Verkehrsachsen ist in der Form einer (Voraus-)Bestimmung des Verlaufs sämtlicher Landesstraßen durch eine Verordnung nicht sinnvoll und auch nicht mit der erforderlichen Raschheit und Flexibilität durchführbar.

Das NÖ Landesstraßenverzeichnis in Verordnungsform soll zwar beibehalten werden (Abs. 1), um für bestehende und zu errichtende Straßen die Anwendung aller übrigen Bestimmungen des Gesetzes, die sich nicht auf die Einreichung und Bewilligung von Straßenbauvorhaben sowie die rechtliche Absicherung von Projekten, sondern auf den Betrieb von Landesstraßen beziehen, auszulösen.

Die Verordnung soll aber im Fall neuer Straßen erst nach deren Bewilligung (und nicht als deren rechtliche Voraussetzung) erlassen werden. Dieser Systemwandel ergibt sich aus dem neuen Abs. 1, nach dem nunmehr auf bestehende Straßen abgestellt wird, und dem neuen Abs. 2, der das Vorliegen der erforderlichen landes- bzw. bundesrechtlichen Bewilligungen als Voraussetzung für die Aufnahme in das NÖ Landesstraßenverzeichnis festlegt. Die Erlassung und die Änderung des NÖ Landesstraßenverzeichnisses unterliegen daher auch nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltprüfung nach Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 2001/42/EG (SUP-Richtlinie): Durch diese Verordnung wird nicht der Rahmen für die künftige Genehmigung von Projekten im Sinne der Anhänge I und II der Richtlinie 85/337/EWG (UVP-Richtlinie) gesetzt und sie bezieht sich nicht auf Projekte, bei denen angesichts ihrer voraussichtlichen Auswirkungen auf Gebiete eine Prüfung nach Art. 6 oder 7 der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) für erforderlich erachtet wird. Vielmehr muss eine allenfalls nach einer dieser Richtlinien gebotene Prüfung zum Zeitpunkt der Aufnahme des Projekts in das NÖ Landesstraßenverzeichnis bereits abgeschlossen sein. Durch die Verordnung wird also kein Präjudiz für eine solche Prüfung geschaffen.

Nach Art. 3 Abs. 4 der SUP-Richtlinie befinden die Mitgliedstaaten weiters darüber, ob nicht unter Art. 3 Abs. 2 fallende Pläne und Programme, durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung von Projekten gesetzt wird, voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Auch zu diesen Plänen und Programmen zählt das NÖ Landesstraßenverzeichnis nicht, da es für keine Genehmigungsverfahren die rechtlichen Grundlagen schafft.

Der Abs. 3 entspricht im Wesentlichen der bisherigen Rechtslage in Bezug auf die Auflassung von Landesstraßen.

In einem Verfahren gemäß § 12 war die Gemeinde bereits zu hören und ist ihr in der Regel die Parteistellung nach § 13 Abs. 1 Z. 4 zugekommen. Auch in den Verfahren nach dem UVP-G 2000 bzw. § 10 NÖ NSchG 2000 hat eine Gemeinde Parteistellung gemäß § 19 UVP-G 2000 bzw. § 27 NÖ NSchG 2000. Das bisherige Stellungnahmerecht der Gemeinde bei der Erklärung einer Straße zur Landesstraße oder deren Auflassung als Landesstraße kann daher entfallen.

Zu Z. 23. und Z. 24 (Wegfall von § 6 - Gemeindestraßen):

Da ab nun gemäß dem geänderten § 4 Z. 3 eine öffentliche Gemeindestraße ab deren Widmung als öffentliche Verkehrsfläche im Flächenwidmungsplan vorliegt und daher auch nicht mehr als Gemeindestraße anzusehen ist, wenn die Widmung in Bauland oder Grünland geändert wird, ist diese Bestimmung nicht mehr erforderlich. Im Falle der Widmung eines Grundstückes als öffentliche Verkehrsfläche gemäß § 18 Abs. 1 NÖ Raumordnungsgesetz 1976 („Als Verkehrsflächen sind solche Flächen vorzusehen, die dem ruhenden und fließenden Verkehr dienen und für das derzeitige sowie künftig abschätzbare Verkehrsaufkommen erforderlich sind“) werden die Voraussetzungen des ehemaligen § 6 ohnedies mitgeprüft.

Aufgrund des Wegfalls des bisherigen § 6 soll der bisherige § 5a die Bezeichnung § 6 erhalten.

