Beilage zu RU1-SG-2/001-2007

ZUSAMMENFASSUNG DER STELLUNGNAHMEN

zur 2. Novelle des NÖ Straßengesetzes1999

LGBl. 8500

BKA	Bundeskanzleramt
VD	Landesamtsdirektion-Verfassungsdienst
GVV	Gemeindevertreterverband der Volkspartei Niederösterreich
VSG	Verband Sozialdemokratischer Gemeindevertreter in NÖ
LK	Landwirtschaftskammer NÖ
IK	Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für Wien, NÖ und Bgld
AK	Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich
ÖSTB	Österreichischer Städtebund, Landesgruppe NÖ
UAW	NÖ Umweltanwaltschaft
LFWV	Niederösterreichischer Landesfeuerwehrverband
STADIR	Arbeitsgemeinschaft der Stadtamtsdirektoren Niederösterreichs
BHME	Bezirkshauptmannschaft Melk (ARGE-BH)
BD2	Abteilung Bau- und Anlagentechnik
RU4	Abteilung Umweltrecht
RU5	Abteilung Naturschutz
ABB	NÖ Agrarbezirksbehörde
GPER	Marktgemeinde Perchtoldsdorf
BLOMS	Ing. Wolfgang Bloms

ALLGEMEINES

BKA Das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung hat mit Note vom 6. April 2009 den im Betreff genannten Gesetzesentwurf an das BKA –Verfassungsdienst übersandt. Allgem.

der Gesetzesentwurf wurde in weiterer Folge durch das BKA an das führend zuständige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, an das Bundesministerium für Justiz und an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Stellungnahme übermittelt.

Bis zum 13.5.2009 wurde vom Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst folgende Stellungnahme an das ho. Ministerium übermittelt, von den anderen befassten Ministerien wurde keine Stellungnahme abgegeben.

Stellungnahme des BKA-Verfassungsdienstes zum gesamten Gesetzesentwurf:

BKA Auch nach den NÖ Legistischen Richtlinien 1987 (idFv 20001) sind Rechtsvorschriften primär in Paragraphen, Absätze, Ziffern und Buchstaben zu untergliedern, das Symbol „•" ist (bloß) als Möglichkeit, Sätze übersichtlicher zu gestalten, vorgesehen (Pkt 2.1.8). Methoden wie die Unterteilung der gesetzlichen Bestimmungen durch Symbole, wie es im in Geltung stehenden NÖ Straßengesetz 1999, aber auch im vorliegenden Entwurf oftmals der Fall ist – führen dazu, dass die gesetzlichen Bestimmungen nicht klar und unmissverständlich zitiert werden können. Es wird daher angeregt, das NÖ Straßengesetz, sowohl in seiner in Geltung stehenden Fassung, als auch im Entwurf, in Hinblick auf seine Detailgliederung zu überarbeiten. Allgem.

VD Der Entwurf dient u.a. der Umsetzung der Umgebungslärm-RL 2002/49/EG und hinsichtlich der in diesem Rahmen zu erstellenden Aktionspläne auch der Umsetzung der SUP-RL 2001/42/EG.

Weiters umfasst der Entwurf eine Systemänderung im Hinblick auf die Zuständigkeit dahingehend, dass nun nicht mehr die Aufnahme einer Straße in das NÖ Landesstraßenverzeichnis zuständigkeitsbegründend wirkt, sondern dass die Zuständigkeit durch den jeweiligen Antragsteller und das von diesem verfolgte Straßenbauvorhaben begründet wird. Eine Aufnahme einer Landesstraße bzw. eines Straßenbauvorhabens in das NÖ Landesstraßenverzeichnis darf erst nach Erteilung bestimmter Bewilligungen erfolgen, sodass für das NÖ Landesstraßenverzeichnis keine SUP im Sinne der SUP-RL 2001/42/EG notwendig ist. Grundsätzlich ist dazu festzuhalten, dass diese Systemumstellung sich auf Rege-

lungen im gesamten NÖ Straßengesetz 1999 auswirkt und der Regelungsklarheit des Gesetzes nicht zugute kommt.

Weitere neue Regelungen, hier vor allem bezüglich der Ausgleichsflächen und die Enteignung solcher Flächen, bedürfen noch grundsätzlicher Überarbeitungen, um die Verfassungsgemäßheit zu gewährleisten.

II. Zum Verteiler:

VD Bereits am 15. April 2009 wurde vom Bearbeiter telefonisch darauf aufmerksam gemacht, dass nach der Kanzleiweisung der Zusatz hinsichtlich des Konsultationsmechanismus nicht an den Österreichischen Städtebund, sondern an die Arbeitsgemeinschaft der Stadtamtsdirektoren übermittelt wurde.

Allgem

GVV Aus unserer Rechtsberatung ist uns bekannt, dass das NÖ Straßengesetz 1999 in vielen Gemeinden Probleme beim Vollzug verursacht. Vor allem die Öffentlichkeitserklärung von Privatstraße, das Bewilligungsverfahren beim Bau und der Umgestaltung von Gemeindestraßen sowie die Bildung von Beitragsgemeinschaften führen immer wieder zu Schwierigkeiten. Der vorliegende Entwurf enthält zwar durchaus auch Erleichterungen bzw. Klarstellungen, insgesamt wird jedoch die gesamte Materie umfangreicher und komplexer geregelt, sodass Schwierigkeiten bei der Vollziehung durch die NÖ Gemeinden nicht ausgeschlossen werden können. Allerdings muss dabei berücksichtigt werden, dass auf Grund der bestehenden Rahmenbedingungen manche Änderung zur Kenntnis zu nehmen sind.

Allgem.

AK Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich teilt mit, dass gegen die im Betreff genannte Novelle keine Einwände erhoben werden.

Wir möchten aber die Gelegenheit wahrnehmen, Ihnen das akkordierte Positionspapier der Bundesarbeitskammer zu den Aktionsplänen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie zu übermitteln.

Positionspapier der Bundesarbeitskammer zu den Aktionsplänen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG

31.3.2009

AK Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt zu den im Zuge der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vorgelegten Entwürfen für Aktionspläne wie folgt Stellung:

Zusammenfassung:

Aufgrund der EU-Umgebungslärmrichtlinie (im folgenden kurz: END) ist ein managementartiges Vorgehen der zuständigen Behörden im Fünf-Jahresrhythmus beabsichtigt.
Gemessen an den bestehenden rechtlichen Maßstäben lassen die nun vorgelegten Aktionspläne – betrachtet werden die Teilpläne A1, A2, B1 sowie B10 bis B13 – viele Fragen unbeantwortet. In einigen Aspekten drängt sich der Verdacht auf, dass sie nicht einmal den Mindestanforderungen gemäß der END bzw gemäß der österreichischen Regelungen entsprechen, so dass sie dringend überarbeitet werden müssen.

Aktionspläne müssen einen solchen Detaillierungsgrad aufweisen, dass sie – ggfs bezogen auf einen konkret betrachteten Aktionsplanungsabschnitt - erkennen lassen,

- wo in Hinblick auf die Anzahl der dort ansässigen Bewohner signifikante Überschreitungen von Schwellenwerten bestehen und anhand welcher Prioritäten diese Bereiche von der zuständigen Behörde klassifiziert werden und
- welche besonderen Probleme (zB hot spots oder Lärm aus mehreren Quellen) und welche verbesserungswürdigen Situationen darüber hinaus bestehen und
- wann nach Maßgabe der erfolgten Prioritätenreihung (aus lärmtechnischer und/oder finanzieller Sicht) mit welchen Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren zu rechnen ist und
- wie viele Personen dann voraussichtlich von belästigendem oder gesundheitsgefährdendem Umgebungslärm entlastet sein werden.

Die Aufgliederung des Untersuchungsgebietes in Aktionsplanungsabschnitte wird sich voraussichtlich als dafür vorbereitender Schritt empfehlen.
Aktionspläne zu Ballungsräumen sollten den ganzen Ballungsraum – ungeachtet politischer Grenzen – einbeziehen und integriert betrachten. Weiters dürfen sich Aktionspläne zu Ballungsräumen nicht bloß auf Landesstraßen beschränken sondern sollen alle Umgebungslärm-Quellen betrachten.
Aktionspläne sollten auch ruhige Gebiete – auf dem Land wie in einem Ballungsraum – konkret ausweisen und darstellen, wie und ggfs mit welchen Maßnahmen diese gegen die Zunahme von Lärm geschützt werden.

Angeregt wird, dass Aktionspläne in Hinkunft auch einem förmlichen Begutachtungsverfahren unterzogen werden, damit die Sichtweisen und Anregungen der auf diese Weise einzubeziehenden Institutionen mitberücksichtigt werden können.
Dessen ungeachtet sollte die vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung an die von der END vorgesehenen Standards herangeführt werden. Dass Lärmkarten und Aktionsplanentwürfe fast gleichzeitig veröffentlicht werden, widerspricht dem in der END vorgesehenen schrittweise Vorgehen.
Dass die Daten, die gemäß § 6 Abs 3 und 4 Bundes-LärmVO zu ermitteln waren (~ Angabe der betroffenen Flächen, Wohnungen und Personen je Gemeinde), der Öffentlichkeit vorenthalten werden, widerspricht dem Transparenzgebot gemäß Artikel 9 END.

AK **Vorbemerkung**

1. Die BAK hat sich ausführlich mit den zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl Nr L 189 vom 18.07. 2002 S 12 - im folgenden kurz: END) vorgelegten Regelungsentwürfen auseinandergesetzt[1]. Die vorgebrachten Kritikpunkte, unter anderem an den zu hoch angesetzten Schwellenwerten sind aufrecht. Die vorliegenden Entwürfe für Aktionspläne – hier werden die Teilpläne A1, A2, B1 sowie B10 bis B13 gewürdigt – geben keinen Grund, von diesen Kritikpunkten abzugehen. Vor allem zeigt sich, dass keiner der vorgelegten Pläne diejenigen Bereiche betrachtet, die möglicherweise bald von Schwellenwertüberschreitungen betroffen sein können (Vorsorgebereich). Damit wird eine ganz wesentliche Chance der Umsetzung der END nicht genutzt.
In besonderem Maße dürfte sich dies am Beispiel des Aktionsplanes zum Flughafens Schwechat zeigen, wo aufgrund der zu hohen Schwellenwerte und dem gewählten Bewertungsverfahren, das die Impulshaltigkeit des Fluglärms nicht abbildet, nur sieben Personen von Schwellenwertüberschreitungen betroffen sein sollen, was kaum als getreues Abbild der Realitäten vor Ort gewertet werden kann.

2. Die folgenden Äußerungen beziehen sich auf die vorliegenden Teilpläne A1, A2, B1 sowie B10 bis B13. Sie geben Anlass zu folgenden Bemerkungen:

Der rechtliche Rahmen für Aktionspläne

3. Zum rechtlichen Rahmen für diese Aktionspläne bestimmt die END (eigene Hervorhebung unterstrichen):

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

.....

l) „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum" ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der Laden-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
m) „ruhiges Gebiet auf dem Land" ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;

Artikel 6

Bewertungsmethoden

(1) Die Lden- und Lnight-Werte werden mit den in Anhang II beschriebenen Bewertungsmethoden bestimmt.
(2) Gemeinsame Bewertungsmethoden für die Bestimmung der Lden- und Lnight-Werte werden von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 im Wege einer Überprüfung des Anhangs II festgelegt. Bis zur Annahme dieser Methoden können die Mitgliedstaaten Bewertungsmethoden anwenden, die gemäß Anhang II angepasst wurden und auf den in ihren nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen Methoden basieren. In diesem Fall weisen sie nach, dass diese Methoden zu Ergebnissen führen, die denen gleichwertig sind, die mit den Methoden nach Abschnitt 2.2 des Anhangs II erzielt werden.
(3) Die gesundheitsschädlichen Auswirkungen können mit den Dosis-Wirkungs-Relationen nach Anhang III bewertet werden.

Artikel 8

Aktionspläne

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum 18. Juli 2008 von den zuständigen Behörden Aktionspläne ausgearbeitet werden, mit denen in ihrem Hoheitsgebiet Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärmminderung, geregelt werden für
a) Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und der Großflughäfen;
b) Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.
Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden.

---

[1] Positionspapier der Bundesarbeitskammer vom September 2000 zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (KOM (2000)468 endg) vom September 2000; Stellungnahme der Bundesarbeitskammer im Begutachtungsverfahren zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (62/SN-239/ME XXII GP).

AK (2) .....
(3) .....
(4) Die Aktionspläne müssen den Mindestanforderungen nach Anhang V genügen.
(5) .....
(6) .....
(7) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.
Ergibt sich die Verpflichtung, ein Verfahren zur Mitwirkung der Öffentlichkeit durchzuführen, gleichzeitig aus dieser Richtlinie und aus anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, so können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Überschneidungen gemeinsame Verfahren vorsehen.

Artikel 9
Information der Öffentlichkeit

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die von ihnen ausgearbeiteten und erforderlichenfalls genehmigten strategischen Lärmkarten sowie die von ihnen ausgearbeiteten Aktionspläne in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere der Richtlinie 90/313/EWG des Rates vom 7. Juni 1990 über den freien Zugang zu Informationen über die Umwelt (1), und gemäß den Anhängen IV und V der vorliegenden Richtlinie, auch durch Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und an sie verteilt werden.
(2) Diese Information muss deutlich, verständlich und zugänglich sein. Eine Zusammenfassung mit den wichtigsten Punkten wird zur Verfügung gestellt.

ANHANG III
METHODEN ZUR BEWERTUNG DER GESUNDHEITSSCHÄDLICHEN AUSWIRKUNGEN
nach Artikel 6 Absatz 3

Für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung sollten Dosis-Wirkungs-Relationen verwendet werden. Die Dosis-Wirkungs-Relationen, die durch künftige Änderungen dieses Anhangs nach Artikel 13 Absatz 2 eingeführt werden, betreffen insbesondere Folgendes:
— die Relation zwischen Belästigung und Lden für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm sowie für Industrie- und Gewerbelärm,
— die Relation zwischen Schlafstörung und Lnight für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm sowie für Industrie und Gewerbelärm.
Erforderlichenfalls könnten spezielle Dosis-Wirkungs-Relationen für folgende Bereiche aufgezeigt werden:
— Wohngebäude mit besonderer Schalldämmung gemäß Anhang VI,
— Wohngebäude mit einer ruhigen Fassade gemäß Anhang VI,
— klimatische und kulturelle Unterschiede,
— schutzbedürftige Gruppen der Bevölkerung,
— hervorstechender Industrie- und Gewerbelärm,
— impulsartiger Industrie- und Gewerbelärm und andere Sonderfälle.

ANHANG V
MINDESTANFORDERUNGEN FÜR AKTIONSPLÄNE
nach Artikel 8

1. Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:
— eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Hauptelsenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
— die zuständige Behörde,
— den rechtlichen Hintergrund,
— alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,
— eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
— eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
— das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
— die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung,
— die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
— die langfristige Strategie,
— finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
— die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.
2. Die zuständigen Behörden können jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich zum Beispiel folgende Maßnahmen in Betracht ziehen:
— Verkehrsplanung,
— Raumordnung,
— auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen,
— Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
— Verringerung der Schallübertragung,
— verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.
3. In den Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.
4. Die Kommission kann gemäß Artikel 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anleitungen zu den Aktionsplänen ausarbeiten.

AK 4. Das Bundes-LärmG bestimmt hiezu in § 7 (eigene Hervorhebung unterstrichen):

(8) Die Aktionspläne haben den durch Verordnung gemäß § 11 näher festgelegten Mindestanforderungen zu entsprechen und sind anhand aktueller Erfordernisse, die sich aus dem Lärmschutz, der Lärmminderung oder der Lärmverhütung ergeben, mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

(9) .....

(10) In den Aktionsplänen sind geeignete Maßnahmen vorzusehen, wenn sich auf Grund der Schwellenwerte, insbesondere unter Heranziehung der Belästigungswirkung und einer Dosis-Wirkungs-Relation ergibt, dass der Umgebungslärm in bestimmten erhobenen Situationen schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben kann, eine unzumutbare Belästigung darstellen kann oder die Einhaltung geltender Grenzwerte nicht gewährleistet erscheint. Die Maßnahmen für Gelände für industrielle Tätigkeiten sind nach Maßgabe der für die jeweilige Anlage anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorzusehen.

5. Die Bundes-LärmVO bestimmt hiezu in § 6 (eigene Hervorhebung unterstrichen):

(2) ....

(3) Für Gebiete der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten außerhalb von Ballungsräumen ist zusätzlich aufgeschlüsselt nach Gemeinden die auf die zweite Nachkommastelle gerundete Fläche in km2, bezüglich derer der auf ganze Zahlen gerundete Lden

- 55 – 64 dB,
- 65 – 74 dB sowie
- ≥ 75 dB

beträgt, anzugeben. In diesem Zusammenhang ist auch die geschätzte Anzahl der in diesen Gebieten gelegenen Wohnungen anzugeben.

(4) Die Angaben der Anzahl der Einwohner, der Wohnungen, der Schulen, der Kindergärten und der Krankenanstalten und der Fläche gemäß Abs 1 bis 3 hat getrennt für Umgebungslärm durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken, Flughäfen sowie für Umgebungslärm von Geländen für industrielle Tätigkeiten zu erfolgen. Die Angaben haben aufgeschlüsselt nach Gemeinden zu erfolgen.

(5) Sofern Auswertungen verfügbar sind, kann zusätzlich angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden

1. mit besonderer Schalldämmung sowie
2. mit einer ruhigen Fassade

wohnen. Bei der Zuordnung von Personen in Gebäuden mit einer ruhigen Fassade sind alle Bewohner des Gebäudes zu zählen.

6. Die Bundes-LärmVO bestimmt hiezu in §§ 9 und 10 (eigene Hervorhebung unterstrichen):

Maßnahmen in (Teil-)Aktionsplänen

§ 9. (1) Die (Teil-)Aktionspläne sind auf Grundlage der strategischen (Teil-) Umgebungslärmkarten auszuarbeiten. Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne ist das gesamte gemäß der strategischen Umgebungslärmkarten lärmbelastete Gebiet zu betrachten.

(2) Der Detaillierungsgrad der Bearbeitung ist so zu wählen, dass die (gemeint ist: *Abschätzung der*) Wirkung der Maßnahmen, die (gemeint ist: *der*) Kosten der Realisierung und die (gemeint ist: *der*) Anzahl der entlasteten Personen möglich ist.

(3) Für den Fall einer Überschreitung der Schwellenwerte haben die (Teil-) Aktionspläne Maßnahmen zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Maßnahmen zur Lärmminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete zu enthalten. Nach entsprechenden Konsultation mit den jeweils betroffenen Ländern können auch in den Zuständigkeitsbereich der Länder bzw. Gemeinden fallende Maßnahmen aufgenommen werden. Als Maßnahmen kommen insbesondere

1. Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung,
2. Maßnahmen zu Verkehrsfluss und Infrastrukturbetrieb,
3. Maßnahmen in der Raumordnung,
4. auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen,
5. Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
6. Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung,
7. rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize in Betracht.

(4) Die Maßnahmen sind tunlichst so zu setzen, dass sie gegebenenfalls auch vor Lärm aus sonstigen Quellen schützen, um so ihre Wirksamkeit zu erhöhen und den Kosten-Nutzen-Effekt zu steigern.