Zu Z. 25. bis 27. (§ 6 Abs. 1, 2 und 4 (neu) – Landesstraßenplanungsgebiet):

In der Praxis hat sich herausgestellt, dass es aufgrund besonderer Schwierigkeiten bei der Trassenfindung erforderlich sein kann, einen besonders großen Raum in Planungsüberlegungen und Variantenprüfungen einzubeziehen. In diesen Fällen ist es notwendig, das Landesstraßenplanungsgebiet entsprechend großräumig abzugrenzen. Dies kann z.B. dann der Fall sein, wenn in einem tendenziell „zersiedelten“ Gebiet eine Trasse mit ausreichenden Abständen zu Wohnbauland (das ist das Bauland, für welches gemäß § 16 Abs. 1, 2 und 5 NÖ Raumordnungsgesetz 1976 im Flächenwidmungsplan die Widmungen Wohngebiet, Kerngebiet und Agrargebiet festgelegt werden) gefunden werden muss oder wenn ausreichende Abstände zu einem (oder mehreren) naturschutzrechtlich geschützten Gebiet(en) eingehalten werden müssen. Diesem Erfordernis soll nunmehr im Rahmen der Verordnungsermächtigung ausdrücklich Rechnung getragen werden. Vergleichsweise besteht bei der Bewilligung von Vorarbeiten für Starkstromwege seit Jahrzehnten die Praxis, Katastralgemeinden in ihrer Gesamtheit zu erfassen.

Weiters wird der Schreibfehler in Abs. 1 („Verordnung“ statt „Verodnung“) korrigiert.

In Abs. 2 passen die Worte „Landesstraßenplanungsgebiet“ und „Entwurf“ inhaltlich nicht zueinander; daher werden diese durch das Wort „Verordnung“ ersetzt.

In Abs. 4 soll durch die Änderung deutlicher hervorkommen, dass zunächst auf Ersuchen eines Bauwerbers eine privatrechtliche Zustimmung des Landes durch die Vertreter des NÖ Straßendienstes für ein Bauwerk im Landesstraßenplanungsgebiet einzuholen ist und erst, wenn dem Bauvorhaben nicht binnen 6 Wochen zugestimmt wird, die Behörde (d.i. die örtlich zuständige Bezirksverwaltungsbehörde) auf Antrag tätig wird.

Zu Z. 28. (§ 8 Abs. 2 – Wintersperre):

Durch die Aufnahme einer zusätzlichen Voraussetzung soll sichergestellt werden, dass im Falle der Verfügung einer Wintersperre auch eine Umleitung in einem zumutbaren Ausmaß besteht. Durch die Zitierung des § 4 Z. 9 wird darauf hingewiesen, dass es im NÖ Straßengesetz 1999 bereits die Definition des Begriffes „Verkehrsbedürfnis“ gibt.

Zu Z. 29. bis 32. (§ 9 – Planung, Bau und Erhaltung von Straßen):

Zu Z. 29. (§ 9 Überschrift):

Die Überschrift des § 9 soll entsprechend dessen Inhalt ergänzt werden.

Zu Z. 30., 31. und 32. (§ 9 Abs.1):

In Abs. 1 soll einerseits bei der Planung, dem Bau und der Erhaltung von Straßen auf die neue Bestimmung des § 12a (Öffentliches Interesse) Bedacht genommen werden. Andererseits ist der Begriff „für die Umwelt verträglich“ des Öfteren als Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des UVP-G 2000 verstanden worden, die jedoch nur in den im UVP-G 2000 bzw. dessen Anhängen angeführten Fällen durchzuführen ist. Diese Verwechslungsmöglichkeit soll mit dem nunmehrig verwendeten Begriff „erfolgte Bedachtnahme auf die Umwelt entsprechen“ beseitigt werden.

Zu Z. 33. und 34. (§ 10 – Schutz der Umgebung):

In § 10 ist bislang im Zusammenhang mit dem Schutz von Personen und Sachen im Nahebereich der Straße der Begriff „Nachbarn“ verwendet worden. Dieser Begriff

wird jedoch in § 13 in einem sehr engen Sinn verstanden, was durch diese Novelle zusätzlich verdeutlicht wird. Der Begriff „Nachbar“ ist im Zusammenhang mit den in § 10 geregelten öffentlichen Aufgaben zum Schutz der Umgebung nicht geeignet, da diese Bestimmung ihrem Sinn nach nicht nur auf den Schutz von Grundstücken, die unmittelbar an die Straße angrenzen, abzielt, sondern auch auf den Schutz jenes Umgebungsbereichs, in dem relevante Beeinträchtigungen durch den zu erwartenden Verkehr auf bestehenden Landesstraßen oder Landesstraßenbauvorhaben möglich sind. Weiters ist es für den Schutz der in diesem Bereich lebenden Personen irrelevant, ob sie Grundeigentümer oder z.B. Mieter sind. Bauliche Maßnahmen zum Schutz dieser Personen oder Sachen können grundsätzlich nur mit Zustimmung der Eigentümer der betroffenen Grundstücke durchgeführt werden. Bei Verweigerung der Zustimmung zu diesen Baumaßnahmen soll allerdings der Grundeigentümer so behandelt werden, als ob die Baumaßnahme gesetzt worden wäre. Eine vergleichbare Regelung gibt es im Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, idF BGBl. I Nr. 83/2008, eingeführt durch die Novelle 2006, BGBl. I Nr. 149/2006 (§ 145b Abs.2).

Klar gestellt werden soll auch, dass subjektiv-öffentliche Rechte - wie bereits bisher - durch § 10 nicht begründet werden .

Zu Z. 35. bis 43. (§ 11 und § 11a (neu) – Enteignung, Rückübereignung):

Zu Z. 35. und 36.: (§ 11 Abs. 1):

Zu Z. 35.: Den Begriff „Umlegung“ einer Straße soll es nach dieser Novelle nicht mehr geben und ist daher dieser Begriff zu streichen.

Zu Z. 36.: Aufgrund der nunmehrigen Novelle des NÖ Straßengesetz 1999 ist die Zitierung der §§ 5 und 6 falsch und auch nicht mehr erforderlich.

Zu Z. 37. (§ 11 Abs. 3):

Durch den Wegfall dieser Bestimmung soll der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs und der gängigen Praxis Rechnung getragen werden. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs ist die Notwendigkeit der Errichtung einer Straße bereits im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren (§§ 12 und 13 NÖ Straßengesetz 1999) zu prüfen und ist diese Notwendigkeit im Enteignungsverfahren nicht neuerlich zu hinterfragen (vgl. u.a. VwGH vom

15.6.2004, Zl. 2004/05/0085). Zur Prüfung der Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens gehört auch eine Prüfung dessen **Wirtschaftlichkeit**. Dies erfolgt in der Regel durch das Erstellen einer Bewertungsmatrix, bei der die verschiedenen Varianten des Straßenbauvorhabens einander – und zwar auch hinsichtlich der zu erwartenden Kosten – gegenübergestellt werden. Diese Bewertungsmatrix ist bereits jetzt gängiger Bestandteil der Einreichunterlagen im Straßenbaubewilligungsverfahren nach §§ 12 und 13 NÖ Straßengesetz 1999. Daher kann der Satz, dass die Wirtschaftlichkeit des Straßenbauvorhabens zu berücksichtigen ist, entfallen.

Zu Z. 38. bis 42.: Die Enteignungsbestimmungen sollen im Wesentlichen an das Bundesstraßengesetz 1971 angepasst werden. Dies betrifft insbesondere den neuen § 11a **Rückübereignung - Z. 42.** (anstelle des bisherigen § 11 Abs. 7) und die Möglichkeit, dass auf Antrag eines Grundeigentümers sein ganzes Grundstück eingelöst wird, wenn ein nicht mehr zweckmäßig nutzbares **Restgrundstück** verbleibt (**Z. 39. - § 11 Abs. 4**). Dies war bisher nicht möglich.

Weiters soll **§ 11 Abs. 4 (Z. 38)** an den geänderten § 4 Z. 3 iVm § 5 bzw. den Wegfall des ehemaligen § 6 angepasst werden und die gängige Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs (siehe u.a. OGH vom 21. September 2006, 2Ob 282/05t) und die Bestimmung des Bundesstraßengesetzes 1971 (§ 18 Abs. 1 BStG 1971) bezüglich der Nichtberücksichtigung von Werterhöhungen eines Grundstücks durch straßenbauliche Maßnahmen bei der Ermittlung der Enteignungsentschädigung im Gesetz verankert werden.

Zu Z. 40. (§ 11 Abs. 5): Durch das Außerstreit-Begleitgesetz, BGBl. I Nr. 112/2003, ist die Zuständigkeit zur Entscheidung über Streitigkeiten betreffend die Höhe der Entschädigung bei Enteignungen, speziell im Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954 in der Fassung BGBl. I Nr. 112/2003, und generell in allen Bundesgesetzen, von den Bezirksgerichten auf die **Landesgerichte** für zivile Rechtssachen verlagert worden. Das Bundesministerium für Justiz hat mit Schreiben vom September 2005, Zl. BMJ-B49.000/0002-I 2/2005, die Länder auf das Bedürfnis nach einer einheitlichen Zuständigkeitsbestimmung aufmerksam gemacht. In diesem Sinne soll in Hinkunft das Landesgericht, das aufgrund der Lage des

betroffenen Grundstücks zuständig ist, über Streitigkeiten betreffend die Höhe der Entschädigung bei Enteignungen (Neufestsetzung) entscheiden.

Weiters soll in § 11 Abs. 5 der Grammatikfehler berichtigt werden (des Grundstückss).

Schließlich ist das Zitat „Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl.Nr. 71/1954 in der Fassung BGBl.Nr. 297/1995“ durch das Zitat des nunmehr geltenden „Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954 in der Fassung BGBl I Nr. 112/2003“ zu ersetzen.

Zu Z. 41. (§ 11 Abs. 7 (alt)) und Z. 42. (§ 11a):

Die Rückübereignung soll in einer eigenen Bestimmung geregelt werden und entfällt daher § 11 Abs. 7.

§ 11a Abs. 1: Die **Rückübereignung** eines gänzlich oder teilweise nicht für den Enteignungszweck verwendeten Enteignungsgegenstandes findet nur auf Antrag des Enteigneten statt. Sie kann frühestens drei Jahre nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides bei der Enteignungsbehörde (NÖ Landesregierung) beantragt werden.

§ 11a Abs. 2: Der Rückübereignungsanspruch erlischt spätestens 10 Jahre nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides bzw. ein Jahr nach Aufforderung (+ diesbezüglichem Nachweis) des Enteigneten bzw. dessen Erben oder Käufer durch den Straßenerhalter (Gemeinde oder Land), einen Antrag auf Rückübereignung zu stellen. Um Unbilligkeiten zu vermeiden, wird in diese zehnjährige Frist jedoch die von der Behörde festgesetzte Ausführungsfrist gemäß Abs. 3 nicht eingerechnet.