Anforderungen an (Teil-)Aktionspläne

§ 10. (Teil-)Aktionspläne haben mindestens folgende Angaben und Unterlagen zu enthalten:

1. eine Beschreibung der Ballungsräume, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken, der Eisenbahnstrecken und der Straßenbahnstrecken, der Flughäfen und Großflughäfen, der Gelände für industrielle Tätigkeiten und der ruhigen Gebiete,
2. die für die Ausarbeitung des (Teil-)Aktionsplans zuständige Behörde,
3. die jeweils geltenden Schwellenwerte für die (Teil-)Aktionsplanung sowie allenfalls gemäß anderen Verwaltungsvorschriften bestehende Grenzwerte,
4. eine Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten,
5. die Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind,
6. die Angabe von besonderen Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
7. die Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit,
8. die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung,
9. die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die fünf Folgejahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz von Gebieten, die auf Grund ihrer Ausweisung einen besonderen Schutzanspruch gegenüber Lärm aufweisen,
10. die für die Umsetzung ergänzender Einzelmaßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen geltende Rechtslage und die für die Einzelmaßnahme zuständige Behörde,
11. die langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm,
12. verfügbare Informationen zu den Finanzmitteln bzw. Ergebnisse von Kostenwirksamkeitsanalysen oder Kosten-Nutzen-Analysen,
13. die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des (Teil-)Aktionsplans,
14. eine kurze Zusammenfassung des (Teil-)Aktionsplans von nicht mehr als fünf Seiten und
15. eine Schätzung der durch die jeweils konkret vorgesehenen Maßnahmen voraussichtlich erzielten Reduktion der Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Personen.

Management von Umgebungslärm einführen

AK 7. Dieser rechtlichen Rahmen ist im Lichte der Ziele der END so zu verstehen, dass ein managementartiges Vorgehen der zuständigen Behörden im Fünf-Jahresrhythmus beabsichtigt ist. Die notwendigen Bausteine eines derartigen Vorgehens sind aus der Praxis von Qualitätsmanagement- wie Umweltmanagementsystemen hinlänglich bekannt und basieren am Prinzip, dass am Beginn einer Betrachtungsperiode die Probleme und Defizite benannt, dazu operationalisierbare Ziele festgelegt und Pläne mit konkreten Maßnahmen entwickelt werden. Dann folgt die Phase der Umsetzung, deren Erfolge/Misserfolge dann anhand vorab festgelegter Kriterien evaluiert werden, was zur Anpassung von Zielen und Maßnahmenplänen in Hinblick auf die nächste Periode führt.

8. Bedenkt man zudem, dass Lärmbetroffene entlang bestehenden Straßen, Schienenwegen oder Flughäfen derzeit de facto keine rechtliche Möglichkeit haben, Schutzmaßnahmen zu erzwingen[2], so erfordert alleine dies schon eine besondere Sorgfalt der zuständigen Behörden bei der Analyse und bei der Ausarbeitung und Begründung entsprechender Programme, damit für Lärmbetroffene transparent wird und nachvollziehbar ist, dass ein zielgerichtetes, konzeptives und von einsichtigen Prioritätensetzungen geleitetes Vorgehen praktiziert wird.

Kein beliebiges Ermessen der Behörden

9. Bloße Verweise auf kartographische Darstellungen oder auf nach Bundesländern aggregierte Daten, bloß allgemeine Erörterungen zu den zur Verfügung stehenden Instrumenten und Handlungsebenen sind da alleine sicher nicht ausreichend. Ebenso wenig hinreichend sind Erörterungen mit wechselnder Tiefe zu den einzelnen Punkten bzw Aktionsplänen, die den „roten Faden" eines managementsartigen Vorgehens nicht erkennen lassen.

10. Aber auch ungeachtet dieser sich aus der Natur der Sache ergebenden Überlegungen, geben die rechtliche Rahmenbedingungen den zuständigen Behörden kein beliebiges Ermessen bei der Umsetzung der einschlägigen Vorschriften. Dies verdeutlicht Art 8 Abs 1 letzter Satz END, wo klargestellt wird, dass die Maßnahmen in den Aktionsplänen „.... *auf die Prioritäten eingehen (sollen), die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben,...*". Dies erfordert eine Auswertung der Lärm-Berechnungsergebnisse, die über die bloß kartografische Darstellung deutlich hinausgehen wird, wenn diese dann auch einer Prioritätenreihung zugänglich sein soll. Daher bestimmt auch § 9 Abs 2 der Bundes-LärmVO: *„Der Detaillierungsgrad der Bearbeitung ist so zu wählen, dass die (gemeint ist: Abschätzung der) Wirkung der Maßnahmen, die (gemeint ist: der) Kosten der Realisierung und die (gemeint ist: der) Anzahl der entlasteten Personen möglich ist*".

Mindestanforderungen an Aktionspläne

11. Aktionspläne müssen daher einen solchen Detaillierungsgrad aufweisen, dass sie – ggfs bezogen auf einen konkret betrachteten Aktionsplanungsabschnitt - erkennen lassen,

- wo in Hinblick auf die Anzahl der dort ansässigen Bewohner signifikante Überschreitungen von Schwellenwerten bestehen und anhand welcher Prioritäten diese Bereiche von der zuständigen Behörde klassifiziert werden und
- welche besonderen Probleme (zB hot spots oder Lärm aus mehreren Quellen) und welche verbesserungswürdigen Situationen darüber hinaus bestehen und
- wann nach Maßgabe der erfolgten Prioritätenreihung (aus lärmtechnischer und/oder finanzieller Sicht) mit welchen Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren zu rechnen ist und

[2] Vgl dazu *Hochreiter*, Gibt es ein Recht auf Lärmschutz? in *Hochreiter* (Hrsg), Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Österreich, Informationen zur Umweltpolitik, Nr 178, S67 Wien 2008.

AK - wie viele Personen dann voraussichtlich von belästigendem oder gesundheitsgefährdendem Umgebungslärm entlastet sein werden.

Die Aufgliederung des Untersuchungsgebietes in Aktionsplanungsabschnitte wird sich voraussichtlich als dafür vorbereitender Schritt empfehlen.

Ballungsräume integriert betrachten

12. Aktionspläne zu Ballungsräumen sollten den ganzen Ballungsraum – ungeachtet politischen Grenzen – einbeziehen und integriert betrachten. Weiters dürfen sich Aktionspläne zu Ballungsräumen nicht bloß auf Landesstraßen beschränken sondern sollen alle Umgebungslärm-Quellen betrachten.

13. Aktionspläne sollten auch ruhige Gebiete – auf dem Land wie in einem Ballungsraum – konkret ausweisen und darstellen, wie und ggfs mit welchen Maßnahmen diese gegen die Zunahme von Lärm geschützt werden.

Vorliegende Aktionspläne EU-widrig

14. Gemessen an diesen Maßstäben lassen die vorgelegten Entwürfe für Aktionspläne leider viele Fragen unbeantwortet. Insgesamt betrachtet drängt sich der Verdacht auf, dass die vorgelegten Entwürfe für Teilpläne nicht einmal den Mindestanforderungen gemäß der END bzw gemäß den österreichischen Regelungen entsprechen, so dass sie dringend überarbeitet werden müssen (vergleiche dazu auch die Übersicht im als Anhang beigefügten „Bewertungsbogen"). Dies betrifft insbesondere folgende Aspekte:

- Es werden nicht die in Art 8 Abs 1 END angesprochenen Prioritätenbereiche ausgewiesen, wo angesichts der Schwellenwertüberschreitungen Maßnahmen gesetzt werden müssten.
- Dass die Daten, die gemäß § 6 Abs 3 und 4 Bundes-LärmVO zu ermitteln waren (~ Angabe der betroffenen Flächen, Wohnungen und Personen je Gemeinde), der Öffentlichkeit vorenthalten werden, widerspricht dem Transparenzgebot gemäß Artikel 9 END.
- Der Schutz „ruhiger Gebiete" wird nicht angesprochen.
- Es finden sich keinerlei Angaben zur Anzahl der Personen, die durch die für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen entlastet werden sollen.
- Dass Lärmkarten und Aktionsplanentwürfe fast gleichzeitig veröffentlicht werden, widerspricht dem in der END vorgesehene schrittweise Vorgehen.
- Dass die Öffentlichkeitsbeteiligung in Wien auf die Anhörung der Bezirksvorsteher beschränkt ist, verstößt offenkundig gegen Art 8 Abs 7 END.

15. Die BAK verkennt nicht, dass die END den Mitgliedstaaten Ermessenspielräume gibt. Diese dürfen aber nicht so exzessiv genützt werden, dass der Zweck der END vereitelt wird: Dies wird dann gegeben sein, wenn weder die Problembereiche anhand der ermittelten Daten (Lärmbelastung in Verbindung mit der Anzahl der dort ansässigen Personen) ausgewiesen und ausgewertet werden noch wenigstens die schon laufenden oder ohnedies aus anderen Gründen schon geplanten Maßnahmen dahingehend überprüft werden, inwieweit sie zu einer Lärmminderungen in den ausgewiesenen Bereichen beitragen.

Begutachtungsverfahren einführen und Öffentlichkeitsbeteiligung verbessern

16. Angeregt wird, dass Aktionspläne in Hinkunft auch einem förmlichen Begutachtungsverfahren unterzogen werden, damit die Sichtweise und Anregungen der auf diese Weise einzubeziehenden Institutionen berücksichtigt werden können.

17. Dessen ungeachtet sollte die im Bundes-LärmG vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung an die von der END vorgesehenen Standards herangeführt werden. Und: Je eher Aktionspläne die erforderlichen Inhalte aufweisen, desto mehr wird die von der END geforderte Öffentlichkeitsbeteiligung auch das

AK leisten können, was Sinn macht: Dass Betroffenen durch ihre Ortskenntnisse zur Verbesserung von Maßnahmenvorschlägen beitragen können.

Schwellenwertüberschreitungen müssen ausgewertet werden

18. In Hinblick auf die Anforderungen an die Auswertung der in den Lärmkarten dokumentierten Schwellenwertüberschreitungen fällt zunächst auf, dass einige Aktionspläne nur eine unscharfe Abgrenzung des Untersuchungsgebietes vornehmen. So wie in B1 (Autobahnen und Schnellstraßen) sollten in B11 (Schienenstrecken) die Anfangs- und Endstreckenkilometer angegeben werden. In B10 (Wien – Landesstraßen) sollten die konkreten Landesstraßen benannt werden, wobei hier auch auffällt, dass mit keinem Wort die Außengrenzen des „Ballungsraum Wien" (siehe § 11 BundeslärmVO) dargestellt werden; dieser endet ja nicht überall an der Stadtgrenze. B13 (Flugverkehr) sollte die in die Betrachtung einbezogenen Gemeinden nennen.

19. Obwohl alle Pläne annähernd gleichlautende Kapitelüberschriften verwenden, finden sich im jeweiligen Kapitel „Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind" höchstens Verweise auf die nach Bundesländern und Verkehrsträgern aggregierten Daten im Teilband A2 oder gar auf die Lärmkarten selber. Dabei ist zu bedenken, dass nach Bundesländern aggregierte Daten zur Lärmbelastung schon bisher aufgrund der Sonderauswertungen im Rahmen des Mikrozensus vorhanden waren.

20. Unverständlich und ohne Begründung bleibt, warum die Aktionspläne nicht dazu genutzt werden, um die Auswertungen, die ja nun viel detaillierter möglich sind insbesondere die Identifikation ganz konkreter Problembereiche (~ Lärmbelastung in Verbindung mit der Anzahl der konkret Betroffenen) ermöglichen, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Mit Ausnahme von B12 (Straßenbahnen Wien) enthält keiner der angesprochenen Aktionspläne eine – sinnvollerweise tabellarisch vorzunehmende - Auswertung der Schwellenwertüberschreitungs-bereiche[3], die dann Grundlage für eine Prioritätenreihung sein könnten. Damit fehlt es aber schon an der erforderlichen Analyse der Probleme. Sinnvollerweise wäre im Rahmen einer solchen Aufzählung auch in einem auf die Anzahl der jeweils betroffenen Personen Bezug zu nehmen., was dann zu einer Typisierung und Kategorisierung der Problembereiche führen könnte. Anzumerken ist hier, dass Verweise auf die Lärmkarten insoweit irreführend sind, als dort die Anzahl der von der jeweiligen Schwellenwertüberschreitung betroffenen Personen eben nicht entnommen werden können.

21. Schlicht gesetzwidrig ist, dass weder Teilplan A2 noch die Pläne B1, B11 und B13 die gemäß § 6 Abs 3 und 4 Bundes-LärmVO zu ermittelnden Daten (~ Größe der betroffenen Flächen, Anzahl der betroffenen Wohnungen und Personen) gesondert je Gemeinde und Lärmquelle enthalten. Dies verstößt auch gegen Art 9 END sowie gegen die maßgeblichen Umweltinformationsvorschriften.

„hot spots" und Lärm aus mehreren Quellen ausweisen

22. Da die vorhandenen Lärmschutzvorschriften Maßnahmen oft an das sogenannte „Wirtschaftlichkeitskriterium" binden, müssten hier auch besonders diejenigen Bereiche herausgearbeitet werden, die energetisch besonders hohe Schwellenwertüberschreitungen enthalten („hot spots") sowie diejenigen Bereiche, wo Lärm aus mehreren Quellen (zB Straße und Schiene oder Schellstraße und Landesstraße etc) zusammenwirkt. Der Detaillierungsgrad wäre insgesamt so zu wählen, dass konkrete Minderungsmaßnamen abgeleitet werden können und eine Schätzung der Anzahl der zu entlastenden Personen möglich wird (§ 9 Abs 2 Bundes-LärmG). Dies ist sicherlich eine nicht leicht zu beantwortende Fragestellung. Sie sollte jedenfalls als solche angesprochen werden. In den untersuchten Pläne finden sich keinerlei Äußerungen dazu.

[3] Dies wird als „Widmungs-Konfliktkarte" bezeichnet - siehe ÖAL-Richtlinie Nr 36 Blatt 1 Erstellung von Schallimmissionskarten und Konfliktzonenplänen und Planung von Lärmminderungsmaßnahmen S20.

AK **Darstellen, welche Bereiche schon als saniert betrachtet werden können**

23. Bedauerlich ist, dass keiner der angesprochenen Aktionspläne diejenige Bereiche herausarbeitet, die in den Lärmkarten zwar Überschreitungen aufweisen, aber schon als saniert anzusehen sind; das wären Gebäude mit besonderer Schalldämmung (§ 6 Abs 5 Bundes-LärmVO). Die Fragestellung wird aber nicht einmal angesprochen, könnte aber auch zu Verbesserungen der bestehenden Lärmschutzfensterförderungsprogramme beitragen. Denn nicht alle erfüllen die geforderten Kriterien (Einbau von Lüftern). Zudem wäre auch zu thematisieren, inwieweit die Programme auch tatsächlich in Anspruch genommen werden. Eine vom BMVIT beauftragte Studie[4] hat ergeben, dass nur 5% der potentiellen Antragsteller ein Antrag auf Bahnlärm-Fensterförderung stellen.

Kriterien für die Prioritätenreihung nennen

24. Obwohl ein Regelwerk zur Prioritätenreihung ein unerlässliches Hilfsmittel zur Erstellung von Maßnahmenvorschlägen für die nächsten fünf Jahre ist, stellt keiner der angesprochen Pläne diese Kriterien dar, die gleichzeitig wohl auch am Ende der Periode zur Evaluation der getroffenen Maßnahmen dienen würden.

Lediglich in B1 wird berichtet, dass – aber nicht beim BMVIT sondern - bei der ausführenden Gesellschaft ASFINAG eine Prioritätenreihung vorhanden sei. Die angewandten Kriterien und die Ergebnisse der Prioritätenreihung werden aber unverständlicherweise nicht offengelegt. Gleiches gilt für B11. Die Notwendigkeit, Maßnahmen nach Prioritäten zu reihen und was dabei ausschlaggebend sein soll, wird in B13 gar nicht angesprochen.

Maßnahmen zu den „Prioritäten" für die nächsten fünf Jahre nennen

25. Da mit Ausnahme von B12 keiner der betrachteten Pläne erkennen lässt, dass die Schwellenwertüberschreitungen analysiert worden sind, enthält auch keiner dieser Pläne Maßnahmenvorschläge, die *„.... auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, ..."*, so wie dies Art 8 Abs 1 END als Kernaufgabe der Aktionspläne formuliert. Was sich findet, sind bloß allgemeine Darstellungen von möglichen Instrumenten und Handlungsfeldern bzw allgemeine Beschreibungen der derzeit praktizierten „Programme" – dies gilt sowohl für B1 als auch für B11 -, allerdings ohne dass ein örtlicher Bezug hergestellt wird. So wird in B11 zwar die allgemeinen Grundstruktur des laufenden Eisenbahnlärmsanierungsprogramms dargelegt, es fehlen aber jegliche Konkretisierungen, welche örtlichen Programme schon abgeschlossen sind und welcher Schwellenwertüberschreitungsbereiche damit als saniert angesehen werden können, und wann welche Programme folgen werden. Auch hier werden nur aggregierte Daten – bezogen auf die Bundesländer – geboten. Ein Übersicht über den Bearbeitungsstand der jeweiligen Detailprogramme wird nicht angeboten.

Teilplan B11 – Schienenstrecken

26. Etwas überraschend mutet an, dass B 11 auf S 12 pauschal feststellt, *„dass in jenen Bereichen, in welchen in den Konfliktlärmkarten Schwellenwertüberschreitungen ausgewiesen sind, die Grenzwerte bereits durch objektseitige Maßnahmen bzw. durch die Kombination von aktiven und passiven Maßnahmen dennoch eingehalten werden"*. Ebenso wenig zutreffend dürfte aber auch die wortgleiche Feststellung auf S 17 sein, die dies hier aber nur für diejenigen Bereich behauptet, wo die Sanierungsprojekte bereits umgesetzt sind. Denn die schon oben angesprochene, vom BMVIT beauftragte Studie[5] hat ergeben, dass nur 5% der potentiellen Antragsteller ein Antrag auf Fensterförderung stellen. Dieses Faktum wird hier aber nicht problematisiert, obwohl es Anlass zu

---

[4] *TAS Schreiner etal*, Forschungsprojekt zur Evaluierung der Akzeptanz von Lärmschutzmassnahmen an Eisenbahnbestandstrecken, Wien 2003, Reihe Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Nr 132 S 154; http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verkehrslaerm/index.html .

[5] *TAS Schreiner etal*, Forschungsprojekt zur Evaluierung der Akzeptanz von Lärmschutzmassnahmen an Eisenbahnbestandstrecken, Wien 2003, Reihe Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Nr 132 S 154; http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verkehrslaerm/index.html .

AK Überlegungen zur Verbesserung dieses Fensterförderungsprogramms gibt. Ebenso wenig findet sich die erforderliche Ausweisung von Gebäuden mit besonderer Schalldämmung (§ 6 Abs 5 Bundes-LärmVO).

Teilplan B1 – Autobahnen und Schnellstraßen

27. In B1 finden sich noch weniger Hinweise auf das laufende Sanierungsprogramm an den Bestandstrecken. Zu künftigen Maßnahmen finden sich nur globale Daten zu den finanziellen Aufwendungen. Zu den realisierten Maßnahmen werden neben globalen Angaben zu den Aufwendungen auch globale Angaben zu Maßnahmen und lärmentlasteten Personen genannt. Welche Streckenabschnitte saniert sind und wo noch Sanierungsbedarf besteht, wird nicht dargestellt. Eigentümlich und offenbar im Widerspruch zur END und den österreichischen rechtlichen Bestimmungen liegt, dass die ASFINAG offenbar doch über ein „Programm aufgrund der Prioritätenreihung" verfügt, aber davon ausgeht, dass dieses hier nicht weiter darzustellen sei.

Teilplan B12 – Straßenbahnen-Wien

28. In B12 werden – an sich konsequent – mangels Schwellenwertüberschreitungen keine Maßnahmen ausgewiesen. Bedauerlich erscheint, dass hier ein Reihe von vorbeugende wirksamen Maßnahmen aufgezählt werden, ohne dass sie einer Bewertung unterzogen werden, welchen Lärmminderungsbeitrag sie leisten können. Generell sollten auch vorbeugende wirksamen Maßnahmen als „Maßnahmen der Aktionsplanung" aufgenommen werden, damit sie in fünf Jahren dann auch einer Evaluation unterzogen werden können.