§ 11a Abs. 3: Die Enteignungsbehörde hat im Ermittlungsverfahren beim Straßenerhalter zu erheben, ob die Straße noch gebaut wird bzw. aus welchen Gründen noch nicht mit dem Bau begonnen oder dieser noch nicht vollendet worden ist. Sollte sich herausstellen, dass den Straßenerhalter kein Verschulden daran trifft, dass der Enteignungsgegenstand ganz oder teilweise für den Bau der Straße noch nicht verwendet worden ist und steht auch zusätzlich dessen Verwendung in naher Zukunft bevor, so ist die Enteignungsbehörde verpflichtet, dem Straßenerhalter eine dem Umfang und der Größe des Straßenbauprojekts angemessene Frist für dessen Ausführung mit Bescheid zu bestimmen. Während der Ausführungsfrist ist das

Verfahren ausgesetzt. Wenn das Straßenbauprojekt innerhalb dieser Frist vollendet wird, ist der Antrag auf Rückübereignung abzuweisen.

§ 11a Abs. 4: Allfällig dinglich Berechtigte, deren Rechte durch die Enteignung erloschen sind, sind auch Parteien des Rückübereignungsverfahrens, wenn sie die Wiederherstellung ihrer Rechte binnen 3 Monate nach ihrer Verständigung durch die Enteignungsbehörde beantragen. Das Verfahren ist in den Abs. 2, 3, 6 und 7 geregelt.

§ 11a Abs. 5: Der Straßenerhalter darf binnen 10 Jahren bzw. 1 Jahr nach Aufforderung des Rückübereignungsberechtigten durch den Straßenerhalter, die Rückübereignung zu beantragen, den Enteignungsgegenstand nicht verkaufen. Eine Ausnahme besteht dann, wenn der Rückübereignungsberechtigte auf diesen Anspruch (nachweislich) verzichtet. Ein trotzdem durchgeführter Verkauf ist nichtig und zieht Schadenersatzansprüche gemäß § 1323 ABGB nach sich.

§ 11a Abs. 6 regelt den Rückersatz der Entschädigung und verweist hinsichtlich deren Neufestsetzung auf § 11 Abs. 5.

§ 11a Abs. 7: Damit nach Abschluss des Rückübereignungsverfahrens auch tatsächlich der selbe Zustand wie vor der Enteignung hergestellt ist, ist in Abs.7 vorgesehen, dass die seit der Enteignung durch den Straßenerhalter eingeräumten dinglichen Rechte mit Rechtskraft des Enteignungsbescheides und vollständiger Leistung oder Sicherstellung des Rückersatzes erlöschen. Die Berichtigung des Grundbuchs ist durch die Enteignungsbehörde durchzuführen.

Zu Z. 43. bis 49 (§ 12 – Bewilligungsverfahren):

Zu Z. 43. und 44. (§ 12 Abs. 1):

Der Entfall des Verweises auf die §§ 5, 6 ergibt sich aus dem geänderten Verhältnis von Bewilligungsverfahren und Aufnahme in das NÖ Landesstraßenverzeichnis bzw. Entfall des ehemaligen § 6.

Zu Z. 45. und 46. (§ 12 Abs. 3):

Aufgrund der immer umfangreicher werdenden Straßenbauvorhaben ist eine Trassenbegehung nicht mehr sinnvoll bzw. gar nicht möglich. Es ist jedoch weiterhin ein Ortsaugenschein durchzuführen.

Der Austausch des Wortes „Straßen nach § 5“ durch „Landesstraßen“ ergibt sich aus dem geänderten Verhältnis von Bewilligungsverfahren und Aufnahme in das NÖ Landesstraßenverzeichnis.

Zu Z. 47. und 48. (§ 12 Abs. 6):

Die Bestimmung soll einerseits an § 59 Abs. 1 erster Satz AVG („Der Spruch hat die in Verhandlung stehende Angelegenheit ... zu erledigen.“) und § 59 Abs. 1 zweiter Satz AVG („Mit Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrags gelten Einwendungen als miterledigt.“) angepasst werden. Selbstverständlich sind aber auch weiterhin das eingereichte Straßenbauvorhaben im Spruch anzugeben und die erhobenen **Einwendungen** in der Bescheidbegründung zu behandeln. Weiters ist der Verweis auf jene Bestimmungen, die bei Erteilung der Bewilligung zu berücksichtigen sind, durch den neuen § 12 a (Z. 50) zu ergänzen.

Zu Z. 49. (§ 12 Abs. 7):

Dadurch soll klargestellt werden, dass eine Straßenbaubewilligung – wie eine Baubewilligung nach der NÖ Bauordnung 1996 – dingliche Wirkung hat.

Zu Z. 50. (§ 12a (neu) – Öffentliches Interesse):

Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs ist im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren unter anderem die Frage der Notwendigkeit der Errichtung dieser Straße zu prüfen (vgl. VwGH vom 15.6.2004, Zl. 2004/05/0085). Die Anwendung dieses Kriteriums hat in der Praxis Schwierigkeiten bereitet, weshalb durch diese Bestimmung - bei der es sich im Wesentlichen um eine Positivierung der Judikatur des VwGH handelt - den Behörden entsprechende Richtlinien vorgegeben werden sollen.

Zu Z. 51., 52. und 53. (§ 13 – Parteien):

Zu Z. 51. und 52. - § 13 Abs. 1:

Die Abgrenzung des Kreises der Nachbarn, die vom Verfassungsgerichtshof als unbedenklich qualifiziert worden ist (VfGH vom 28.2.2005, Zl. B 1585/04-3 und B 1595/04-3), bereitet in der Praxis in Einzelfällen Schwierigkeiten, wenn sich die

Begrenzungen der projektierten Straße nicht mit den Grundstücksgrenzen decken. Diese Fälle sollen daher deutlicher geregelt werden. In diesem Sinne wird klar gestellt, dass Nachbarn gemäß § 13 Abs. 1 Z. 3 nur diejenigen Grundeigentümer sind, die direkt mit ihrem Grundstück an das geplante Straßenprojekt angrenzen, wobei aber auch jene Grundstücke als unmittelbar angrenzend gelten, die von jenen Grundflächen, auf denen das Straßenbauvorhaben projektgemäß ausgeführt werden soll, nur durch Grundflächen getrennt sind, die zum Zeitpunkt der Einreichung des Straßenbauvorhabens rechtmäßig als Zugang oder Zufahrt von einer öffentlichen Straße verwendet werden.

Weiters erscheint eine Klarstellung im Hinblick auf den Umfang der Nachbarrechte geboten: Der Abs. 2 wurde als taxative Aufzählung verstanden. Zuletzt hat der Verwaltungsgerichtshof jedoch ausdrücklich offen gelassen, ob den Nachbarn auch über Abs. 2 hinausgehende Rechte zukommen (vgl. VwGH vom 29.4.2008, ZI. 2007/05/0039-8). Zur Vermeidung von Abgrenzungsschwierigkeiten und im Sinne der Rechtssicherheit soll daher dieselbe Anordnung wie in § 6 NÖ Bauordnung 1996 getroffen werden, die klarstellt, dass Abs. 2 die Nachbarrechte abschließend regelt. Dies dient auch der Rechtsvereinheitlichung.

Zu Z. 53. - § 13 Abs. 2:

Berichtigung eines Interpunktionsfehlers

Zu Z. 54. (§ 13a – Landesstraßenbaugebiet):

Zitatberichtigung

Zu Z. 55. (§ 13b (neu) – Bauten an Landesstraßen):

Eine vergleichbare Bestimmung hat es im Vorläufergesetz zum NÖ Straßengesetz 1999 (§ 24 Abs. 2 und 7 NÖ Landesstraßengesetz) gegeben und enthält auch das Bundesstraßengesetz 1971 eine ähnlich lautende Bestimmung (§ 21 BStG 1971), die vor der Übertragung des Eigentums an den Bundesstraßen B an das Land NÖ durch Art. 5 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes, BGBl. I Nr. 50/2002, auch für diese Straßen, die nunmehrigen Landesstraßen B, gegolten hat. Aufgrund des

Fehlens dieser Bestimmung im NÖ Straßengesetz 1999 ist es - insbesondere bei den Landesstraßen B - häufig zu Problemen mit der Verkehrssicherheit gekommen und war oft auch ein Aus- oder Umbau von Landesstraßen nur eingeschränkt möglich. Dem soll durch diese Bestimmung Abhilfe geschaffen werden.

Nunmehr dürfen außerhalb eines Ortsbereichs (Anmerkung: dieser ist in § 1 Abs. 1 Z. 12 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl 8000, definiert) in einer Entfernung bis zu 15 m beiderseits von bereits bestehenden Landesstraßen B und in einer Entfernung bis zu 10 m beiderseits von bereits bestehenden Landesstraßen L Neu-, Zu- und Umbauten sowie Anlagen jeder Art nur mehr dann errichtet oder abgeändert werden, wenn der Straßenerhalter dem Vorhaben zustimmt. Die beiden Abstände ergeben sich aus den Vorläuferbestimmungen. Die 15 m waren in § 21 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 vor Erlassung des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes als „Bauverbotszone“ für gewöhnliche Bundesstraßen (den nunmehrigen Landesstraßen B) im Freiland vorgesehen. In § 24 NÖ Landesstraßengesetz (alt) war eine Bauverbotszone von 10 m außerhalb geschlossenen Ortschaften für Landesstraßen (den nunmehrigen Landesstraßen L) bestimmt. Dasselbe gilt für Bauvorhaben, die über oder unter Landesstraßen errichtet werden sollen.

Die (privatrechtliche) Zustimmung gilt als erteilt, wenn diese nicht binnen 6 Wochen ab Einlangen eines diesbezüglichen Ersuchens vom Straßenerhalter abgelehnt wird. Der Bauwerber kann bei Ablehnung der Zustimmung binnen sechs Wochen die Ausnahmegewilligung bei der Behörde (dies ist gemäß § 2 Abs. 1 Z. 2 NÖ Straßengesetz 1999 die Bezirksverwaltungsbehörde) beantragen.