Teilplan B13 – Flughafen Wien-Schwechat

29. In B13 wird - etwas überraschend – weder auf Ziele und Ergebnisse der Flughafenmediation noch auf das laufende Vorhaben für die Errichtung einer Dritten Piste noch die laufende expost-UVP zu den in den vergangenen Jahren errichteten Erweiterungen Bezug genommen.
Bedauerlich ist, dass bloß Instrumente (koordinierte Raumordnung; lärmmindernde An- und Abflugverfahren; Betriebsbeschränkungen gemäß BGBl I 40/2005) dargestellt werden. Sie werden aber nicht in Beziehung zu den fluglärmbetroffenen bewohnten Objekten oder Gemeinden gestellt und zu konkreten evaluierbaren Maßnahmen verdichtet. Die Ausweisung von Maßnahmen der Raumordnung wäre gemäß § 9 Abs 3 und § 10 Ziffer 10 Bundes-LärmVO nach Konsultation mit dem Land Niederösterreich zulässig und möglich; ob eine solche Konsultation stattgefunden hat oder wann sie beabsichtigt ist, ist nicht zu entnehmen. Die Darstellungen zur Möglichkeit von „Betriebsbeschränkungen gemäß BGBl I 40/2005" gehen über den Informationsgehalt des zitierten Bundesgesetzes nicht hinaus.

Angaben zur Anzahl der Personen, die von Umgebungslärm entlastet werden sollen

30. Angaben zur Anzahl der lärmbelasteten Personen, die von Umgebungslärm entlastet werden sollen, gehören wohl zu den am meisten interessierenden Informationen. Allerdings sind Aussagen unter diesem Titel nur möglich, wenn der Aktionsplanungsprozess einen ausreichende Detaillierungsgrad aufweist.
Bedauerlich ist, dass alle betrachteten Plane unter der Überschrift „*Schätzung der durch die jeweils konkret vorgesehenen Maßnahmen voraussichtlich erzielte Reduktion der Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Personen*" keinerlei konkrete Angaben machen (können). B1 spart das Thema überhaupt aus. B10 und B13 sehen sich außerstande, ein Abschätzung vorzunehmen. Nur B11 bringt ausgehend von den bisherigen Erfahrung Schätzwerte zur Anzahl der „erfassten" Personen pro Jahr, was allerdings nicht mit „lärmentlasteten" Personen gleichgesetzt werden kann..

Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen

31. Gemäß § 8 Abs 1 Bundes-LärmG ist eine strategische Umweltprüfung von Aktionsplänen durchzuführen, sofern

AK

„... die Aktionspläne
1. einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang 1 UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen,
2. voraussichtlich Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben oder
3. einen Rahmen für sonstige Projekte festlegen und die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird."

Wenig nachvollziehbar ist nun, dass alle Pläne das Erfordernis einer Umweltprüfung verneinen, obwohl UVP-Verfahren laufen (B13) bzw bei der Erweiterung von Bestandstrecken erfahrungsgemäß oft nötig sind (B1 und B11).

Anhang: Bewertungsbogen – Stand 30.3.2009

AK

AK

Welcher Teilaktionsplan ist gemeint?	B1 Autobahnen& Schnellstrassen	B10 Ballungsraum Wien	B11 Schienen-strecken	B12 Straßen-bahnen Wien	B13 Flugverkehr
Betrachtetes Kriterium (in Klammer Hinweis auf die rechtliche Grundlagen auf Bundesebene)					
0. anschauliche/ präzise Darstellung des Untersuchungsgebietes (VO 10/1)?	Wird detailliert dagestellt	Keine Beschreibung der einbezogenen Landes-straßen - kein Hinweis, was zum Ballungsraum gehört	Bloß globale Angaben	Keine Beschrei-bung der einbezo-genen Straßen-bahen in Wien	Keine Beschreibung der in die Betrachtung einbezogenen Gebiete/ Flächen
1. Angabe und Bewertung der betroffenen Personen (VO 10/5)?	Bloßer Verweis auf die aggregierten Daten in Teilplan A2	Bloßer Verweis auf die aggregierten Daten in Teilplan A2	Bloßer Verweis auf die aggregierten Daten in Teilplan A2	Bloßer Verweis auf die aggregierten Daten in TeilplanA2	Bloßer Verweis auf die aggregierten Daten in Teilplan A2
2. Angabe der betroffenen Flächen je Gemeinde (VO 10/5 iVm 6/3u4)?	Nicht enthalten	Nicht vorgesehen	Nicht enthalten	Nicht vorgesehen	Nicht enthalten
3. Angabe der betroffenen Wohnungen je Gemeinde (VO 10/5 iVm 6/3u4)?	Nicht enthalten		Nicht enthalten		Nicht enthalten
4. Angabe der betroffenen Personen je Gemeinde (VO 10/5 iVm 6/3u4)?	Nicht enthalten		Nicht enthalten		Nicht enthalten
4a. Angabe der Personen in Gebäuden mit besonderer halldämmung (VO 6/5)	Nicht enthalten,obwohl Daten aus Fenster-förderung verfügbar sein müßten	Nicht enthalten	Nicht enthalten,obwohl Daten aus Fenster-förderung verfügbar sein müßten	Nicht enthalten	Nicht enthalten
5. Auswertung der Angaben zu 1. bis 4a. samt Darstellung der Prioritäten, die sich aus Schwellenwertüberschreitung-en ergeben (RL 8/1 iVm G 7/10 iVm VO 10/5)?	Nicht vorhanden, die Ergebnisse des ASFINAG-Lärmkataster werden nicht offen gelegt	Nicht enthalten	Ja bez. Lokalbahn Baden; sonst nicht enthalten	enthalten	Nicht enthalten
6. Angaben zu besonderen Problemen zB hot spots oder Lärm aus mehreren Quellen (VO 10/6)	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten	enthalten	Nicht enthalten
7. Angaben zu verbesserungswürdigen Situationen zB hot spots (VO 10/6)	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten	enthalten	Nicht enthalten
8. Darstellung der Kriterien für die Prioritätenreihung (VO 9/2 und 10/5u15)?	Offenbar vorhanden, werden aber nicht dargestellt	Nicht enthalten	Offenbar vorhanden, werden aber nicht dargestellt		Nicht enthalten
8a. Angabe von örtlich u/od zeitlich „bestimmten" Maßnahmen (G 7/10 iVm VO 9/2u3 und 10/8u9)?	Nicht enthalten, nur Angaben zu den mögl. Instrumenten	Nur in Ansätzen enthalten	Ja bez. Lokalbahn Baden; sonst nur Angaben zu den mögl. Instrumenten	Enthalten/ mangels Schwellenwert-überschreitung nicht nötig	nur Angaben zu mögl. Instrumenten
Angabe von Maßnahmen für ruhige Gebiete (G 7/10 iVm VO 9/2u3 und 10/9)?	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Mangels Schwel-lenwertüberschrei-tung nicht nötig?	Nicht enthalten
10. Angaben zu Konsultationen mit den Bundesländern (VO 9/3)?	Offenbar nicht erfolgt		Offenbar nicht erfolgt	Von Landeshauptmann für Wien erstellt	Offenbar nicht erfolgt
11. Angaben zur Rechtslage u zuständigen Behörde für „Maßnahmen" (VO 10/2 u 10)?	Nicht enthalten		Nicht enthalten	Mangels Schwellwert-überschreitung nicht erforderlich	Ja bez. „Betriebsbe-schränkungen; sonst nicht enthalten
12. Angaben zu Kriterien für die Evaluation des Planes (VO 10/13)?	Nicht enthalten	Werden vorgeschlagen	Nicht enthalten		Nicht enthalten
13. Angaben zu Finanzmitteln udgl (VO 10/12)	Globale Angaben	Nicht enthalten, aber Zuständigkeiten	Globale Angaben		Nicht enthalten
14. Angaben zur Anzahl der Personenen, die von Lärm entlastet werden sollen (VO 10/15)?	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten		Nicht enthalten
15. Angaben zur Notwendig-keit einer SUP (G 8)?	Nicht nachvollziehbar, daß nicht nötig	Nachvollziehbar	Nicht nachvollziehbar, daß nicht nötig		Nicht nachvollziehbar, daß nicht nötig

Angaben in Klammer beziehen sich auf jeweiligen Bestimmungen in: END 2002/49/EG (RL), Bundes-LärmG (G) bzw Bundes-LärmVO (VO)

ÖSTB Betrachtet man den Inhalt der geänderten §§ 12, 12a, 13, 13b, 14 und 14a, so ist abzusehen, dass sich der Umfang der beizuziehenden Parteien (Erweiterung des Nachbarbegriffes) und der Prüfumfang im Genehmigungsverfahren deutlich erhöhen wird und somit eine **nicht unbeträchtliche Mehrbelastung der bescheiderlassenden Behörde zu erwarten ist.**

ÖSTB
- **§ 15 Abs. 2**: Der Begriff „Umfahrung" bedarf einer Definition zur Vermeidung von Konflikten zwischen Land und Gemeinden, in Folge einseitiger Auslegungen des Begriffs.

FWV Das NÖ Landesfeuerwehrkommando teilt Ihnen zu Entwurf der 2. Novelle des NÖ Straßengesetzes 1999 mit, dass seitens des NÖ Landesfeuerwehrverbandes hiezu kein Einwand besteht.

STADIR 6) Ganz allgemein sollte der Entwurf nochmals darauf kontrolliert werden, dass von den neuen Bestimmungen auch die Gemeindestraßen im beabsichtigten Ausmaß erfasst sind (zB § 14a –Waldungen).

BHME Da durch die Übernahme der in Niederösterreich liegenden Bundesstraßen B als Landesstraßen das Land NÖ nunmehr als Straßenerhalter einen wesentlich höheren Stellenwert einnimmt, wird die Anpassung des NÖ Straßengesetzes diesbezüglich für notwendig und sinnvoll erachtet.
Die Erläuterungen zum Gesetzesentwurf sind umfassend und nachvollziehbar, sodass diesem nichts hinzuzufügen ist.
Aus den geplanten Änderungen sind aus derzeitiger Sicht keine wesentlichen Auswirkungen auf die Tätigkeits- bzw. Zuständigkeitsbereiche der Bezirkshauptmannschaften zu erwarten.

Zu §4.1.

BD2 Es werden nur der Begriff „Straße" und nicht die Begriffe Landesstraße, Gemeindestraße, Privatstraße, welche häufiger aufscheinen, definiert. Weiters ist das NÖ Straßengesetz in den Bestimmungen offensichtlich in der neuen Fassung nicht durchgängig im Hinblick auf den Begriff „Straße" redigiert (dies gilt auch für weitere Bestimmungen).

RU4 Die Bezeichnung der Abteilung RU4 lautet aktuell „Abteilung Umweltrecht". Die Aufgaben der „Umweltkoordination" sind zugleich mit der Änderung der Abteilungsbezeichnung schon vor geraumer Zeit an die Abteilung RU3 übergegangen. Nach unserer Auffassung sind dies auch Angelegenheiten des Klimaschutzes bzw. des Klimabündnisses. Sollte die Übermittlung des Entwurfes an die Abteilung RU4 im Sinne der NÖ Legistischen Richtlinien unter den genannten Gesichtspunkten erfolgt sein, regen wir an, diesbezüglich die Abteilung RU3 mit dem Entwurf zu befassen.

BLOMS Da unsere Stadtgemeinde durch die im Zuge der S 8 Marchfeld-Schnellstraße noch zu errichtenden Landesstraßen von der Novellierung des NÖ Straßengesetzes berührt wird, erlauben wir uns im Namen unserer „Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof", wie folgt zur 2. Novelle Stellung zu nehmen.

1. Fehlende Umsetzung der SUP-Richtlinie

Allgem

Artikel 3 der SUP-RL (Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme) bestimmt:

Vorbehaltlich des Absatzes 3 wird eine Umweltprüfung bei allen Plänen und Programmen vorgenommen,

a) die in den Bereichen Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei, Energie, Industrie, Verkehr, Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Telekommunikation, Fremdenverkehr, Raumordnung oder Bodennutzung ausgearbeitet werden und durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung der in den Anhängen I und II der Richtlinie 85/337/EWG aufgeführten Projekte gesetzt wird oder

b) bei denen angesichts ihrer voraussichtlichen Auswirkungen auf Gebiete eine Prüfung nach Artikel 6 oder 7 der Richtlinie 92/43/EWG für erforderlich erachtet wird.

In Anhang II der UVP-Richtlinie (85/337/EWG) ist unter Z. 10 lit. e der Bau von Straßen angeführt.

Im vorliegenden Entwurf der Novellierung des NÖ Straßengesetzes fehlt daher die Umsetzung der SUP-RL. Nach wie vor wäre es in NÖ, entgegen den Bestimmungen der SUP-RL möglich, kilometerlange Hauptverkehrsstraßen mit großen Umweltauswirkungen (womöglich durch Natura 2000 Gebiete) ohne Durchführung einer strategischen Umweltprüfung zu planen und zu errichten.

Die Verpflichtung gemäß NÖ ROG 1976 zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung bei einer Änderung der Raumordnungsprogramme kann eine strategische Umweltprüfung im Verkehrsbereich nicht ersetzen. Raumplanung unterliegt anderen Kriterien als Verkehrsplanung und ist auf Grund der Kompetenzzersplitterung zwischen den Ländern und den Gemeinden nicht alleine im Stande, eine nachhaltige Verkehrsplanung zu gewährleisten.

Mit ein Grund, warum auf Bundesebene (für Autobahnen und Schnellstraßen) das Gesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) geschaffen wurde. Andernfalls wäre dieses Gesetz wohl überflüssig.

Zudem ist in § 12 Abs. 7 des gegenständlichen Entwurfes vorgesehen, dass die Bewilligung alle erforderlichen Bewilligungen nach anderen landesrechtlichen Vorschriften (ausgenommen jener des § 10 des Naturschutzgesetzes) ersetzt. Somit auch die gemäß NÖ ROG 1976. Diese Bestimmung ist nicht nur sehr bedenklich, sondern auch widersprüchlich, da das NÖ ROG 1976 eine dem § 10 des Naturschutzgesetzes entsprechende Bestimmung enthält. Unverständlich, warum die erforderliche Naturverträglichkeitsprüfung nach § 10 des Naturschutzgesetzes ausdrücklich ausgenommen und erwähnt wird, während auf die SUP-RL gänzlich vergessen wird.

Ferner wird noch darauf hingewiesen, dass die SUP-RL auch in anderen Verkehrsbereichen, wie etwa beim Schienenverkehr, bei Wasserstraßen und anderen Infrastrukturprojekten gemäß Anhang II der UVP-RL, in NÖ noch nicht umgesetzt wurde (das SP-V-Gesetz bezieht sich beispielsweise nur auf Bahn-Hochleistungsstrecken).

In § 5 Abs. 2 (und § 12) des vorliegenden Entwurfes fehlt daher die Bestimmung, dass Straßenbauvorhaben erst nach Durchführung einer strategischen Umweltprüfung gemäß der SUP-RL (Richtlinie 2001/42/EG) in das Landesstraßenverzeichnis aufgenommen werden dürfen.

Allgem

BLOMS Bei den Begriffsbestimmungen dürften in der PDF-Datei einige Punkte fälschlicherweise auf die Seite „Alter Text" geraten sein.

Bei den §§ 20 und 21 am Ende des gegenständlichen Entwurfes liegt ein Fehler in der Nummerierung vor.

Änderung des NÖ Straßengesetzes 1999

Der Landtag von Niederösterreich hat am ..... beschlossen:

Änderung des NÖ Straßengesetzes 1999

Das NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis wird bei § 5 das Wort „Landesstraßen" durch die Wortfolge „NÖ Landesstraßenverzeichnis" ersetzt.

Zur Überschrift:

VD Wir weisen darauf hin, dass in der Beilage zum Sitzungsakt diese Überschrift entfallen muss.

2. Im Inhaltsverzeichnis wird die Bezeichnung § 5a durch die Bezeichnung „§ 6“ ersetzt und entfällt die Wortfolge „§ 6 Gemeindestraßen“.

Zu Z. 2:

VD In der Änderungsanordnung ist vor und nach „§ 5a“ jeweils ein Anführungszeichen zu setzen. Weiters sollte nach dem Wort „und“ das Wort „es“ eingefügt werden.

3. Im Inhaltsverzeichnis wird bei § 9 nach dem Wort „Planung“ folgende Wortfolge eingefügt: „, Bau und Erhaltung“.

4. Im Inhaltsverzeichnis wird bei § 10 das Wort „Nachbarn“ durch das Wort „Umgebung“ ersetzt.

5. Im Inhaltsverzeichnis wird nach der Wortfolge „§ 11 Enteignung“ folgende Wortfolge eingefügt: „§ 11a Rückübereignung“.

6. Im Inhaltsverzeichnis wird nach der Wortfolge „§ 12 Bewilligungsverfahren“ folgende Wortfolge eingefügt: „§ 12a Öffentliches Interesse“.

7. Im Inhaltsverzeichnis wird nach der Wortfolge „§ 13a Landesstraßenbaugebiet“ folgende Wortfolge eingefügt: „§ 13b Bauten an Landesstraßen“.

8. Im Inhaltsverzeichnis wird nach der Wortfolge „§ 14 Verpflichtungen der Grundeigentümer“ folgende Wortfolge eingefügt: „§ 14a Waldungen“.

9. Im Inhaltsverzeichnis wird bei § 16 die Wortfolge „Beiträge von“ durch die Wortfolge „Tragung von Mehrkosten durch“ ersetzt und das Wort „von“ durch das Wort „durch“ ersetzt.

Zu Z. 9:

VD In der Änderungsanordnung hat am Schluss die Wortfolge „und Wort „von“ durch das Wort „durch“ ersetzt“ zu entfallen.

10. Im Inhaltsverzeichnis wird nach der Wortfolge „§ 18 Sondernutzung“ folgende Wortfolge eingefügt:

„Umgebungslärmschutz

§ 19 Erhebung der Hauptverkehrsstraßen
§ 20 Strategische Lärmkarten
§ 21 Aktionspläne
§ 22 Umweltinformation, Öffentlichkeitsbeteiligung und Veröffentlichung
§ 23 Verordnungsermächtigung-Umgebungslärm
§ 24 Umweltprüfung für Aktionspläne“

11. Im Inhaltsverzeichnis werden die Bezeichnungen „§ 19“, „§ 20“ und „§ 21“ durch die Bezeichnungen „§ 25“, „§ 26“ und „§ 27“ ersetzt.

12. Im Inhaltsverzeichnis wird in der letzten Überschrift und bei § 25 (neu) die Bezeichnung „EU“ durch die Bezeichnung „EG“ ersetzt.

Zu Z. 10 – 12:

VD Die Änderungsanordnungen Z. 11 und 12 müssen vor Z. 10 gesetzt werden – wie dies im Entwurf zur 4. Vorbegutachtung geschehen ist. In diesem Zusammenhang wäre dann in Z. 11 (neu) anstatt auf „§ 25 (neu)“ auf „§ 19“ zu verweisen.

13. Im § 1 erhält der bisherige Text die Bezeichnung Abs. 1. Folgende Abs. 2 und 3 werden angefügt:

„(2) Straßenbauvorhaben Privater unterliegen nur dann dem Geltungsbereich dieses Gesetzes, wenn die geplante Straße

1. auf der Grundlage einer Vereinbarung mit dem Land als öffentliche Straße zur Verfügung gestellt und vom Land erhalten werden soll oder
2. auf der Grundlage einer Vereinbarung mit einer Gemeinde als öffentliche Straße zur Verfügung gestellt und von der Gemeinde erhalten werden soll.

(3) Eine Vereinbarung zwischen dem Land oder einer Gemeinde und einem Privaten hat jedenfalls ein konkretes Straßenbauvorhaben zu beschreiben und die Aufgabe des Privaten, die Gegenleistungen des Landes oder eine sonstige Form der Finanzierung und den Zeitpunkt der Übergabe der Straße an das Land oder an die Gemeinde zu regeln. Nach deren Übergabe obliegt die Erhaltung von Straßen im Sinne des Abs. 2 Z. 1 dem Land und die Erhaltung von Straßen im Sinne des Abs. 2 Z. 2 der betroffenen Gemeinde.

BKA Das gelegentliche Fehlen (Z 13, 23) schließender Anführungszeichen darf angemerkt werden. Z. 13 Z. 23

VD Es sollte überlegt werden, in § 1 Abs. 2 Z. 1 und Z. 2 anstatt der Wortfolge „werden soll" jeweils das Wort „wird" zu verwenden.

In Abs. 3 könnte überlegt werden, anstatt der Wortfolge „Aufgabe des Privaten, die Gegenleistungen des Landes oder eine sonstige Form der Finanzierung" durch die Wortfolge „Leistungen der Vertragspartner (z.B. Finanzierung)" zu ersetzen.
Wollte man die derzeitige Formulierung beibehalten, müsste man zusätzlich auch die Gegenleistungen der Gemeinde anführen.

Es bleibt offen – die Erläuterungen geben darüber auch keine Auskunft – ob nach dem „zur Verfügung stellen" der Straße i.S. von Abs. 2 der Private weiterhin Eigentümer der Straßengrundstücke bleiben soll, oder ob diese in das Eigentum des Landes oder der Gemeinde übergehen sollen.

VSG 1) im § 1 Abs. 3 (neu) fehlt im 2. Halbsatz der Begriff " oder einer Gemeinde";

ÖSTB
- **§ 1 Abs. 2**: „Straßenbauvorhaben Privater" zielt offenbar auf die Realisierbarkeit sogenannter PPP-Modelle im öffentlichen Straßen- und Brückenbau ab. Hingewiesen wurde darauf, dass solche Modelle lediglich der „Schuldenkosmetik" dienen und daher politisch entsprechend kritisch hinterfragt werden sollten.

ÖSTB
- **§ 1 Abs. 3**: Hier sollte nach der Wortfolge „.... Gegenleistungen des Landes ..." die Wortfolge „oder der Gemeinden" eingefügt werden. Deshalb, weil im selben Absatz zu Beginn auch die Beteiligungsmöglichkeit der Gemeinde angesprochen wird.

BDL Wenn Private die von ihnen errichteten Straßen dem Verkehr für jedermann unter gleichen Bedingungen öffnen und diese erhalten, unterliegen diese gem.§1 nicht den Bestimmungen des Gesetzes. Gemäß §7 wird jedoch die Ersitzungsfrage für derartige Straßen im NÖ Straßengesetz geregelt. Also unterliegen derartige private Straßen den Bestimmungen des NÖ Straßengesetzes oder nicht?

14. Im § 2 wird das Wort „**Gemeindestraßen**“ durch folgende Wortfolge ersetzt: „bestehende Straßen oder Straßenbauvorhaben einer **Gemeinde** oder Straßenbauvorhaben Privater im Sinne des § 1 Abs. 2 Z. 2“

VD In der Änderungsanordnung sollte das Zitat „§ 2“ durch das Zitat „§ 2 Z. 1“ konkretisiert werden.

ÖSTB - **§ 2 Z 1:** Die Bezeichnung „der Gemeinderat“ sollte an die in der NÖ Bauordnung verwendete Formulierung „der Gemeindevorstand“ angepasst werden.

Z. 14

15. Im § 2 wird das Wort „**Landesstraßen**“ durch folgende Wortfolge ersetzt: „bestehende Straßen oder Straßenbauvorhaben des **Landes** oder Straßenbauvorhaben Privater im Sinne des § 1 Abs. 2 Z. 1“.

VD Auch hier sollte in der Änderungsanordnung das Zitat „§ 2“ durch das Zitat „§ 2 Z. 2“ konkretisiert werden.

Zu §4.2.

BD 2 Da nunmehr die Zu- und Abfahrten ausdrücklich erwähnt sind, stellt sich die Frage, ob die Errichtung von Zu- und Abfahrten einer Bewilligungspflicht im Sinne des §12 des NÖ Straßengesetzes unterliegt, da die Errichtung einer Zufahrt als „Umgestaltung“ einer Straße gesehen werden kann. Dies wäre ein gewaltiger Bürokratieschub (!!).
Es fehlt auch die Definition „Straßenbauvorhaben“, „Umgestaltung“, „Bau“, die von wesentlicher Relevanz für Verfahrensweg sind. Handelt es sich beim „Bau“ um einen Straßenerrichtung auf einer Landfläche, welche bislang noch nicht Straße war und ist Umgestaltung jeder Umbau einer Straße, welcher zumindest teilweise auf einer bestehenden als Straße genutzten Landfläche vorgenommen wird?

16. Im § 3 Abs. 2 wird das Wort „Beiträgen“ durch das Wort „Mehrkosten“ ersetzt.

17. Im § 4 Z. 2 wird das Wort „und“ vor dem Wort „Bankette“ durch einen Beistrich ersetzt und an den ersten Aufzählungspunkt folgende Wortfolge angefügt: „Zu- und Abfahrten,“

BKA Die Anordnung in Z 17 hätte zur Folge, dass die letzte Wortfolge im ersten Aufzählungspunkt von der vorletzten Wortfolge nicht durch ein „und“, sondern nur durch einen Beistrich getrennt wäre. Es sollte daher der Wortfolge „Zu- und Abfahrten“ ein „und“ vorangestellt, sowie ein Beistrich angehängt werden und dafür der Beistrich nach „Bankette“ entfallen.
Weiters gilt das eingangs zur Detailgliederung von Gesetzen Gesagte. Die Symbole „•“ wären daher besser durch eine Gliederung in literae zu ersetzen.

18. Im § 4 Z. 3 wird das Symbol „o" vor dem Wort „Landesstraßen" durch die Bezeichnung „a)" und das Symbol „o" vor dem Wort „Gemeindestraßen" durch die Bezeichnung „b)" ersetzt.

19. Im § 4 Z. 3 wird an die Bezeichnung „a) Landesstraßen" folgende Wortfolge angefügt:

„o Landesstraßen B: Landesstraßen, die aufgrund ihrer Funktion im überörtlichen Straßennetz besondere Bedeutung aufweisen und im NÖ Landesstraßenverzeichnis als solche festzulegen sind

o Landesstraßen L: alle übrigen Landesstraßen"

Zu Z 19 (§ 4 Z 3 lit. a):

BKA Die Anordnung, dass Landesstraßen, die aufgrund ihrer Funktion im überörtlichen Straßennetz besondere Bedeutung aufweisen, im NÖ Landesstraßenverzeichnis als solche festzulegen sind, gehört in legistischer, insbesondere gesetzessystematischer Hinsicht nicht in einen Relativsatz einer Definition, sondern in die gesetzliche Grundlage des NÖ Landesstraßenverzeichnisses, also den § 5. Unzweckmäßig ist wohl auch, dass nach dem vorgesehenen Gesetzeswortlaut für die Beurteilung der Frage, ob eine Landesstraße B vorliegt, nicht nur auf deren Eintragung im NÖ Landesstraßenverzeichnis abgestellt werden kann, sondern überdies geprüft werden muss, ob die fragliche Landesstraße aufgrund ihrer Funktion im überörtlichen Straßennetz besondere Bedeutung aufweist.
Weiters gilt das eingangs zur Detailgliederung von Gesetzen Gesagte. Die Symbole „•" wären besser durch subliterae zu ersetzen, sofern nicht bereits nach der Gliederung in Paragraphen die Gliederungstiefe der Absätze eingefügt würde.

Zu Z. 18 – 20 (§ 4 Z. 3):

VD Im Hinblick auf die Gesetzessystematik ist festzustellen, dass die geplante Unterteilung von § 4 Z. 3 in zweimal lit. a und lit. b nicht möglich ist.
Inhaltlich ist zunächst festzuhalten, dass § 4 Z. 3 erster Satz weiterhin in Geltung bleiben soll. Dies erscheint problematisch, da das Wort „gewidmet" auf die derzeit geltende Verordnung gemäß § 5 Abs. 1 (Erklärung zu Landesstraßen) bzw. § 6 Abs. 1 (Erklärung zu Gemeindestraßen) abstellt (Hauer/Zaussinger, Niederösterreichisches Baurecht, ^{7}2006, 1429 f) – gerade diese Verordnungen sollen jedoch in dieser zuständigkeitsbegründenden Form entfallen.

VD Auch sonst ist die Definition unklar – insbesondere das Verhältnis von Straßenbauvorhaben zu Landes- bzw. Gemeindestraßen.
Speziell aus dem dritten Satz müsste geschlossen werden, dass ein Straßenbauvorhaben, für welches es noch keine Genehmigung gibt, bereits eine öffentliche Straße darstellt, wobei in diesem Stadium noch gar nicht klar ist, ob überhaupt eine Bewilligung erteilt wird.
Hinsichtlich des geplanten § 4 Z. 3 lit. a ist zu fragen, warum hier der Terminus „Landesstraße" verwendet wird. Weiters wird auch zu berücksichtigen sein, dass es für UVP-Verfahren noch zusätzlich Spezialbestimmungen gibt, die nicht berücksichtigt wurden.

In lit. c ist das Wort „jedenfalls" unklar– die Erläuterungen sprechen von „zumindest". Auch müsste in diesem Zusammenhang gefragt werden, ob bzw. wie Straßenbauvorhaben Privater gemäß § 1 Abs. 2 Z. 2 angeführt werden sollen.

Eine grundlegende Überarbeitung dieser Bestimmung ist daher notwendig. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass diese Bestimmung auch zentral für weitere Bestimmungen dieses Gesetzes ist.

20. Im § 4 Z. 3 wird an die Bezeichnung „b) Gemeindestraßen" folgende Wortfolge angefügt:

„Eine öffentliche Straße liegt jedenfalls mit der ersten nachweislichen Information der Öffentlichkeit über ein konkretes Straßenbauvorhaben vor.

Als erste nachweisliche Information der Öffentlichkeit über ein konkretes Straßenbauvorhaben gilt:

a) bei einer Landesstraße im Verfahren gemäß § 12 bei Durchführung eines Großverfahrens jedenfalls die Kundmachung des Antrags durch Edikt gemäß § 44a des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51/1991 in der Fassung BGBl. I Nr. 5/2008, ansonsten jedenfalls die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung in diesem Verfahren, ansonsten die Aufnahme der Straße ins NÖ Landesstraßenverzeichnis,

b) im Falle eines Straßenbauvorhabens eines Privaten (§ 1 Abs. 2 Z.1) die Aufnahme der Straße ins NÖ Landesstraßenverzeichnis und

c) bei einer Gemeindestraße jedenfalls die Widmung als öffentliche Verkehrsfläche im Flächenwidmungsplan."

Zu Z 20 (§ 4 Z 3 lit. b):

BKA Anstatt der neuerlichen Verwendung von literae in lit. b wären besser subliterae zu verwenden.
In der vorgesehenen (sub-)lit. a müsste es "des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991" lauten.

Zu Z. 18 – 20 (§ 4 Z. 3):

VD Im Hinblick auf die Gesetzessystematik ist festzustellen, dass die geplante Unterteilung von § 4 Z. 3 in zweimal lit. a und lit. b nicht möglich ist.

Inhaltlich ist zunächst festzuhalten, dass § 4 Z. 3 erster Satz weiterhin in Geltung bleiben soll. Dies erscheint problematisch, da das Wort „gewidmet" auf die derzeit geltende Verordnung gemäß § 5 Abs. 1 (Erklärung zu Landesstraßen) bzw. § 6 Abs. 1 (Erklärung zu Gemeindestraßen) abstellt (Hauer/Zaussinger, Niederösterreichisches Baurecht, ^{7}2006, 1429 f) – gerade diese Verordnungen sollen jedoch in dieser zuständigkeitsbegründenden Form entfallen.

VD Auch sonst ist die Definition unklar – insbesondere das Verhältnis von Straßenbauvorhaben zu Landes- bzw. Gemeindestraßen.
Speziell aus dem dritten Satz müsste geschlossen werden, dass ein Straßenbauvorhaben, für welches es noch keine Genehmigung gibt, bereits eine öffentliche Straße darstellt, wobei in diesem Stadium noch gar nicht klar ist, ob überhaupt eine Bewilligung erteilt wird.
Hinsichtlich des geplanten § 4 Z. 3 lit. a ist zu fragen, warum hier der Terminus „Landesstraße" verwendet wird. Weiters wird auch zu berücksichtigen sein, dass es für UVP-Verfahren noch zusätzlich Spezialbestimmungen gibt, die nicht berücksichtigt wurden.

In lit. c ist das Wort „jedenfalls" unklar– die Erläuterungen sprechen von „zumindest". Auch müsste in diesem Zusammenhang gefragt werden, ob bzw. wie Straßenbauvorhaben Privater gemäß § 1 Abs. 2 Z. 2 angeführt werden sollen.

Eine grundlegende Überarbeitung dieser Bestimmung ist daher notwendig. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass diese Bestimmung auch zentral für weitere Bestimmungen dieses Gesetzes ist.

zu Z. 20 (§15 Abs. 3):

GVV Gemäß dieser Bestimmung liegt eine öffentliche Straße bereits mit der ersten nachweislichen Information der Öffentlichkeit über ein konkretes Straßenbauvorhaben vor. Bei Gemeindestraßen soll dies bereits bei der Widmung als öffentliche Verkehrsfläche der Fall sein. Diese Neuregelung ist aus Sicht unseres Verbandes nachvollziehbar und wird daher begrüßt.

STADIR 1) Die Neufassung des § 4 Ziffer 3, und zwar die Voraussetzung des Vorliegens einer öffentlichen Gemeindestrasse in lit c kann dazu führen, dass bei einer bereits längerdauernden Widmung einer Fläche (zB einer Ackerfläche) als öffentliche Verkehrsfläche im Flächenwidmungsplan bereits Wegehalterpflichten und Räumungspflichten der Gemeinde reklamiert werden können, obwohl tatsächlich keine Verkehrsfläche besteht. z. 20

Zu §4.3. z. 20

BD2 Die Öffentlichkeit der Straße im Falle der Gemeindestraße würde durch Festlegung im FWP entstehen(?). Entfällt infolge der Festlegung im Flächenwidmungsplan ein Feststellungsverfahren gem. §7 (!?)– was vermutlich nicht gemeint ist, jedoch so verstanden werden kann. Die Formulierung ist zu überdenken.

2.2

Zu §7:

BD2 Wenn die Öffentlichkeit einer Gemeindestraße durch Darstellung im FWP entsteht, warum gibt es noch §7 (?!).
Die in Zukunft geltenden Festlegungen des FWP werden unter bestimmten definierten Bedingungen in der Zukunft umgesetzt. Das §7 Verfahren (Ersitzung) bezieht sich jedoch auf die Vergangenheit und werden daraus Rechtsfolgen für die Zukunft abgeleitet. Aus diesen unterschiedlichen Gegebenheiten wird in vielen Fällen ein Widerspruch resultieren. Eine Klärung der Festlegungen ist im Gesetz erforderlich.

Gemäß § 4 ist eine öffentliche Straße im Falle einer Gemeindestraße durch Festlegung im FWP definiert. Wenn für diese Straße nun die Voraussetzungen gem. §7 nicht vorliegen, ist sie gem. §7 doch keine öffentliche Straße – auch wenn im §4 aufgrund der Festlegung im FWP öffentlich. Eine Gesetzesreparatur ist erforderlich.

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Feststellungsverfahren weitgehend totes Recht sind und allfällige Ersitzungsverfahren privatrechtlich bei Gerichten abgehandelt werden. Es wird angeregt, den Entfall des §7 im NÖ Straßengesetz zu prüfen.

21. Im § 4 Z. 6 wird nach dem Wort „dem“ das Wort „oder“ eingefügt und entfällt folgende Wortfolge: „Bau und“

Zu Z. 21:

VD Da sich das Wort „dem“ auf das Wort „Träger“ bezieht, erscheint die Einfügung des Wortes „oder“ überflüssig und ebenso müsste das nachfolgende Wort „der“ entfallen.

22. Im § 4 wird am Ende der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und werden folgende Z. 9 bis 14 angefügt:

„9. **Umgebungslärm:**

Unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden und vom Verkehr auf Straßen, die in den Geltungsbereich dieses Gesetzes fallen, ausgehen; Lärm, der von betroffenen Personen selbst verursacht wird, sowie Lärm innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist, ist kein Umgebungslärm.

10. **Hauptverkehrsstraße:**

öffentliche Straße oder bestimmte Abschnitte einer solchen Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;

11. **Strategische Lärmkarte:**

eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognose für ein solches Gebiet;

12. **Aktionsplan:**

ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärmminderung, gegebenenfalls auch für Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete;

13. **Ballungsraum:**

ein tatsächlich zusammenhängendes, sich gegebenenfalls auch über mehrere Gemeinden erstreckendes bestimmtes Gebiet mit städtischem Charakter und einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 1.000 oder mehr Einwohnern pro Quadratkilometer des Gemeindegebiets oder Gemeindegebietsteiles und einer insgesamt jedenfalls 100.000 Einwohner übersteigenden Einwohnerzahl;

14. **Ausgleichsmaßnahmen:**

die Maßnahmen, die eine Voraussetzung für die Bewilligungsfähigkeit des Baues, der Umgestaltung und der Erhaltung einer Straße darstellen und insbesondere auf Grundstücken durchgeführt werden,

- o die nicht unmittelbar durch Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden und
- o die erforderlich sind, damit durch das Straßenbauvorhaben verursachte Schädigungen, Beeinträchtigungen und Störungen ausgeschlossen oder auf ein geringeres Ausmaß beschränkt werden können."

Zu Z 20 (§ 4 Z 9 bis 14):

BKA Am Ende der Z 9 wäre ein Strichpunkt, an den Beginn der Z 10 das Wort "eine" zu setzen.

Zu Z. 22 (§ 4 Z. 14):

VD Diese Bestimmung wird deshalb aufgenommen, um Flächen nach § 11 enteignen zu können. Dabei wird auch auf Flächen abgestellt, die aufgrund anderer Bewilligungsverfahren notwendig erscheinen, um eine Straße bauen, umgestalten oder erhalten zu können – so die Erläuterungen.

Wie bereits im Rahmen der dritten und der vierten Vorbegutachtung angesprochen, bleibt unklar, was unter „Bewilligungsfähigkeit des Baues, der Umgestaltung und der Erhaltung einer Straße" zu verstehen ist. Ob ein Projekt bewilligungsfähig ist, stellt sich erst im Rahmen des Verfahrens heraus. Schon aus Praktikabilitätsgründen stellt sich die Frage, wie bei einem konzentrierten Verfahren vorzugehen wäre. Im Übrigen verweisen wir auf die Anmerkungen unten zu § 11.

Unklar bleibt auch, ob Grundstücke die für diese Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind, Bestandteil der Straße sind (derzeit wohl nicht) bzw. sein sollten.

ÖSTB

- **§ 4 Z 10:** „Verkehrsaufkommen pro Jahr" ist kein standardisierter Begriff, weshalb man eher auf „durchschnittlicher täglicher Verkehr" abstellen sollte.

Zu §4.10.

BD2 Die Bezeichnung ist sehr ungünstig, da auch im §71 der NÖ Bauordnung gleichlautend verwendet, jedoch anders definiert. Es könnte der Bergriff „Straße mit starkem Verkehr" oder dgl. verwendet werden.

Die jährliche Frequenz ist zumindest im Verkehrswesen eine wenig gebäuchliche Größe. Es könnte die Frequenz auf den jährlichen durchschnittlichen täglichen Verkehr (jDTV) umgerechnet werden.

23. Im § 5 wird in der Überschrift das Wort „Landesstraßen" durch die Wortfolge „NÖ Landesstraßenverzeichnis" ersetzt und lautet § 5:

„(1) **Das NÖ Landesstraßenverzeichnis** ist eine **Verordnung** der **Landesregierung**. Darin sind die bestehenden Straßen, die vom Land zu erhalten sind, auszuweisen. Nach Maßgabe des Abs. 2 dürfen auch Straßenbauvorhaben des Landes und Privater (§ 1 Abs. 2 Z. 1) darin ausgewiesen werden. Es ist deren Verlauf zu beschreiben. Bei vorhandener oder beabsichtigter Ausführung als Naturstraßen sind sie als solche zu bezeichnen.