In Abs. 3 wird der Beginn der Bauverbotszone dargelegt. Dabei ist vom Naturmaß auszugehen.

Abs. 4 bietet Abhilfe gegen ohne Zustimmung oder ohne Bewilligung errichtete Bauten und Anlagen.

Abs. 5 soll klar stellen, dass an Straßengrund und an Straßenbauwerken (definiert in § 4 Z. 2) keine Rechte ersessen werden können.

Zu Z. 56. (§ 14 Abs. 2 Z. 1 – Verpflichtung der Grundeigentümer):

Durch diese an § 24 Abs. 2 BStG 1971 angelehnte Bestimmung soll in Hinkunft ein Grundeigentümer zu dulden haben, dass sein Grundstück nicht nur wie bereits bisher während Straßenbauarbeiten, sondern auch während winterdienstlicher Maßnahmen vorübergehend in Anspruch genommen werden kann; dies allerdings nur unter den im Gesetz genannten Voraussetzungen.

Zu Z. 57. (§ 14 Abs. 3 – Verpflichtung der Grundeigentümer):

In der Praxis hat sich ergeben, dass die Durchsetzung der Duldung des ungehinderten Abfließens der auf der Straße anfallenden Oberflächenwässer auf die Grundstücke der Nachbarn nicht ohne Schwierigkeiten möglich ist. Es soll daher im Streitfall nunmehr die Behörde (Bürgermeister bzw. Bezirksverwaltungsbehörde) auch über die Zulässigkeit des ungehinderten Abfließens der auf der Straße anfallenden Oberflächenwässer auf die Grundstücke der Nachbarn entscheiden.

Zu Z. 58. (§ 14a (neu) – Waldungen):

Eine vergleichbare Bestimmung hat es im Vorläufergesetz zum NÖ Straßengesetz 1999 (§ 25 NÖ Landesstraßengesetz) gegeben. Weiters enthält auch das Bundesstraßengesetz 1971 eine ähnlich lautende Bestimmung (§ 23 BStG 1971), die vor der Übertragung des Eigentums an den Bundesstraßen B an das Land NÖ durch Art. 5 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes, BGBl. I Nr. 50/2002, auch für die nunmehrigen Landesstraßen B gegolten hat. Seit dem Wegfall dieser Bestimmungen nimmt die Bewaldung neben Landesstraßen deutlich zu. Durch Wälder, die keinen ausreichenden Abstand zu Landesstraßen haben, kommt es aufgrund deren dichter Kronendächer zu einem Herabrieseln von Schnee und Eis auf die Fahrbahn und zu einer Verhinderung der Auftrocknung der Fahrbahn durch Beschattung, etc. Dadurch wird die Verkehrssicherheit der Straßenbenützer gefährdet und ist demzufolge in Walddurchfahrten ein vermehrter und aufwendigerer Winterdienstaufwand gegeben. Weiters verlangt der stetige Ausbau der Straßeninfrastruktur ein erhöhtes Betreuungsniveau, wozu auch die Salzstreuung von Straßen gehört. Dazu kommt, dass die Salzstreuung in einem immer stärkeren Ausmaß von der Bevölkerung erwartet und vorausgesetzt wird und die Fahrzeuge dieser Erwartungshaltung entsprechend (schlecht) ausgerüstet sind. Dies führt – insbesondere auch zur

Vermeidung von Unfällen bei Schnee oder Glätteis – zu einer stetigen Erweiterung der Salzstreustrecken. Des Weiteren werden durch den Winterdienst, insbesondere durch die Salzstreuung, die Bäume in einem Abstand von 4 m von der Straße derartig beschädigt, dass dieser 4 m-Streifen nicht mehr als Wald bewirtschaftbar ist. Dadurch waren in den letzten Jahren auch vermehrt Entschädigungszahlungen zu leisten. Aufgrund der zunehmenden Bewaldung neben Landesstraßen seit dem Wegfall der Bestimmung im Bundesstraßengesetz 1971 bzw. NÖ Landesstraßengesetz, LGBl. 8500, idF Nov LGBl. 8500-1, 2 und 3, steigern sich diese Kosten kontinuierlich, was wiederum dazu führt, dass wichtige Straßenbauprojekte nicht oder erheblich später durchgeführt werden können.

Aus den genannten Gründen soll daher dem Land NÖ als Straßenerhalter wieder die Möglichkeit geboten werden, bei der Bezirksverwaltungsbehörde zu beantragen, dass dem Waldeigentümer per Bescheid aufgetragen wird, den an eine Landesstraße angrenzenden Wald aus Rücksicht auf den Bestand der Straße oder der Straßenerhaltung in einer Breite von 4 m beiderseits der Landesstraße – je nach Erfordernis – abzuholzen, auszulichten oder in einer bestimmten Weise zu bewirtschaften. Ausgenommen davon sollen lediglich Bann- oder Schutzwälder im Sinne des Forstgesetzes 1975 sein.

Zu Z. 59. und 60. (§ 15 – Straßenbaulast):

Zu Z. 59. (§ 15 Abs. 1):

Einfügung des fehlenden Artikels

Zu Z. 60. (§ 15 Abs. 3):

Die Gemeinden haben bei Landesstraßen bereits bisher im Ortsbereich die Kosten der Erhaltung von Nebenanlagen übernommen, da diese ein wesentliches Interesse an deren Gestaltung haben. Dieser gängigen Praxis soll mit der Novelle Rechnung getragen werden.

Zu Z. 61. bis Z. 68. (§ 16 – Tragung von Mehrkosten durch Unternehmen):

In der Praxis hat sich herausgestellt, dass diese Bestimmung - so wie sie bisher formuliert ist - gar nicht oder nur mit hohem Kosten- und Verwaltungsaufwand vollziehbar ist. Das soll durch die nunmehrige Novelle geändert werden, indem ein Unternehmen - unter den im Gesetz angeführten Voraussetzungen - nicht mehr bloß einen schwer zu ermittelnden *Beitrag* in nicht näher gesetzlich bestimmter Höhe zu den Bau- bzw. Erhaltungskosten einer Straße zu übernehmen hat, sondern die leichter nachzuweisenden durch dieses tatsächlich verursachten Mehrkosten. Dadurch wird die Bestimmung nicht nur leichter vollziehbar, sondern auch sichergestellt, dass alle Unternehmen gleich behandelt werden. In Abs. 4 wird klar gestellt, dass sämtliche (gütlichen) Vereinbarungen schriftlich abzuschließen sind. Die Unternehmen unterlassen häufig ihre Mitwirkung an der Feststellung des Sachverhalts, indem sie keine Auskünfte zur besonderen Art oder des besonderen Umfangs der Benützung der Straße erteilen. Es hat sich somit oft die Frage gestellt, wie in diesem Fall vorzugehen ist. Daher soll nunmehr verdeutlicht werden, dass die Behörde ihrer Entscheidung den von ihr festgestellten Sachverhalt ihrem Bescheid zu Grunde legen kann, wenn das Unternehmen seiner Mitwirkungspflicht nicht nachkommt und zuvor nachweislich auf die Folgen einer unterlassenen Mitwirkung hingewiesen worden ist.

Zu Z. 69. (§ 18 Abs. 1 – Sondernutzung):

Vielfach wird verabsäumt, die Zustimmung der Straßenverwaltung zur Sondernutzung von Straßengrund (das ist eine über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung von öffentlichen Straßen) einzuholen. Dadurch werden laufend Rechte an Straßengrund ersessen. In der Folge kommt es zu Verteuerungen oder Verhinderungen von Straßenbauprojekten, da der ersessene Grund wieder gekauft bzw. bei einer Weigerung des Eigentümers enteignet werden muss. Das soll durch die 2. Novelle verhindert werden.

Zu Z. 70. (§§ 19 bis 21 (alt)):

Dadurch dass der neue Abschnitt „Umgebungslärmschutz“ mit 6 Bestimmungen eingefügt wird und diese Bestimmungen über den Umgebungslärmschutz sinngemäß nicht zu den bestehenden Bestimmungen im NÖ Straßengesetz 1999 passen, werden die ehemaligen Bezeichnungen „§ 19“, „§ 20“ und „§ 21“ nach hinten verschoben und lauten nunmehr: „§ 25“, „§ 26“ und „§ 27“ .

Zu Z. 71. (§§ 19 bis 24 (neu) – Umgebungslärmschutz):

§ 19:

In § 19 Abs. 1 und 2 werden die Termine für die Feststellung der jeweiligen Hauptverkehrsstraßen und Ballungsräume samt deren Aktualisierung alle fünf Jahre entsprechend den in der UL-Richtlinie genannten Vorgaben so angeordnet, dass eine Meldung an die Europäische Kommission gemäß § 19 Abs. 3 rechtzeitig erfolgen kann. Da die Landesregierung unter Umständen nicht über ausreichende Informationen verfügt, ist eine entsprechende Mitwirkungspflicht der Gemeinden hinsichtlich der in deren örtliche Zuständigkeit fallenden Gemeindestraßen vorgesehen.

§§ 20 und 21:

In Umsetzung der Artikel 7 und 8 der UL-Richtlinie sowie in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes (Bundes-LärmG) legen die §§ 20 und 21 die erforderlichen Maßnahmen und den jeweiligen zeitlichen Rahmen zur Ausarbeitung, Überprüfung und gegebenenfalls („erforderlichenfalls“) Überarbeitung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen fest. § 20 Abs. 4 normiert dabei die Verpflichtung der betroffenen Gemeinden, auf Verlangen der Landesregierung die zur Erstellung der strategischen Lärmkarten erforderlichen Daten von Gemeindestraßen zu erheben und der Landesregierung zu übermitteln. Dies ist schon deshalb erforderlich, da in Ballungsräumen (insbesondere im Ballungsraum Wien, das sind gemäß § 11 Abs. 1 der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV) – neben dem Gemeindegebiet von Wien – die Gemeindegebiete von Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Maria Enzersdorf; Mödling und Wiener Neudorf) in großem Ausmaß Gemeindestraßen betroffen sind, die von

der Landesregierung bei der Erstellung der entsprechenden Lärmkarten und Aktionspläne mitzuerfassen und mitzuberücksichtigen sind.