(2) **Straßenbauvorhaben des Landes und Privater** (§ 1 Abs. 2 Z. 1) **dürfen** erst in das NÖ Landesstraßenverzeichnis **aufgenommen** werden, wenn

a) für das Projekt eine Bewilligung gemäß § 12 oder, sofern erforderlich, eine Genehmigung gemäß § 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 2/2008, und,

b) sofern eine Verträglichkeitsprüfung gemäß § 10 NÖ Naturschutzgesetz 2000, LGBl. 5500, erforderlich ist, die rechtskräftige Feststellung, dass das Straßenbauvorhaben weder einzeln noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten zu einer erheblichen Beeinträchtigung des betroffenen Europaschutzgebietes führen kann, oder die rechtskräftige Bewilligung nach dieser Bestimmung,

vorliegt.

(3) Die **Auflassung** bestehender Landesstraßen oder von Teilen derselben ist nur zulässig, wenn

- dadurch kein Ortsbereich im Sinne des § 1 Abs. 1 Z. 12 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. 8000, seine direkte Verbindung mit dem Straßennetz des Landes oder des Bundes verliert oder
- diese ein anderer Straßenerhalter in seine Erhaltung übernimmt oder
- ein Verkehrsbedürfnis (§ 4 Z. 8) nicht mehr besteht.

(4) Die Landesregierung hat beabsichtigte **Änderungen des NÖ Landesstraßenverzeichnisses** vor Erlassung der Verordnung **den Gemeinden**, in deren Gebiet die Straße liegt, **bekannt zu geben** und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Hiefür ist ihnen eine Frist einzuräumen, die zumindest sechs Wochen zu betragen hat, wenn die Gemeinde nicht schon zuvor in einem dieses Straßenbauvorhaben betreffenden Bewilligungsverfahren nach § 12 Gelegenheit zur Stellungnahme hatte. Rechtzeitig abgegebene Stellungnahmen sind bei Erlassung der Verordnung in Erwägung zu ziehen.

VD Die Änderungsanordnung hat zu lauten:
§ 5 lautet:
In den Text ist dann auch die Überschrift aufzunehmen.

Es sollte aus dieser Bestimmung klar hervorgehen, ob der Begriff „Landesstraße" auch Straßenbauvorhaben mitumfasst.

In Abs. 2 sollte überlegt werden, das Wort „erst" fett zu drucken.
Weiters müsste überlegt werden, ob hinsichtlich Genehmigungen nach § 18 bzw. § 18a UVP-G auch entsprechende Regelungen erforderlich sind.

Wie bereits mehrfach im Rahmen der Vorbegutachtungen angesprochen, erscheint der Sinn des Abs. 4 in weiten Bereichen unklar, vor allem im Hinblick darauf, dass das Landesstraßenverzeichnis keine zuständigkeitsbegründende Wirkung mehr aufweist und eine Straße erst nach ihrem Bau bzw. zu dem Zeitpunkt, da das straßenrechtliche und andere Genehmigungsverfahren bereits abgeschlossen sind, in das Straßenverzeichnis aufgenommen werden kann. So stellt sich die Frage, wie eine Stellungnahme der Gemeinde in diesem Stadium des Verfahrens überhaupt noch Bedeutung erlangen kann. Auch die Erläuterungen gehen nunmehr in diese Richtung. Es sollte daher die Bestimmung noch einmal überarbeitet werden.

ÖSTB • **§ 5 Abs. 1**: „Naturstraße" ist kein definierter Begriff.

z.23

ÖSTB • **§ 5 Abs. 4**: In § 5 Abs. 4 sollte die genannte Frist von 6 Wochen auf 3 Monate – analog dem Ermittlungsverfahren für StVO-Verfahren – verlängert sowie folgender Teilsatz gestrichen werden: „.... wenn die Gemeinde nicht schon zuvor in einem dieses Straßenbauvorhaben betreffenden Bewilligungsverfahren nach § 12 Gelegenheit zur Stellungnahme hatte."
Es sollte überdies ein Konsultationsverfahren bei rechtzeitiger Abgabe von Stellungnahmen erfolgen.

2.23

Zu §5.1

BD2 Eine Ungleichheit hinsichtlich der Genauigkeit der Darstellung von Gemeindestraßen (im Flächenwidmungsplan) und Landesstraßen (Verbal als „von A über B nach C" beschrieben) wird prolongiert.

2.2

Weiters ergibt sich ein Widerspruch hinsichtlich der zeitlichen Abfolge (Gemeindestraße: Verordnung und dann Bauverfahren, Landesstraße: Bauverfahren und dann Verordnung).

Es gibt eine allfällige Verordnung für das Landesstraßenplanungsgebiet (vor der Verordnung der Trasse), jedoch hat z.B. im Falle einer Umlegung der Trasse einer Landesstraße auf eine andere bestehende Strasse (z.B. Gemeindestrasse) ohne Umbau keine Änderung des Verzeichnisses zur Folge. Wenn der Verlauf der Landesstraße durch die verbale Beschreibung im Verzeichnis nach wie vor entspricht.

Es ist die Vorgangsweise hinsichtlich der Abfolge „Baubewilligung" – „Aufnahme in das Straßenverzeichnis" bedenklich. Was ist der Sinn einer derartigen „Verordnung", wenn diese erst erlassen werden kann, wenn der Verordnungsgeber zuerst um Bewilligung (somit auch indirekt auch für das Erlassen der Verordnung(?)) ansuchen muss. Eine derartige Vorgangsweise ist wohl sehr fragwürdig.

Das Führen eines Verzeichnisses seitens der Landesregierung würde in diesem Fall wohl auch ohne Verordnung ausreichen.

Im Falle der Umfahrung Mistelbach oder Laa/Th. (B46) z.B. könnte nach der Baubewilligung für die Umfahrung Mistelbach oder Laa der gleiche Wortlaut im Verzeichnis beibehalten werden. Wie wird eine derartige wohl gravierende Änderung des Trassenverlaufes berücksichtigt und in das Verzeichnis aufgenommen?

Es stellt sich die Frage nach dem Sinn derartiger Verordnungen der Landesregierung. Ist es der alleinige Sinn der Verordnung, dass die beabsichtigte Ausführung als Naturstraße nach der Baubewilligung per Verordnung bis zu einer allfälligen Bewilligung einer

Umgestaltung festgehalten ist (??). Im Fall der Naturstraße soll vermutlich durch die Verordnung der Landesregierung ein Umbau (i.d.Regel Staubreimachung) unterbunden werden oder wird auch hinsichtlich der Naturstraßen durch Bewilligung gem. §12 in weiterer Folge eine Änderung des „verordneten" Verzeichnisses bewirkt?

BD2 Da im NÖ Straßendienst Bauprogramme auf die Zukunft gerichtet festgelegt werden und auch größere Bauvorhaben in Regierungssitzungen beschlussen werden, müsste es doch auch möglich sein, Verordnungen vor Durchführung von Bauverfahren zu erlassen (mit entsprechendem Begleitverfahren) bevor ein Bauverfahren gem. §12 durchgeführt wird. Damit wären zumindest im Ablauf vergleichbare Gegebenheiten wie bei Verfahren für Gemeindestraßen gegeben.

Wenn jedoch beabsichtigt alle behördlichen Aktivitäten auf das Baubewilligungsverfahren zu konzentrieren, sollte die Verordnung der Straßen generell entfallen. Im Falle der Gemeindestraße könnte eine widersprechende Festlegung im FWP eine Bewilligung gem §12 oder die Bauausführung ausschließen.

Der Begriff „Naturstraße" sollte auch in die Begriffsbestimmungen aufgenommen werden.

24. Der § 5a erhält die Bezeichnung § 6.

Zu Z. 24 – 28:

VD Die Änderungsanordnung des Z. 28, welche zu lauten hat: „§ 6 entfällt", hat vor Z. 24 zu erfolgen.

Im Hinblick darauf, dass nunmehr das NÖ Landesstraßenverzeichnis keine zuständigkeitsbegründende Funktion mehr aufweist, stellt sich das Problem, dass die Verordnung über ein Landesstraßenplanungsgebiet zu einem Zeitpunkt zu erlassen ist, wo es noch keine Landesstraße gibt, sondern nur ein noch nicht bewilligtes Straßenbauvorhaben. Somit ist die Einordnung dieser Verordnung im Gesamtsystem unklar.

2) z. 24

VSG 2) der Entfall des § 6 Gemeindestraßen mit den bisher darin enthaltenen aufwendigen Regelungen hins. Widmung und Entwidmung von Gemeindestraßen wird begrüßt;

IK Der ersatzlose Wegfall des bisherigen § 6 („Gemeindestrasssen") ist zwar im Hinblick auf die rechtliche Wirkung des Flächenwidmungsplanes konsequent und zukunftsweisend, es bedarf allerdings einer ausreichenden Übergangsfrist und Bestimmungen für „Sonderfälle". Die Qualität der derzeitigen örtlichen Raumordnungsprogramme ist in (zu) vielen Fällen für diese Aufgabenstellung nicht ausreichend. Sonderfälle, wie etwa die Verbücherung von neu gebauten Gemeinde-/Güterwegen als öffentliches Gut mit gleichzeitiger Entlassung der früheren Wegfläche aus dem öffentlichen Gut finden keine gesetzliche Regelung. Es gibt auch keine Regelung zur Bereinigung von Diskrepanzen zwischen dem Grundbuchsstand („öffentliches Gut, Gemeinde .....") und den wohlüberlegten Festlegungen im Flächenwidmungsplan. z. 24

Im Übrigen besteht gegen die geplanten Änderungen kein Einwand. Mit der Bitte um Berücksichtigung unserer Stellungnahme verbleiben wir

ÖSTB Zunächst ist festzuhalten, dass der Entfall des § 6 (Gemeindestraßen) mit den bisher darin enthaltenen aufwändigen Regelungen hinsichtlich Widmung und Entwidmung von Gemeindestraßen ausdrücklich begrüßt wird. Damit geht zweifelsfrei eine Einsparung des Arbeitsaufwandes der Behörde einher. z. 24

Andererseits stellt sich jedoch die Frage, wie bzw. von wem im Fall der Auflassung einer Gemeindestraße dann über das von den Leitungsträgern erworbene Leitungsrecht entschieden wird.
Bedeutet dies vielleicht, dass die Leitungsberechtigten ihre Servitute begründen müssen oder gar, dass sich die Gemeinde mit diesbezüglichen Haftungsfragen befassen muss?

Zu §6 (Verordnung von Gemeindestraßen)

BDZ Es ist fraglich, ob in allen Flächenwidmungsplänen – vor allem im Grünland – alle Gemeindestraßen als öffentliche Verkehrsflächen im Sinne des NÖ ROGesetzes dargestellt sind. Hier könnte durch die Bezugnahme auf den Flächenwidmungsplan in der Praxis eine erhebliche Unklarheit entstehen. Ist somit der Umkehrschluss auch anzuwenden?

ABB In unseren Verfahren (Zusammenlegungen und Flurbereinigungen) kommt es regelmäßig im Zusammenhang mit dem Plan der gemeinsamen Maßnahmen und Anlagen, in welchem das Wegenetz neu gestaltet wird, zu Auflassungen und Neuwidmungen von Gemeindestraßen mittels Verordnung nach § 6 des NÖ Straßengesetzes. Der geplante Wegfall dieser Bestimmung ist aus unserer Sicht nicht unproblematisch.

Abgesehen davon, dass die dann erforderliche Änderung des örtlichen Raumordnungsprogrammes (auf Grund unseres Planes) eine Doppelgleisigkeit mit sich bringt, was die Prüfung der Umweltverträglichkeit angeht, bleibt auch völlig offen, was geschehen soll, wenn eine Gemeinde eine solche Änderung, die erst nach Rechtskraft unserer Pläne möglich ist, nicht vornimmt.

Wir müssen aufgrund § 14 Abs. 6 des Flurverfassungs – Landesgesetzes 1975, LGBL 6650 (FLG), das Eigentum an jenen Anlagen, deren Erhaltung die Gemeinde mittels Beschluss mit Verordnung nach § 6 NÖ Straßengesetz übernimmt, im Zuge der vorläufigen Übernahme der Grundabfindungen der Gemeinde ins Eigentum übertragen.

Wie schon erwähnt, könnte frühestens nach Rechtskraft des Planes der gemeinsamen Maßnahmen und Anlagen, welcher gemäß § 113 Abs. 2 FLG einer rechtswirksamen überörtlichen Planungen gleichzuhalten ist , eine Änderung des örtlichen Raumordnungsprogrammes erfolgen. In der Zwischenzeit hängen wir sozusagen in der Luft. Was geschieht, wenn eine Gemeinde den Flächenwidmungsplan nicht ändert, aber Eigentümer jener Wegflächen geworden ist, die die Parteien zum Zwecke der Erschließung kostenlos abgetreten und zu Großteil finanziert haben? Wer hat dann diese Wege zu erhalten?

Um diese Problembereiche gar nicht aufkommen zu lassen, erschiene es uns sinnvoll für die Widmung und Auflassung von Gemeindestraßen im Zuge von Agrarverfahren eine Sonderbestimmung vorzusehen, die im wesentlichen dem jetzigen § 6 NÖ Straßengesetz entspricht.

25. Im § 6 Abs. 1 (neu) wird die Wortfolge „des Baues einer Landesstraße“ durch die Wortfolge „der Durchführung eines Straßenbauvorhabens des Landes oder Privater (§ 1 Abs. 2 Z. 1)“, nach dem Wort „**Landesregierung**“ das Wort „das“ durch das Wort „die“, die Wortfolge „dargestellte Gebiet, das“ durch die Wortfolge „dargestellten Flächen, die“, das Wort „kommt“ durch das Wort „kommen“ und das Wort „**Verodnung**“ durch das Wort „**Verordnung**“ ersetzt. Weiters wird folgender Satz angefügt: „Bei der Abgrenzung des Gebietes ist auf die Anforderungen an die Trassenfindung - z.B. im Hinblick auf das Erfordernis ausreichender Abstände der Trasse zu Wohnbauland im Sinne von § 1 Abs. 1 Z. 4 NÖ Raumordnungsgesetz 1976, LGBl. 8000, und zu naturschutzrechtlich geschützten Gebieten - Bedacht zu nehmen.“

Zu Z. 25:

VD Im angefügten Satz sind die Bindestriche durch Gedankenstriche zu ersetzen.
Die Änderungsanordnung könnte überhaupt lauten: „§ 6 Abs. 1 (neu) lautet:“

26. Im § 6 Abs. 2 (neu) wird im ersten Satz die Wortfolge „des Landesstraßenplanungsgebietes“ durch die Wortfolge „einer Verordnung nach Abs. 1“. Weiters wird im dritten Satz das Wort „Auflegungsfrist“ durch das Wort „Auflagefrist“ und die Wortfolge „des Landesstraßenplanungsgebietes“ durch die Wortfolge „dieser Verordnung“ ersetzt.

Zu Z 26 (§ 6 (neu) Abs. 2):

BKA Am Ende des ersten Satzes fehlt das Wort "ersetzt".

VD Wenn das Wort „Auflegungsfrist“ durch das Wort „Auflagefrist“ ersetzt werden soll, so muss auch generell das Wort „Auflegung“ durch das Wort „Auflage“ ersetzt werden. Eine entsprechende Anpassung muss erfolgen.

Zu §8:

BD2 Allgemein: Die Unklarheiten in der Querschnittsmaterie vor allem in Relation StVO – NÖ Straßengesetz werden prolongiert. Gemäß StVO (sowie ABGB) besteht die Verpflichtung bei widrigen Bedingungen eine Sperre zu verfügen. Die Aufschrift „..Betreten und Befahren auf eigene Gefahr“ ist gem. StVO 1960 ungeeignet, eine derartige Sperre kundzumachen.

Wenn die „Verfügung“ eine Verordnung (also an jedermann gerichtet) ist, dann sollte sie als solche bezeichnet werden.

In Absatz (2) sollte der in der Punktuation zwischen erstem und zweitem Punkt der Beistrich durch den Begriff „oder“ als klare logische Verknüpfung ersetzt werden.

GPER die Marktgemeinde Perchtoldsdorf möchte zur Bestimmung des § 8 Abs. 3 anregen, diese im Hinblick auf zivilrechtliche Aspekte etwa wie folgt zu formulieren:

...Tafeln mit der Aufschrift **„Wintersperre, Betreten und Befahren verboten“** jeweils am Beginn ...

Diese Anregung ist durch die Verurteilung der Marktgemeinde Perchtoldsdorf durch das LG Wr. Neustadt begründet, wobei die relevante Textpassage in der Urteilsbegründung folgendermaßen lautet:

Der Geschädigte hat die Haltereigenschaft, den mangelhaften Zustand der Straße sowie (zumindest) grobe Fahrlässigkeit zu behaupten und zu beweisen. § 1319a Abs. 1 letzter Satz normiert, dass der Halter nur bei zulässiger Benützung des Weges haftet, sonst liegt Handeln auf eigene Gefahr vor. Demnach besteht bei Erkennbarkeit einer **verbotenen Nutzung**, *an welche strenge Anforderungen zu stellen sind, keine Haftung.*

Wir ersuchen daher die oben angeführte Präzisierung in der Novelle zum NÖ Straßengesetz zu berücksichtigen.

27. Im § 6 Abs. 4 (neu) entfällt im zweiten Satz die Wortfolge „auf Antrag“ und wird im dritten Satz das Wort „Antrages“ durch das Wort „Ersuchens“ ersetzt.

28. § 6 Gemeindestraßen entfällt zur Gänze.

29. Im § 8 Abs. 2 wird nach dem Wort „Verkehrsbedürfnis“ die Bezeichnung „(§ 4 Z. 8)“ und nach dem Wort „besteht“ folgende Wortfolge eingefügt:

„

o eine Umleitung im zumutbaren Ausmaß besteht“.

Zu Z 29 (§ 8 Abs. 2):

BKA Statt "im zumutbaren Ausmaß". müsste es sinnentsprechend wohl "in zumutbarem Ausmaß" lauten.

zu Z. 29 (§ 8 Abs. 2):

GVV Durch die Neugestaltung des Abs. 2 soll eine Wintersperre erst dann verfügt werden können, wenn auch eine Umleitung im zumutbaren Ausmaß besteht. Wann dies der Fall ist, sagt diese Bestimmung nicht. Beim Begriff „zumutbares Ausmaß“ handelt es sich um einen unbestimmten Gesetzesbegriff der bei der Auslegung mit Sicherheit Probleme verursachen wird. Zudem werden durch die Aufnahme eines zusätzlichen Kriteriums die Voraussetzungen für dies Verfügung einer Wintersperre wesentlich erschwert, wodurch negative Auswirkungen im Bereich der Haftung für den Straßenerhalter Gemeinde nicht ausgeschlossen werden können. Da auch eine entsprechende Begründung für diese Neuregelung in den Erläuternden Bemerkungen fehlt, wird diese von uns abgelehnt.

Zu Z. 29 (§ 8 Abs. 2)

LK Eine Wintersperre konnte bis dato nur dann verfügt werden, wenn für diese Straße kein Verkehrsbedürfnis besteht und der Winterdienst unverhältnismäßige Kosten verursachen würde. Nunmehr soll als zusätzliche Voraussetzung hinzukommen, dass für die zu sperrende Straße eine Umleitung in zumutbarem Ausmaß besteht.
Diese Regelung wird seitens der NÖ Landes-Landwirtschaftskammer begrüßt.

30. Im § 9 wird in der Überschrift nach dem Wort „Planung“ folgende Wortfolge eingefügt: „, Bau und Erhaltung“.

31. Im § 9 Abs. 1 entfallen das Wort „Die“ und die Wortfolge „nach den §§ 5 und 6“.

32. Im § 9 Abs. 1 wird nach der Wortfolge „Verkehr entsprechen,“ folgende Wortfolge eingefügt: „o den öffentlichen Interessen nach § 12a entsprechen,“.