§§ 20 Abs. 3 und 21 Abs. 3 verweisen hinsichtlich der Darstellung, der Aufmachung, der Datenformate und des Inhalts der strategischen Lärmkarten und der Aktionspläne auf die durch Verordnung gemäß § 24 festgelegten Anforderungen.

Weiters wird in §§ 20 Abs. 5 und 21 Abs. 5 in Umsetzung der entsprechenden Artikel der UL-Richtlinie sowie in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes (Bundes-LärmG) die Übermittlung der strategischen Lärmkarten und der Aktionspläne geregelt. Dies erfolgt über Bundesdienststellen.

Schließlich wird in § 21 Abs. 4 klar gestellt, dass durch § 21 keine subjektiv-öffentlichen Rechte begründet werden.

§ 22:

Unter Hinweis auf die Umweltinformationsrichtlinie regelt die UL-Richtlinie, dass der Öffentlichkeit die Lärmkarten und die Aktionspläne zugänglich zu machen sind. Dabei ist darauf zu achten, dass die Informationen deutlich, verständlich und (leicht) zugänglich sein müssen; letzteres wird insbesondere durch die Nutzung der verfügbaren Informationstechnologien (Internet) zu verwirklichen sein. Ebenfalls sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung der Aktionspläne vorzusehen, wobei die Ergebnisse dieser Mitwirkung in Erwägung zu ziehen sind.

Abs. 1 schreibt daher in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben zunächst eine öffentliche Auflage des Entwurfs des Aktionsplans, der zugehörigen strategischen Lärmkarte und der verständlichen Zusammenfassung sowie eine Bereithaltung im Internet vor. Da davon ausgegangen werden muss, dass auch Personen, die über keinen Internetzugang verfügen, nicht von ihrem Mitwirkungsrecht ausgeschlossen werden dürfen, ist die öffentliche Auflage jedenfalls auch im Amtsblatt kundzumachen.

In Abs. 2 wird der NÖ Umweltschutzbehörde sowie den betroffenen Gemeinden die Mitwirkung ermöglicht, Abs. 3 regelt die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung und Überprüfung der Aktionspläne. Nach Abs. 4 gilt die Bestimmung über die öffentliche Auflage auch für strategische Lärmkarten und beschlossene Aktionspläne.

§ 23:

Dazu ist zunächst festzuhalten, dass Aktionspläne bzw. deren Änderungen in aller Regel als nicht verbindliche Programme anzusehen sind, die die zukünftige Arbeit bestimmter Behörden beschreibend darstellen sollen und daher regelmäßig lediglich Informationspflichten oder „Monitoring-Instrumente“ enthalten werden. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass Aktionspläne bzw. deren Änderungen in bestimmten Fällen doch der Verpflichtung zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung gemäß den Vorgaben der SUP-Richtlinie unterliegen können und wird daher bei Vorliegen der diesbezüglichen Voraussetzungen auf die sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen des § 4 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. 8000, verwiesen.

§ 24:

enthält eine entsprechende Verordnungsermächtigung zur Konkretisierung der in den Anhängen I bis VI der UL-Richtlinie festgelegten Kriterien für die strategischen Lärmkarten und Aktionspläne. Die Verordnungsermächtigung entspricht im Wesentlichen jener des § 11 Bundes-LärmG, auf dessen Grundlage die Bundesumgebungslärmschutz-Verordnung (Bundes-LärmV) erlassen worden ist.

Zu Z. 72. und Z. 73.: (§ 25 – Umgesetzte EG- Richtlinien):

Die Bezeichnung „EU“ wird in die nunmehr zu verwendende Bezeichnung „EG“ abgeändert. Weiters wird die Bestimmung durch die durch diese Novelle umgesetzten EG-Richtlinien ergänzt.

Zu Z. 74. bis 77.: (§ 26 – Übergangsbestimmungen):

Zu Z. 74. bis 76.:

Diese Änderungen ergeben sich aus dem geänderten Verhältnis von Bewilligungsverfahren und Aufnahme in das NÖ Landesstraßenverzeichnis. Da das NÖ Landesstraßenverzeichnis bereits seit dem 25. August 2000 in Kraft ist, ist Abs. 3 (alt) nicht mehr erforderlich. Schließlich erfolgt eine Berichtigung eines Grammatikfehlers in Abs. 2.

Zu Z. 77.: In § 26 Abs. 4 (neu) erfolgt die Zitatberichtigung aufgrund der Einfügung des § 11a (neu).

Die NÖ Landesregierung beehrt sich daher, den Antrag zu stellen:

Der Hohe Landtag wolle die beiliegende Vorlage der NÖ Landesregierung über den Entwurf der 2. Novelle des NÖ Straßengesetzes 1999 der verfassungsmäßigen Behandlung unterziehen und einen entsprechenden Gesetzesbeschluss fassen.

NÖ Landesregierung

Dr. Erwin Pröll
Landeshauptmann