STADIR 4) Nach dem neuen § 9 wären Straßen künftig so zu planen, bauen und zu erhalten, dass sie unter anderem den öffentlichen Interessen nach § 12a entsprechen. Ein öffentliches Interesse soll dann vorliegen, wenn die Sicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrs verbessert wird oder wenn durch Baumaßnahmen ungünstige Verkehrsverhältnisse verbessert werden können.

Z 32 (Z 54)

Hier ist anzumerken, dass beispielsweise bei Rückbauten im Ortsgebiet keine Verbesserung der Flüssigkeit bewirkt wird und der Terminus „ungünstige Verkehrsverhältnisse“ zu viel Interpretationsspielraum bietet. Es ist zu befürchten, dass dadurch im Einzelfall öffentliche Interessen bestritten und Bewilligungen dadurch gefährdet werden. Öffentliches Interesse sollte vorliegen, wenn die Sicherheit **oder** die Flüssigkeit verbessert wird.

33. Im § 9 Abs. 1 wird der vorletzte Aufzählungspunkt durch die Wortfolge „der erfolgten Bedachtnahme auf die Umwelt entsprechen" ersetzt.

Zu Z. 33:

VD Abgesehen davon, dass die Formulierung sprachlich verbesserungswürdig ist, sollte die Änderungsanordnung lauten:
Im § 9 Abs. 1 wird im vorletzten Aufzählungspunkt die Wortfolge „..." durch folgende Wortfolge ersetzt: „..."

ÖSTB ▪ **§ 9 Abs. 1**: Hier sollte eine Klarstellung erfolgen was unter „Bedachtnahme auf die Umwelt" zu verstehen ist?

Z. 33

Z. 33

RU5 Zunächst wird darauf hingewiesen, dass § 7 Abs. 5 des NÖ NSchG 2000 ausdrücklich auf § 9 Abs. 1 des NÖ Straßengesetzes 1999, LGBl. 8500 verweist. Durch die geplante Änderung des § 9 Abs. 1 Straßengesetz 1999 wird somit auch indirekt eine Änderung des NÖ Naturschutzgesetz 2000 vorgenommen. Eine inhaltliche Änderung ist unseres Erachtens damit nicht verbunden.

34. Im § 10 wird in der Überschrift das Wort „Nachbarn“ durch das Wort „Umgebung“ ersetzt.

35. § 10 Abs. 1 lautet:

„(1) Die **Vorsorge gegen unzumutbare Beeinträchtigungen** von Personen, die sich nicht nur vorübergehend in der Umgebung der Straße aufhalten, und von Sachen durch den zu erwartenden Verkehr auf Landesstraßen darf durch geeignete Baumaßnahmen auf den Grundstücken Dritter erfolgen. Dazu gehören insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden (z.B. Einbau von Lärmschutzfenstern).

Voraussetzungen für diese Baumaßnahmen sind:

a) die Zustimmung des betroffenen Grundstückseigentümers und

b) die Sicherstellung, dass die Bauwerke entweder durch den betroffenen Grundstückseigentümer oder einen Dritten erhalten und allenfalls wiederhergestellt werden.“

Z. 35

ÖSTB • **§ 10**: Es ist nur indirekt ersichtlich, dass der § 10 nur für Landesstraßen gilt. Dies sollte aber eindeutig hervorgehen. Angeregt wird in Abs. 1 erster Satz nach der Wortfolge „durch geeignete Baumaßnahmen“ die Wortfolge „durch den Straßenerhalter ...“ einzufügen.

36. Im § 11 Abs. 1 entfällt die Wortfolge „vom Straßenerhalter“ und im ersten Aufzählungspunkt die Wortfolge „Umlegung,“.

VD Die Wortfolge „vom Straßenerhalter“ ist fett zu drucken.

37. Im § 11 Abs. 1 wird nach dem ersten Aufzählungspunkt folgende Wortfolge eingefügt: „o für die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen (§ 4 Z. 14) oder".

Zu Z. 37:

VD Nach den Erläuterungen soll Zweck der Erweiterung der Enteignungsbestimmung des § 11 Abs. 1 sein, dass sämtliche Öko-Flächen/Ausgleichsflächen erfasst werden (sowohl nach dem NÖ Naturschutzgesetz 2000 als auch nach dem Forstgesetz und dem Wasserrechtsgesetz).

Die Ausführungen in den Erläuterungen zu dieser Bestimmung sind zum einen widersprüchlich – denn einmal wird die Enteignung auf Art. 15 Abs. 9 B-VG gestützt und gleich danach korrigierend auf Art. 15 Abs. 1 B-VG – zum anderen können sie auch nicht überzeugen. Wie bereits im Rahmen der Vorbegutachtungen und auch in der Besprechung am 30. Oktober 2008 vom Bearbeiter ausführlich ausgeführt wurde, ist es aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht möglich, für Verfahren, welche in die Regelungskompetenz des Bundes fallen, nach landesgesetzlichen Regelungen eine Enteignung vorzusehen.

Eine Enteignung kann nur im Zusammenhang mit einer bestimmten Angelegenheit (im Sinne der Kompetenzartikel des B-VG) normiert werden – „Adhäsionsprinzip" (VfSlg. 1809, 2092, 2217, 2546, 3118, 4605, 4570, 5651, 8981). Weder der Bundes- noch der Landesgesetzgeber haben die Zuständigkeit, Enteignungen vorzusehen, ohne dabei den Zweck der Enteignung so weit vorzuschreiben, dass dadurch eine Zuordnung zu einem Kompetenztatbestand möglich wird (VfSlg. 1809, 3666, 8981)". (vgl. Mayer, B-VG^4 (2007), Art. 10 B-VG, I.6.).

Weiters wurde auch vom Bearbeiter bereits ausgeführt, dass, wenn eine Enteignungsmöglichkeit in Zusammenhang mit einem Verfahren gemäß § 10 NÖ NSchG 2000 wünschenswert wäre, dies im NÖ NSchG 2000 zu regeln wäre.

Von daher begegnen dieser Bestimmung – auch im Hinblick auf die unklare Regelung des § 4 Z. 14 – verfassungsrechtliche Bedenken.

38. Im § 11 Abs. 1 entfällt die Wortfolge: „nach den §§ 5 und 6".

VD Die Änderungsanordnung sollte lauten:
Im § 11 Abs. 1 entfällt im dritten Aufzählungspunkt (neu) die Wortfolge:

39. Im § 11 Abs. 3 entfällt der zweite Satz.

40. Im § 11 Abs. 4 wird vor dem Wort „Investitionen“ folgende Wortfolge eingefügt: „Werterhöhungen des Grundstücks durch straßenbauliche Maßnahmen und“ und wird die Wortfolge „Widmung als öffentliche Verkehrsfläche“ durch folgende Wortfolge ersetzt: „ersten nachweislichen Information der Öffentlichkeit über ein konkretes Straßenbauvorhaben (§ 4 Z. 3)“.

Zu Z. 40:

VD Die Änderungsanordnung sollte lauten:
Im § 11 Abs. 4 wird vor dem Wort „Investitionen“ die Wortfolge „Werterhöhungen ... und“ eingefügt; weiters wird die Wortfolge „...

41. Im § 11 Abs. 4 werden folgende Sätze angefügt: „Die Verminderung des Wertes eines etwa **verbleibenden Grundstücksrestes** ist zu berücksichtigen. Ist dieser Grundstücksrest unter Berücksichtigung seiner bisherigen Verwendung nicht mehr zweckmäßig nutzbar, so ist auf Antrag des Eigentümers das ganze Grundstück einzulösen".

42. Im § 11 Abs. 5 wird im ersten Satz das Wort „**Bezirksgericht**" durch das Wort „**Landesgericht**" und das Wort „Grundstück" durch das Wort „Grundstücks" ersetzt. Weiters wird im § 11 Abs. 5 dritter Satz das Zitat „Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954, BGBl.Nr. 71/1954 in der Fassung BGBl.Nr. 297/1995" durch das Zitat „Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954 in der Fassung BGBl. I Nr. 112/2003" ersetzt.

Zu Z. 42:

VD Wir schlagen vor, in der Änderungsanordnung das letzte Wort („ersetzt") vor die Wortfolge „durch das Zitat" zu setzen und nach dem Wort „Zitat" einen Doppelpunkt zu setzen.

43. § 11 Abs. 7 lautet:

„(7) Ist die Durchführung von Baumaßnahmen auf Grundstücken Dritter zum Schutz vor Beeinträchtigungen von Sachen und Personen im Sinne des § 10 Abs. 1 eine Auflage im Bewilligungsbescheid gemäß § 12 und verweigert der Eigentümer des betroffenen Grundstücks seine Zustimmung zu diesen Baumaßnahmen, entscheidet die Behörde auf Antrag des Bewilligungsinhabers des Straßenbauvorhabens über die Zulässigkeit und den notwendigen Umfang der Baumaßnahmen. In dem Bescheid ist erforderlichenfalls auch über die Erhaltung von Bauwerken oder Bauwerksteilen zu entscheiden sowie die Höhe einer allfälligen Entschädigung festzusetzen. Die Bestimmungen der Abs. 4 und 5 sind hiebei sinngemäß anzuwenden."

Zu Z. 43:

VD § 11 Abs. 7 hat Maßnahmen zum Gegenstand, die an sich gemäß § 10 Abs. 1 freiwillig von Dritten geduldet werden und für diese auch eine Erhaltungspflicht begründen. Die vorgeschlagene Bestimmung des § 11 Abs. 7 bedarf noch einer grundlegenden Überarbeitung aus folgenden Gründen:

Zunächst stellt sich die Frage, warum die Durchführung von Baumaßnahmen auf Grundstücken Dritter immer als Auflage im Bewilligungsbescheid festgelegt werden sollte. Wenn diese bereits im Projekt vorgesehen sind, ist somit keine entsprechende Auflage im Bewilligungsbescheid notwendig. Es erscheint eine Ungleichbehandlung beider Sachverhalte nicht sachgerecht.

Im Gegensatz zu den übrigen Absätzen des § 11 soll nun nicht die Landesregierung, sondern „die Behörde" entscheiden – bei Gemeindestraßen im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde der Bürgermeister/der Magistrat.

Dies hat zur weiteren Folge, dass auch der Instanzenzug unklar ist und weiters zu beachten ist, dass das Gericht lediglich die Entschädigungshöhe festlegt, § 11 Abs. 7 jedoch auch die Erhaltung von Bauwerken und Bauwerksteilen zum Entscheidungsgegenstand hat.

Weiters fällt auf, dass keine Parallelbestimmung zu § 11 Abs. 3 normiert wird.

Auch stellt sich die Frage zum Verhältnis dieser Maßnahmen zu § 4 Z. 14 und somit zu § 11 Abs. 1.

44. Nach dem § 11 wird folgender § 11a eingefügt:

„§ 11 a

Rückübereignung

(1) Wird der Enteignungsgegenstand ganz oder zum Teil nicht für den Enteignungszweck verwendet, so kann der Enteignete die bescheidmäßige **Rückübereignung** des ganz oder zum Teil nicht für den Enteignungszweck verwendeten Enteignungsgegenstandes nach Ablauf von drei Jahren ab Rechtskraft des Enteignungsbescheides bei der Landesregierung beantragen. Diese hat über den Antrag unter sinngemäßer Anwendung der im Enteignungsverfahren anzuwendenden Bestimmungen (§ 11 Abs. 3) zu entscheiden.

(2) Der Anspruch auf Rückübereignung ist **vererblich** und **veräußerlich**. Er **erlischt**, wenn der Enteignete dieses Recht nicht binnen einem Jahr ab nachweislicher Aufforderung durch den Straßenerhalter bei der Landesregierung geltend macht, spätestens jedoch zehn Jahre nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides.

(3) Macht der Straßenerhalter glaubhaft, dass ihn an der bislang nicht entsprechenden Verwendung des Enteignungsgegenstandes kein Verschulden trifft und die entsprechende Verwendung unmittelbar bevorsteht oder zumindest in absehbarer Zeit erfolgen wird, hat die Landesregierung dem Straßenerhalter eine **angemessene Ausführungsfrist** zu **bestimmen**. Bei deren Einhaltung ist der Antrag auf Rückübereignung abzuweisen.

(4) Die **dinglich Berechtigten** am Enteignungsgegenstand, deren Rechte durch die Enteignung erloschen sind, sind von der Einleitung des Verfahrens nach Abs. 1 zu **verständigen**. Soweit sie der Landesregierung nicht bekannt sind, hat die Verständigung durch öffentliche Bekanntmachung (§ 25 Zustellgesetz) zu erfolgen. Beantragen sie

innerhalb von drei Monaten die Wiederherstellung ihrer Rechte, sind ihnen diese in sinngemäßer Anwendung der Abs. 2, 3, 6 und 7, auch hinsichtlich des Rückersatzes der empfangenen Entschädigung, im Rückübereignungsbescheid zuzuerkennen.

(5) Bis zum Erlöschen des Rückübereignungsanspruches ist die **Veräußerung** des Enteignungsgegenstandes durch den Straßenerhalter unzulässig, es sei denn, der Rückübereignungsberechtigte hat auf seinen Anspruch verzichtet. Eine entgegen dieser Bestimmung vorgenommene Veräußerung ist nichtig. Für Schäden, die dem gutgläubigen Erwerber durch eine derartige Veräußerung entstehen, hat der Straßenerhalter volle Genugtuung zu leisten (§ 1323 ABGB).

(6) Im Bescheid über die Rückübereignung ist auch die **Höhe des Rückersatzes der** empfangenen **Entschädigung** unter sinngemäßer Anwendung von § 11 Abs. 4 **festzusetzen**. Dabei sind wertvermindernde Änderungen am Enteignungsgegenstand zu berücksichtigen, Werterhöhungen nur insoweit, als sie durch einen Aufwand des Straßenerhalters herbeigeführt wurden. Der zu leistende Betrag darf jedoch die dem Enteigneten geleistete Entschädigungssumme nicht überschreiten. Auch jene Werterhöhungen, die sich aus dem Wegfall von Rechten ehemaliger Nebenberechtigter ergeben, sind bei der Ermittlung des Rückersatzes zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für sonstige Entschädigungsbeträge, die zum Ausgleich von Nachteilen, die durch die Rückübereignung wegfallen, geleistet wurden. Auf die in der Zwischenzeit gezogenen Nutzungen ist keine Rücksicht zu nehmen. Für die geleistete Entschädigung sind keine Zinsen zu berechnen. Bei unbilligen Härten ist für die Leistung des Rückersatzes unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Enteigneten Ratenzahlung zu bewilligen. Bezüglich der **Neufestsetzung** des Rückersatzes der empfangenen Entschädigung ist § 11 Abs. 5 sinngemäß anzuwenden.

(7) Mit Rechtskraft des Rückübereignungsbescheides und vollständiger Leistung oder Sicherstellung des Rückersatzes sind die früheren Rechte des Enteigneten wiederhergestellt und die seit der Enteignung begründeten dinglichen Rechte hinsichtlich des Enteignungsgegenstandes erloschen. Die Herstellung des ordnungsgemäßen Grundbuchstandes ist von der Landesregierung zu veranlassen."

Zu Z. 44:

10 In § 11a Abs. 2, 3, 5 und 7 wird immer auf den „Straßenerhalter" abgestellt. In diesem Zusammenhang machen wir darauf aufmerksam, dass der Straßenerhalter gemäß § 4 Z. 6 keine Straßen mehr baut; von daher müsste überlegt werden, was in Fällen zu geschehen hat, wenn es sich um Straßenbauvorhaben von Privaten i.S. § 1 Abs. 2 handelt.

Zu Abs. 3 stellt sich die Frage, ob das Verfahren über Jahre hinaus ausgesetzt werden kann und welche Auswirkung eine derartige Ausführungsfrist auf die in Abs. 2 statuierte zehnjährige Frist zur Geltendmachung des Anspruches hat.

Zu dem vorletzten Nebensatz in Abs. 4 „auch hinsichtlich des Rückersatzes der empfangenen Entschädigung" stellen wir fest, dass dieser bereits Inhalt des Abs. 6 ist.

Im Hinblick darauf, dass die Bestimmung des § 11a dem § 20a Abs. 2 BStrG 1971 nachgebildet ist, stellt sich zu Abs. 7 die Frage, was mit „obligatorischen Rechten" geschehen soll.

45. Im § 12 Abs. 1 entfällt folgende Wortfolge: „nach den §§ 5 und 6“

Zu §12:

BD2 Die Textierung (alt) war klarer. „Straße“ umfasst auch Privatstraßen, welche nicht dem Geltungsbereich des NÖ Straßengesetzes unterliegen. Dieses Problem taucht mehrfach auf.

Z. 45

46. Im § 12 Abs. 2 wird im ersten Aufzählungspunkt nach dem Wort „Straßenbauvorhaben“ folgende Wortfolge eingefügt: „und für Ausgleichsmaßnahmen (§ 4 Z. 14)“.

Zu Z. 46:

VD Die Änderungsanordnung müsste lauten:
Im § 12 Abs. 2 Z. 1 wird nach dem Wort ...

Anregung:
Es sollte überlegt werden, § 12 Abs. 5 zu erweitern im Hinblick auf Gemeinden, in denen Ausgleichsmaßnahmen bzw. Maßnahmen für durch § 11 Abs. 7 Betroffene gesetzt werden sollen.

47. Im § 12 Abs. 3 entfällt das Wort „(Trassenbegehung)".

48. Im § 12 Abs. 3 Z. 6 wird die Wortfolge: „Straßen nach § 5" durch die Wortfolge „Straßenbauvorhaben des Landes oder Privater (§ 1 Abs. 2 Z. 1)" ersetzt.

49. Im § 12 Abs. 6 wird im zweiten Satz nach der Wortfolge: „Der Bewilligungsbescheid hat" die Wortfolge „die Vorschreibung jener Auflagen, durch deren Erfüllung den Bestimmungen der §§ 9, 12a und 13 Abs. 2 entsprochen wird," eingefügt und der Doppelpunkt durch einen Punkt ersetzt.

50. Im § 12 Abs. 6 entfallen die drei Aufzählungspunkte.

Zu Z. 49 und 50:

VD Die Änderungsanordnungen könnten zu einer zusammengefasst werden, welche lautet:

§ 12 Abs. 6 zweiter Satz lautet:

Z. 49

ÖSTB Bezug nehmend auf den übermittelten Entwurf einer 2. Novelle zum NÖ Straßengesetz 1999, erlaubt sich die Stadtgemeinde Baden mitzuteilen, dass eine vertiefte Betrachtung des gegenständlichen Gesetzesentwurfes zeigt, dass der neu hinzugefügte letzte Satz in § 12 Abs. 6, wonach bei Straßenbauvorhaben der Gemeinde oder Privater eine Übereinstimmung mit dem Flächenwidmungsplan vorgesehen ist, abgemildert werden sollte.
Eine zwingende Übereinstimmung mit dem Flächenwidmungsplan ist vor allem im Bereich von Radwegen auf Privatgrund nicht immer umsetzbar.

51. Im § 12 Abs. 6 dritter Satz wird die Wortfolge: „des § 9 Abs. 1 und 2“ durch folgende Wortfolge ersetzt: „der §§ 9, 12a“.

Zu Z. 51:

VD Es sollte überprüft werden, inwiefern zwischen den einzelnen Zitaten tatsächlich das Wort „und“ gesetzt werden soll, da ja nicht ein kumulatives Zusammentreffen dieser Bestimmungen erforderlich ist. Von daher sollte überlegt werden, die Wortfolge des „§ 9 Abs. 1 und 2 und §“ durch folgende Wortfolge zu ersetzen: „der §§ 9, 12a oder“.

52. Im § 12 Abs. 6 wird folgender Satz angefügt: „Bei Straßenbauvorhaben der Gemeinde oder Privater (§ 1 Abs. 2 Z. 2) ist zusätzlich eine Übereinstimmung mit dem Flächenwidmungsplan erforderlich."

Zu Z. 52:

VD Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob diese in § 12 Abs. 6 angeführte Bestimmung nicht eher in § 9 aufgenommen werden sollte. Weiters sollte überlegt werden, ob anstatt einer „Übereinstimmung mit dem Flächenwidmungsplan" direkt normiert werden sollte, dass eine Widmung als öffentliche Verkehrsfläche vorliegen muss.

z.52

STADIR 5) Nach § 12 Abs.6 soll bei Straßenbauvorhaben die Übereinstimmung mit dem Flächwidmungsplan erforderlich sein. Dies stellt die Gemeinden vor das Problem, dass oftmals Straßenbauvorhaben parallel mit Umwidmungsvorhaben ablaufen. Auch die Planungsfreiräume der Gemeinden beziehungsweise die Möglichkeiten zur Berücksichtigung von Anrainerwünschen werden dadurch stark eingeschränkt.
Es wird daher angeregt, die Bestimmung so abzuändern, dass die Übereinstimmung mit dem Flächenwidmungsplan **herzustellen bzw herstellbar** ist, jedenfalls keine Bedenken gegen eine Änderung des Flächenwidmungsplan vorliegen.

z.52

Im Gegensatz zur Vergangenheit darf nunmehr wegen der Bezugnahme auf den FWP eine Gemeindestraße erst gem. §12 baubewilligt werden, wenn eine Widmung als Gemeindestraße vorliegt. Eine Landesstraße hingegen wird gem. §12 bewilligt, ohne dass eine Verordnung im Sinne des Straßengesetzes vorliegt, da die Verordnung im Verzeichnis erst aufgrund der Baubewilligung erfolgt. Diese Vorgangsweise ist zumindest erklärungsbedürftig.
Im Falle der Landesstraße besteht im Gegensatz zur Gemeindestraße kein rechtsverbindlicher Bezug auf ein Planungsinstrument, welches auf die zukünftige Entwicklung gerichtet ist. Das NÖ Verkehrskonzept ist derzeit dahingehend rechtlich „zahnlos" (siehe auch Enteignungsverfahren B46 Laa/Thaya)..

53. Im § 12 werden folgende Abs. 7 und 8 angefügt:

„(7) Die Bewilligung ersetzt alle nach anderen landesrechtlichen Vorschriften erforderlichen Bewilligungen mit Ausnahme jener nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz, LGBl. 5500.

(8) Die Bewilligung hat dingliche Wirkung."

Zu Z. 53:

VD Das Zitat in § 12 Abs. 7 hat zu lauten: „§ 10 des NÖ Naturschutzgesetzes 2000".

Zu der beabsichtigten Bestimmung des § 12 Abs. 7 ist zu bedenken, dass sich diese nicht nur auf die Bewilligung von Landesstraßen, sondern auch auf die Bewilligung von Gemeindestraßen bezieht. Abgesehen davon, dass bei der straßenrechtlichen Bewilligung ein anderer Maßstab anzuwenden ist als z.B. bei Bewilligungen nach dem NÖ Naturschutzgesetz 2000 oder dem NÖ Nationalparkgesetz, so stellt sich für Gemeindestraßen das verfassungsrechtliche Problem, dass die straßenrechtliche Bewilligung im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu erteilen ist, naturschutzrechtliche bzw. nationalparkrechtliche Bewilligungen jedoch nicht zu diesen Angelegenheiten zählen. Von daher bestehen gegen diese Bestimmung verfassungsrechtliche Bedenken.

Z. 53

UAW **Der NÖ Umweltanwaltschaft liegt die Stellungnahme der Abteilung RU5 – Naturschutz vom 23.4.2009, Zl. RU5-A-7/197-2009 vor, in der zu der neu einzufügenden Bestimmung des § 12 Abs.7 kritisch Stellung genommen wird.**

Die NÖ Umweltanwaltschaft schließt sich den von der Naturschutzabteilung vorgebrachten Bedenken vollinhaltlich an und spricht sich gegen den gegenständlichen Novellierungsentwurf in der vorliegenden Form aus.

Zu Z. 53 (§ 12 Abs.7 und 8):

LK Für den Bau und die Umgestaltung einer Straße ist eine Bewilligung nach dem NÖ Straßengesetz 1999 erforderlich. Dabei soll es auch bleiben. Die Bewilligung nach dem NÖ Straßengesetz 1999 soll jedoch alle nach anderen landesrechtlichen Vorschriften erforderlichen Bewilligungen mit Ausnahme des § 10 NÖ Naturschutzgesetz ersetzen. Diese Regelung dient der Verwaltungsvereinfachung und wird daher ausdrücklich begrüßt.

RU5 Zur Bestimmung des neu geregelten § 12 Abs. 7 wird einerseits darauf hingewiesen, dass das NÖ Naturschutzgesetz **2000** nicht vollständig zitiert wird, andererseits ist zu dieser Bestimmung in den Erläuterungen zum Verhältnis zu anderen landesrechtlichen Vorschriften ausgeführt: 2.5

Das Verhältnis zu anderen landesrechtlichen Vorschriften, die Projektbewilligungen vorsehen, ändert sich insofern, als derartige Bewilligungen nunmehr für Landesstraßen generell entfallen sollen. Dies war freilich schon bisher zumeist in den einzelnen Materiengesetzen in Form von Ausnahmetatbeständen so geregelt. Die einzige Ausnahme hievon stellt aus gemeinschaftsrechtlichen Gründen die Naturverträglichkeitsprüfung nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz 2000 dar. Diese ist gegebenenfalls auch weiterhin parallel zum straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren (oder im Rahmen der Mitanwendung der einschlägigen landesrechtlichen Bestimmungen durch die UVP-Behörde) durchzuführen.

Bisher stellte § 8 des NÖ NSchG 2000 in Verbindung mit dem oben bereits erwähnten § 7 Abs. 5 NÖ NSchG 2000 einen Bewilligungstatbestand dar.
Gemäß diesen Bestimmungen liegt eine naturschutzrechtliche **Bewilligungspflicht** für Straßen (soweit sie Bauwerke darstellen) in **Landschaftsschutzgebieten** vor.

Bewilligungspflichten für Straßen liegen bisher jedoch auch gemäß § 11 NÖ NSchG 2000 in **Naturschutzgebieten** sowie für Eingriffe in **Naturdenkmale** (§12) vor.
Weiters unterliegen der landesrechtlichen **Bewilligungspflicht** alle Eingriffe in die **Nationalparke** gemäß dem NÖ Nationalparkgesetz wie auch Eingriffe in **geschützte Höhlen** gemäß dem NÖ Höhlenschutzgesetz.

Durch den neu eingefügten § 12 Abs. 7 in der 2. Novelle zum NÖ Straßengesetz 1999 würden alle diese Bewilligungspflichten entfallen.
Somit könnte z.B. eine Straße in einem Nationalpark oder Naturschutzgebiet rein straßenrechtlich genehmigt und errichtet werden, ohne dass die Naturschutzbehörde zugezogen wird.

Eine entsprechende Berücksichtigung der o.a. Bewilligungspflichten für Straßenbauten wird aus naturschutzfachlicher Sicht jedoch auch weiterhin als unbedingt erforderlich erachtet und kann dem ggst. Novellierungsentwurf in der vorliegenden Form unsererseits daher in keiner Weise zugestimmt werden.

54. Nach dem § 12 wird folgender § 12a eingefügt:

„§ 12a
Öffentliches Interesse

(1) Im **Bewilligungsverfahren** gemäß § 12 ist zu **prüfen**, ob das Vorhaben im öffentlichen Interesse liegt.

(2) Die Errichtung oder Änderung von Straßen liegt insbesondere dann im **öffentlichen Interesse**, wenn

- o die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs verbessert wird, wobei insbesondere auf die Interessen der Fußgänger und Radfahrer Bedacht zu nehmen ist,
- o durch Baumaßnahmen ungünstige Verkehrsverhältnisse verbessert werden können,
- o durch den Bau der neuen Straße für die Verkehrsteilnehmer ein größerer Zeitaufwand vermieden werden kann,
- o unter Berücksichtigung überörtlicher und örtlicher Planungsakte, insbesondere der Raumordnungsprogramme des Landes und der betroffenen Gemeinden, ein Verkehrsbedürfnis oder, im Fall eines Straßenbauvorhabens des Landes oder Privater (§ 1 Abs. 2 Z. 1), ein übergeordneter Bedarf vorhersehbar ist.

(3) Ein **übergeordneter Bedarf** liegt vor, wenn eine Straße für die Erhaltung und den erforderlichen Ausbau eines überörtlichen Straßennetzes in einer Region oder im ganzen Land notwendig ist.
Dabei ist auf

- o die aktuellen und innerhalb eines Prognosezeitraums von 20 Jahren zu erwartenden Anforderungen an das Straßennetz und
- o auf die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Vernetzung mit benachbarten Regionen

Bedacht zu nehmen.

(4) Die öffentlichen **Interessen** im Sinne des Abs. 2 sind mit allfälligen gegenläufigen öffentlichen Interessen und den geschützten Rechten der vom Vorhaben betroffenen Parteien, insbesondere mit dem Schutz des Grundeigentums, **abzuwägen**."

Zu Z. 54:

VD Zur Verwendung des Begriffes „Änderung von Straßen" im § 12a Abs. 2 weisen wir darauf hin, dass im § 12 Abs. 1 der Terminus „Umgestaltung von Straßen" verwendet wird.
Zu Abs. 3, welcher auf „eine Straße" abstellt, sollte überlegt werden, ob dieser Begriff weit genug ist. Man denke z.B. an eine notwendige Verbreiterung einer Straße.

Zu Abs. 4 stellt sich die Frage, ob die darin angeführte Interessensabwägung erst dazu führt, dass das Vorhaben gemäß Abs. 1 im öffentlichen Interesse liegt.
Weiters ist festzustellen, dass § 9 Abs. 1 auf die „öffentlichen Interessen nach § 12a" abstellt, § 12a jedoch von dem „öffentlichen Interesse" (Einzahl) handelt.

Anregung:
Es müsste überlegt werden, ob im § 13 Abs. 1 Z. 1 der Klammerausdruck „Straßenerhalter" beibehalten werden kann.

55. Im § 13 Abs. 1 Z. 2 wird nach dem Wort „sollen" folgende Wortfolge eingefügt: „oder deren Grundstücke für Baumaßnahmen zum Schutz vor Beeinträchtigungen von Personen und Sachen (§ 10 Abs. 1) oder für Ausgleichsmaßnahmen (§ 4 Z. 14) herangezogen werden sollen"

Zu Z 55 (§ 13 Abs. 1 Z 2):

BKA Laut der Novellierungsanordnung in Z 55, soll nach dem Wort „sollen" eine neue Wortfolge eingefügt werden. Die neu einzufügende Wortfolge könnte aber bereits nach dem Wort „durchgeführt" folgen; die Worte „werden sollen" könnten demnach an dieser Stelle, dh. aus dem bisherigen § 13 Abs. 1 Z 2, gestrichen werden.

BLOHS **3. Parteistellung im Bewilligungsverfahren**

Z 55 bis Z 58

Der Nachbarbegriff ist im Rahmen der Parteistellung beim Bewilligungsverfahren gemäß § 12 des vorliegenden Entwurfes viel zu eng gefasst. Straßen verursachen häufig sowohl bei der Errichtung, als auch im Betrieb große Umweltauswirkungen in einer großen Umgebung. Dementsprechend sollten nicht nur die direkten Anrainer Parteistellung im Bewilligungsverfahren erhalten, sondern alle, die von einem Straßenbauvorhaben in irgendeiner Weise betroffen sind.

Die im gegenständlichen Entwurf gewährten subjektiv-öffentlichen Rechte (§ 13) sind noch unzureichender. Den Nachbarn wird nicht einmal der Schutz vor Immissionen, wie in der NÖ Bauordnung 1996, zugestanden. Da der Schutz der Gesundheit Vorrang haben muss, wäre es dringend erforderlich, die Rechte der Bevölkerung hinsichtlich Immissionsschutzes durch entsprechende Bestimmungen im NÖ Straßengesetz zu verbessern.

56. Im § 13 Abs. 1 Z. 3 wird die Wortfolge „die für den geplanten Straßenbau beanspruchte Flächen“ durch folgende Wortfolge ersetzt: „jene Grundflächen, auf denen das Straßenbauvorhaben projektgemäß ausgeführt werden soll, unmittelbar“. Weiters wird nach dem Wort „(**Nachbarn**)“ folgende Wortfolge eingefügt: „; als unmittelbar angrenzend gelten auch Grundstücke, 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 der öffentlichen Straße verwendet werden“.

Zu Z. 55, 56 und 57 (§ 13 Abs. 1):

LK Bis jetzt waren nur diejenigen Eigentümer von Grundstücken Nachbarn im Sinne dieses Gesetzes, die mit ihren Grundstücken an jene Grundflächen angrenzen, auf denen das Straßenbauvorhaben projektgemäß ausgeführt werden soll. In Hinkunft gelten aber auch all diejenigen Grundstücke als unmittelbar angrenzend, die von jenen Grundflächen, auf denen das Straßenbauvorhaben ausgeführt werden soll, nur durch Grundflächen getrennt sind, die zum Zeitpunkt der Einreichung des Straßenbauvorhabens rechtmäßig als Zugang oder Zufahrt von der öffentlichen Straße verwendet werden. Die Erweiterung der Parteistellung der Grundstückseigentümer wird seitens der gefertigten Kammer ausdrücklich begrüßt.

Z 56

57. Im § 13 Abs. 1 letzter Satz wird die Wortfolge „dürfen nur die“ durch folgende Wortfolge ersetzt: „sind nur dann Parteien, wenn sie durch den geplanten Straßenbau und dessen Benützung in den“ und die Wortfolge „Rechte geltend machen“ durch folgende Wortfolge ersetzt: „Rechten berührt sind“.

Zu Z. 57:

VD Wir regen an, in der Änderungsanordnung die Wortfolge „und die Wortfolge“ durch die Wortfolge „; weiters wird die Wortfolge“ zu ersetzen.

Anregung:

Im § 13a Abs. 1 ist das Zitat „§ 5a Abs. 4 zweiter bis vierter Satz“ richtig zu stellen. Dabei ist jedoch zu prüfen, ob ein reines Zitat im Hinblick auf Straßenbauvorhaben Privater i.S. § 1 Abs. 2 Z. 1 ausreichend erscheint.

Ebenso erscheint eine Adaptierung von § 13a Abs. 2 erforderlich.

58. Im § 13 Abs. 2 wird nach der Wortfolge „**Subjektiv-öffentliche Rechte** sind" ein Doppelpunkt eingefügt.

59. Nach dem § 13a wird folgender § 13b eingefügt:

„§ 13b
Bauten an Landesstraßen

(1) **Außerhalb eines Ortsbereichs** nach § 1 Abs. 1 Z. 12 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl 8000, dürfen

- o in einer Entfernung bis zu 15 m beiderseits von Landesstraßen B oder von mit diesen vergleichbaren Straßenbauvorhaben Privater (§ 1 Abs. 2 Z. 1),
- o in einer Entfernung bis zu 10 m beiderseits von Landesstraßen L oder von mit diesen vergleichbaren Straßenbauvorhaben Privater (§ 1 Abs. 2 Z. 1) und
- o über oder unter allen Landesstraßen oder Straßenbauvorhaben Privater (§ 1 Abs. 2 Z. 1)

Neu-, Zu- und Umbauten sowie **Anlagen jeder Art weder errichtet noch abgeändert werden**.

(2) Der Bewilligungsinhaber gemäß § 12 hat **Ausnahmen** zuzustimmen, soweit dadurch

- o Rücksichten auf den Bauzustand der Straßenanlagen und des Straßenbildes,
- o der Lichtraum, der Verkehrszeichenraum und der für unterirdische Einbauten freizuhaltende Raum,
- o Rücksichten auf vorhandene Planungen für Straßenausbaumaßnahmen,
- o Rücksichten auf die künftige Verkehrsentwicklung aufgrund prognostizierbarer Verkehrszunahmen oder
- o erforderliche Maßnahmen nach § 10

nicht beeinträchtigt werden.

Die **Zustimmung gilt als erteilt**, wenn sie nicht binnen sechs Wochen nach Einlangen des Ersuchens nachweislich versagt wird. Im Fall der Versagung der Zustimmung entscheidet **auf Antrag** die **Behörde** über die Ausnahmebewilligung. Der Bewilligungsinhaber gemäß § 12 hat in diesem Verfahren Parteistellung.

(3) Die **Breite** der in Abs. 1 genannten Entfernungen ist vom äußeren Rand des Straßengrabens, bei aufgedämmten Straßen vom Böschungsfuß, bei im Gelände eingeschnittenen Straßen von der oberen Einschnittsböschungs-kante, in Ermangelung von Gräben und Böschungen von der äußeren Begrenzungslinie der Straßenbankette zu messen.

(4) Die Behörde hat auf Antrag des Bewilligungsinhabers gemäß § 12 die **Beseitigung** eines durch **vorschriftswidriges** Verhalten herbeigeführten **Zustandes** auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(5) Eine **Ersitzung** von Rechten an Straßengrund und Straßenbauwerken (§ 4 Z. 2) ist **ausgeschlossen**."

Zu Z. 59:

VD Im Hinblick darauf, dass die in § 13b Abs. 1 angeführten Aufzählungspunkte des Öfteren zu zitieren sein werden, erscheint eine Untergliederung in Ziffern sinnvoll.

Die angeführte Formulierung „von mit diesen vergleichbaren Straßenbauvorhaben Privater" ist unklar, insbesondere auch der Zeitpunkt, ab welchem darauf abgestellt werden kann. Da sich erst auf Grund der Aufnahme in das NÖ Landesstraßenverzeichnis ergibt, ob es sich um eine Landesstraße B oder Landesstraße L handelt, wird wohl erst darauf abgestellt werden können.
Im letzten Aufzählungspunkt kann wohl erst frühestens auf das Straßenbauvorhaben Privater abgestellt werden, wenn eine Bewilligung nach § 12 vorliegt.

Der in Abs. 2 verwendete Begriff „Straßenanlagen" ist neu, er sollte durch einen bereits verwendeten Begriff ersetzt werden.

VD Die in Abs. 2 letzter Aufzählungspunkt „erforderliche" Maßnahme nach § 10 ist unklar, da in § 10 nicht auf eine „Erforderlichkeit" abgestellt wird.

Im Abs. 3 sollte im Wort „Einschnittsböschungs-kante" der Bindestrich entfallen.

Anregung:
Es sollte überlegt werden, inwiefern in § 14 Abs. 1 und 4 Änderungen erforderlich sind, da gemäß § 4 Z. 6 der Straßenerhalter keine Straßen mehr baut.

Dies sollte auch im Hinblick auf § 15 geschehen.

Zu Z. 59 (§ 13 b – Bauten an Landesstraßen):

LK In Hinkunft sollen – analog zur Vorläuferbestimmung in § 24 Abs.2 und 7 NÖ Landesstraßengesetz – außerhalb eines Ortsbereichs in einer Entfernung bis zu 15 m beiderseits von Landesstraßen B und in einer Entfernung bis zu 10 m beiderseits von Landesstraßen L Neubauten, Zubauten und Umbauten sowie Anlagen jeder Art weder errichtet noch abgeändert werden dürfen, sofern der Straßenerhalter diesem Vorhaben nicht zustimmt. Die Zustimmung des Straßenerhalters gilt dann als erteilt, wenn diese nicht binnen sechs Wochen ab Einlangen des Ersuchens vom Straßenerhalter abgelehnt wird.
Diese Regelung wird ausdrücklich befürwortet; es wird jedoch gefordert, dass eine ähnliche Regelung auch für Gemeindestraßen gilt.

Zu § 13 b Abs.5 sowie § 18 Abs.1 des Entwurfes: z.59 z.72

LK Nach diesen Bestimmungen soll eine Ersitzung von Rechten am Straßengrund und an Straßenbauwerken ausgeschlossen sowie festgehalten werden, dass durch eine Sondernutzung in Sinne des § 18 Abs.1 keine Rechte ersessen werden können. Wenngleich diese Bestimmungen aus Sicht des Landes Niederösterreich nachvollziehbar erscheinen, sind sie aufgrund des massiven Eingriffes in zivile Rechte unter anderem auch von Landwirten äußert problematisch. Die Möglichkeit zur Geltendmachung von ersessenen Rechten auch am Straßengrund soll weiterhin möglich bleiben und nicht unter Hinweis auf Verteuerungen von Straßenbauprojekten (da der ersessene Grund wieder zurückgekauft werden muss) verhindert werden.

STADIR 7) Es fehlt die Klarstellung, dass eine Ersitzung von Straßengrund und Straßenbauwerken auch bei Gemeindestraßen ausgeschlossen ist - § 13b spricht nur von Bauten an Landesstraßen. z.59

Zu 13b) z. 59

BD2 Zu Absatz (1)
Grundsätzlich wurde mit der Verländerung der Landesstraßen B die Übernahme von Schutzbestimmungen in das NÖ Straßengesetz – im Gegensatz zu Straßengesetzen anderer Bundesländer- verabsäumt. Diese Festlegung ist daher nunmehr zu befürworten.
Die Bezugnahme auf das NÖ Raumordnungsgesetz erscheint im Hinblick auf die Handhabung als problematisch.
Wenn – zur Vermeidung von Ausfahrten – im FWP ein Ggü – Ausfahrtsverbot festgelegt wird, liegt u.U. die Landesstraße bereits innerhalb der Siedlungsgebietes und ergibt sich juristisch ein Widerspruch. Wie ist die Lage bei einseitigen Ortsbereichen zu sehen. Befindet sich dann die Straße außerhalb oder innerhalb?
Eine leichtere Handhabung wäre durch Bezugnahme auf Ortsgebiete im Sinne des §53/17a StVO gegeben.
Bezüglich des Verfahrens im Zusammenhang mit Zu- und Abfahrten siehe auch Stellungnahme zu §4.
Innerhalb des angeführten Bereiches sollten auch Lagerungen (z.B. Holz) unterbunden werden

Zu Absatz (2)
Hier wären auch „Rücksichten auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs" einzubeziehen.
Soll wirklich nur im Falle eines Verfahrens gem. §12 der Bewilligungsinhaber Parteienstellung haben? ; wäre hier nicht der Straßenerhalter oder dgl. besser , da bei Fehlen eines Bewilligungsverfahrens (z.B.Altbestand der Straße) die o.a. Bestimmungen nicht zum Tragen kommen.

In welcher Relation ist dieses Bauverbot bezogen auf die Flächenwidmung und Bebauungsplanung zu sehen?

Ist in diesem Fall der Strittigkeit die Behörde im Sinne des §12 des Straßengesetzes (also BH) und nicht die Behörde zu Festlegung der VO (Landesregierung) zuständig? – Dies sollte dargelegt werden.

60. Im § 14 Abs. 2 Z. 1 wird die Wortfolge „und Erhaltungsmaßnahmen“ durch folgende Wortfolge ersetzt: „ **winterdienstlicher Maßnahmen** und **Erhaltungsmaßnahmen**“.

Zu § 14: Abs. 3:

LK In diesem Paragraphen finden sich eine Reihe von Verpflichtungen der Grundeigentümer, die diese zu dulden haben. Im Streitfall muss die Behörde auf Antrag eines der Beteiligten über die Zulässigkeit und den notwendigen Umfang von diesen Verpflichtungen entscheiden. Ausgenommen von dieser Entscheidungskompetenz ist jedoch die Verpflichtung gemäß § 14 Abs. 2 Z 3, wonach auf der Straße anfallende Oberflächenwässer flächenmäßig auf die umliegenden Grundstücke abfließen können müssen.

Im Fall einer punktuellen Ableitung dieser Oberflächenwässer oder anderer Probleme in diesem Zusammenhang hat bis jetzt keine Kompetenz der Behörde bestanden, auf Antrag den Streit zu entscheiden. Daher wird seitens der gefertigten Kammer gefordert, auch § 14 Abs. 2 Z 3 in die Entscheidungskompetenz mit auf zu nehmen.

61. Nach dem § 14 wird folgender § 14a eingefügt:

„§ 14a
Waldungen

Auf Antrag des Straßenerhalters kann die Behörde, wenn es Rücksichten des Bestandes der Straße oder der Straßenerhaltung erfordern, durch Bescheid anordnen, dass ohne Anspruch auf Entschädigung der an eine Landesstraße angrenzende **Wald** in einer Breite von 4 m beiderseits der Straße **abzuholzen**, **auszulichten** oder **in einer bestimmten Weise** zu **bewirtschaften** ist."

zu Z. 61 (§ 14a):

GVV Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert kann das Land NÖ als Straßenerhalter Pflegemaßnahmen für den an eine Landesstraße angrenzenden Wald bis zu einer Breite von 4 m ohne Entschädigungsanspruch veranlassen. Eine analoge Regelung wäre auch für die NÖ Gemeinden konsequent.

Zu Z. 61 (§ 14 a Waldungen):

LK Gemäß dieser Bestimmung soll dem Land Niederösterreich wieder die Möglichkeit geboten werden, bei der Bezirkshauptmannschaft zu beantragen, dem Waldeigentümer per Bescheid aufzutragen, den an eine Landesstraße angrenzenden Wald aus Rücksicht auf den Bestand der Straße oder der Straßenerhaltung in einer Breite von 4 m beiderseits der Straße entweder abzuholzen, auszulichten oder in einer bestimmten Weise zu bewirtschaften.

Die gefertigte Kammer spricht sich aus folgenden Gründen gegen diese Wiedereinführung der seinerseits im § 25 Landesstraßengesetz enthaltenen Bestimmung aus:
Zunächst ist zu kritisieren, dass diese Abholzung oder Auslichtung ohne Entschädigungsanspruch des betroffenen Grundeigentümers möglich ist. De facto kommt daher diese Maßnahme einer Enteignung gleich und wird weiters darauf hingewiesen, dass in der Vorläuferbestimmung (§ 25 NÖ Landesstraßengesetz) eine entschädigungslose Abholzung nicht vorgeschrieben war.

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass in der Vorläuferbestimmung des § 25 NÖ Landesstraßengesetz für Schutz- oder Bannwälder eine Ausnahmemöglichkeit bestanden hat. Die Aufnahme dieser Ausnahmemöglichkeit in den aktuellen Entwurf sollte vorgesehen werden.

62. Im § 15 Abs. 1 wird nach der Wortfolge „(einschließlich des Winterdienstes) und“ das Wort „der“ eingefügt.

63. Im § 15 Abs. 3 wird nach der Wortfolge „bei **Nebenanlagen** für die“ das Wort „Erhaltung, “ eingefügt und nach der Wortfolge „Glatteisbekämpfung zu sorgen und“ folgende Wortfolge eingefügt: „o für die Errichtung, die Erhaltung und den Betrieb von **Straßenbeleuchtungseinrichtungen** zu sorgen und“.

Zu Z 63 (§ 15 Abs. 3):

BKA Die Wort „und“ könnte am Ende jedes einzelnen Aufzählungspunkts durch einen Beistrich ersetzt werden, außer zwischen dem vorletzten und dem letzten Aufzählungspunkt.

VD Anstatt der Änderungsanordnung „und nach der Wortfolge ... folgende Wortfolge eingefügt:“ könnte auch folgende Formulierung verwendet werden: „und vor dem vierten Aufzählungspunkt folgender Aufzählungspunkt eingefügt:“

zu Z. 63 (§ 15 Abs. 3):

GVV Der Entwurf sieht vor, dass bei Landstraßen die Gemeinden im Ortsbereich die Nebenanlagen erhalten und auch für die Errichtung, die Erhaltung und den Betrieb von Straßenbeleuchtungseinrichtungen sorgen müssen.

Das sind neue gesetzliche Verpflichtungen, die den Gemeinden erhebliche Kosten verursachen. In den Erläuterungen wird dazu angemerkt, dass diese Kosten schon bisher – ohne gesetzliche Regelung – von den Gemeinden getragen wurden.

Das rechtfertigt jedoch nicht aus einer freiwilligen Kostenübernahme eine gesetzliche Verpflichtung für Gemeinden zu statuieren. Vielmehr sollte der bisherige Zustand, dass die Gemeinden sich vertraglich dem Land gegenüber zu bestimmten Leistungen verpflichtet haben, beibehalten werden, zumal uns kein Anlass für allfällige Streitigkeiten zwischen den beiden Vertragspartner diesbezüglich bekannt sind.

STADIR 8) Gemäß § 15 soll die Gemeinde bei Landesstraßen im Ortsbereich unter anderem für die Errichtung, die Erhaltung und den Betrieb von Straßenbeleuchtungseinrichtungen sorgen. Warum dies auch für Landesstraßen B gelten soll, ist fraglich, erfolgte doch bisher die Kostentragung bei diesen Straßen durch das Land. Z. 63

Z. 63

BD2 **Zu §15.3.**
Es wird auf den Widerspruch zu den Bestimmungen der §§31 und 32 der StVO 1960 hingewiesen, wonach die Kostentragungspflicht für Straßenbeleuchtungen (diese sind auch Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs gem. §31 StVO) dem Straßenerhalter zukommt und nur in Kreuzungsbereichen eine Spezialregelung besteht. Welches Gesetz gilt in ein und der selben Sache???

64. Im § 16 wird in der Überschrift die Wortfolge „Beiträge von“ durch die Wortfolge „Tragung der Mehrkosten durch“ ersetzt.

Zu §16

BD2 Hat sich wegen der komplexen Beweislage (Beispiel Landesstraße L6 bei Deutsch Wagram, BH Gänserndorf) im Streitfall vielfach als kaum vollziehbar ergeben. Ist also nur jenen Sonderfällen anwendbar, wenn 1 Unternehmen als Verursacher als nahezu alleiniger Verursacher des Schwerverkehrs in Betracht kommt.

65. Im § 16 Abs. 1 wird die Wortfolge „in der Höhe der nachgewiesenen Mehrkosten einen **Kostenbeitrag** zu leisten“ durch folgende Wortfolge ersetzt: „die **Mehrkosten** zu tragen“.

66. Im § 16 Abs. 2 wird die Wortfolge „einen **Beitrag** zur Deckung der“ durch das Wort „diese“ und das Wort „leisten“ durch das Wort „tragen“ ersetzt.

67. Im § 16 Abs. 3 wird das Wort „**Beiträge**“ durch das Wort „**Mehrkosten**“ ersetzt.

68. § 16 Abs. 4 erster Satz lautet: „Kommt es zu keiner schriftlichen Vereinbarung über die Tragung der Mehrkosten, hat die **Behörde** auf Antrag des Straßenerhalters diese festzusetzen.“.

Zu Z. 68:

VD Es sollte überlegt werden, die Worte „keiner“ und „Vereinbarung“ fett zu drucken.

69. Im § 16 Abs. 4 zweiter Satz entfällt das Wort „beitragspflichtige".

Zu Z. 69:

VD Die Änderungsanordnung müsste lauten:
Im § 16 Abs. 4 dritter Satz entfällt das Wort ...

70. Im § 16 Abs. 4 werden folgende Sätze angefügt: „Kommt das Unternehmen seiner **Mitwirkungspflicht** nicht nach, kann die Behörde der Entscheidung über die Tragung der Mehrkosten den Sachverhalt, so weit er festgestellt wurde, zu Grunde legen. Voraussetzung dafür ist, dass das Unternehmen nachweislich auf die Folgen einer unterlassenen Mitwirkung hingewiesen worden ist."

Zu Z. 70:

VD Es erscheint ausreichend, bloß eine Mitwirkungspflicht des Unternehmens festzulegen.

71. Im § 16 entfällt der Abs. 5.

72. Im § 18 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt: „Durch eine Sondernutzung werden **keine Rechte ersessen**."

Zu Z. 72:

VD In der Änderungsanordnung sollte vor dem Wort „angefügt" die Wortfolge „in einer neuen Zeile" eingefügt werden.

Grundsätzlich verweisen wir darauf, dass die geplante Regelung eine zivilrechtliche Bestimmung darstellt, für deren Erforderlichkeit eine ausreichende Begründung notwendig ist. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die (kritische) Abhandlung von Auckenthaler, Ausschluss des orignären Erwerbs an öffentlichem Gut durch Landes-Zivilrecht?, in: JBl. 1994/444.

Weiters sollte überlegt werden, in § 18 Abs. 1 und Abs. 2 zweiter Aufzählungspunkt jeweils das Wort „Straßenverwaltung" durch das Wort „Straßenerhalter" zu ersetzen.

ÖSTB • **§ 18:** Welche Zusammenhänge bestehen mit dem NÖ Gebrauchsabgabegesetz? Welche Mittel stehen der Straßenverwaltung gegen einen widerstrebenden Sondernutzer zur Verfügung? Z.B. Sondernutzung ohne Zustimmung oder entgegen der Vereinbarung. z.72

ÖSTB Weiters ist der eingefügte letzte Satz im 1. Absatz des § 18 aufgefallen, wonach durch eine Sondernutzung keine Rechte ersessen werden. z.7

Diese aus Sicht des Landes verständliche Absicherung kann für Gemeinden zum Nachteil gereichen.

Die Stadtgemeinde Baden führt seit mehr als 100 Jahren entlang der B 17 (Triester Straße) außerhalb des Gemeindegebietes von Baden Wasserrohre von Ebenfurth nach Baden. Durch das Landesprojekt „Umfahrung Sollenau – Theresienfeld" ist eine Umlegung der Badener Wasserleitung erforderlich.
Nun stellt sich die Frage der Kostentragung.
In derartigen Fällen, wo konkret seit 1901 Grund der Monarchie und in deren Nachfolge durch das Überleitungsgesetz 1920 des Bundes und letztendlich, über das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz 2002, des Landes Niederösterreich benutzt wird, ist zur Klärung von Rechtsstreitigkeiten, wenn es keine schriftlichen Verträge gibt, auch die Ersitzung von Nutzungsrechten heranzuziehen, die durch den neu aufgenommenen Satz im NÖ Straßengesetz wiederum ausgeschlossen wird.

73. Die §§ 19 bis 21 erhalten die Bezeichnung §§ 25 bis 27.

74. Nach dem § 18 wird folgender Abschnitt eingefügt:

„Umgebungslärmschutz

§ 19

Erhebung der Hauptverkehrsstraßen

(1) Die Landesregierung hat **Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern** und sämtliche **Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr festzustellen**. Die Gemeinden sind auf Verlangen verpflichtet, der Landesregierung rechtzeitig bekannt zu geben, für welche Gemeindestraßen diese Voraussetzungen zutreffen. Diese Feststellung ist bis 31. Mai 2010 und danach jeweils alle fünf Jahre zu aktualisieren.

(2) Die Landesregierung hat **Ballungsräume** und **sämtliche Hauptverkehrsstraßen festzustellen**. Die Gemeinden sind auf Verlangen verpflichtet, der Landesregierung rechtzeitig bekannt zu geben, für welche Gemeindestraßen diese Voraussetzungen zutreffen. Diese Feststellung ist bis 31. Mai 2013 und danach jeweils alle fünf Jahre zu aktualisieren.

(3) Die gemäß Abs. 1 und 2 festgestellten Ballungsräume und Hauptverkehrsstraßen sind jeweils **spätestens binnen einem Monat** nach den in Abs. 1 genannten Terminen der **Europäischen Kommission mitzuteilen**.

§ 20

Strategische Lärmkarten

(1) Die Landesregierung hat eine **strategische Lärmkarte** für

1. Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und
2. alle Straßen in Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern

auszuarbeiten. Diese strategischen Lärmkarten sind bis 31. Mai 2012 und danach alle fünf Jahre jeweils bis zum 31. Mai **zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten**.

(2) Die Landesregierung hat bis spätestens 31. Mai 2012 eine strategische Lärmkarte für

1. Hauptverkehrsstraßen und
2. alle Straßen in Ballungsräumen

auszuarbeiten. Diese strategischen Lärmkarten sind alle fünf Jahre jeweils bis zum 31. Mai **zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten**.

(3) Die strategischen Lärmkarten haben den durch Verordnung gemäß § 24 festgelegten **Anforderungen** zu entsprechen.

(4) Im Rahmen der Ausarbeitung der Lärmkarten sind die betroffenen **Gemeinden** auf Verlangen der Landesregierung **verpflichtet**, die dafür erforderlichen Daten zu erheben und der Landesregierung zu übermitteln.

(5) Die strategischen Lärmkarten sind von der Landesregierung jeweils **spätestens binnen einem Monat** nach den in Abs. 1 und 2 genannten Terminen der **Europäischen Kommission zu übermitteln**.

§ 21

Aktionspläne

(1) Die **Landesregierung** hat für

1. Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und
2. alle Straßen in Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern

auf Grundlage der strategischen Lärmkarten nach § 20 Abs. 1 **Aktionspläne auszuarbeiten**. Diese Aktionspläne sind im Fall von bedeutsamen Entwicklungen, die sich auf die Lärmsituation auswirken, zumindest aber bis 31. Mai 2013 und danach alle fünf Jahre jeweils bis zum 31. Mai **zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten**.

(2) Die **Landesregierung** hat bis spätestens 31. Mai 2013 für

1. Hauptverkehrsstraßen und
2. alle Straßen in Ballungsräumen

auf Grundlage der strategischen Lärmkarten nach § 20 Abs. 2 **Aktionspläne auszuarbeiten**. Die Aktionspläne sind im Fall von bedeutsamen Entwicklungen, die sich auf die Lärmsituation auswirken, zumindest aber alle fünf Jahre jeweils bis zum 31. Mai **zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten**.

(3) Die Aktionspläne gemäß Abs. 1 und 2 haben den durch **Verordnung** gemäß § 24 festgelegten **Anforderungen** zu entsprechen.

(4) Durch Abs. 1 und 2 werden **keine subjektiv-öffentlichen Rechte** begründet.

(5) Die Aktionspläne sind von der Landesregierung jeweils **spätestens binnen einem Monat** ab den in Abs. 1 und 2 genannten Terminen der **Europäischen Kommission zu übermitteln**.

§ 22

Umweltinformation, Öffentlichkeitsbeteiligung und Veröffentlichung

(1) Die **Entwürfe** der **Aktionspläne,** die zugehörigen **strategischen Lärmkarten** und eine verständliche **Zusammenfassung** der wichtigsten Punkte der Entwürfe sind von der Landesregierung während der Amtsstunden beim Amt der Landesregierung mindestens sechs Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und im Internet zu **veröffentlichen**. Die öffentliche Auflegung ist im Amtsblatt kundzumachen. Die Kundmachung hat den Ort, den Zeitraum der Auflegung (Auflagefrist), die Amtsstunden, während derer in die Unterlagen Einsicht genommen werden kann, und die Fundstelle im Internet zu enthalten. Weiters hat die Kundmachung den Hinweis zu enthalten, dass es jedermann freisteht, gegenüber der Landesregierung innerhalb der Auflagefrist eine schriftliche Stellungnahme abzugeben.

(2) **Der NÖ Umweltanwaltschaft** sowie den von den Festlegungen gemäß § 20 und den Aktionsplänen gemäß § 21 **betroffenen Gemeinden** sind die Entwürfe der Aktionspläne, die zugehörigen strategischen Lärmkarten und eine verständliche Zusammenfassung der wichtigsten Punkte der Entwürfe von der Landesregierung **zu übermitteln**. Die NÖ Umweltanwaltschaft und die betroffenen Gemeinden sind vor der Erlassung von Aktionsplänen innerhalb einer Frist von 4 Wochen **zu hören**.

(3) Während der Auflagefrist kann **jedermann** bei der Landesregierung schriftlich zu den Entwürfen der Aktionspläne **Stellung nehmen**. Rechtzeitig eingelangte Stellungnahmen sind von der Landesregierung bei der Erarbeitung der Aktionspläne in Erwägung zu ziehen.

(4) Die Bestimmungen des Abs. 1 Satz 1 bis 3 über die Auflegung gelten sinngemäß auch für **strategische Lärmkarten** und **Aktionspläne.**

§ 23

Umweltprüfung für Aktionspläne

Bei Vorliegen der sinngemäß anzuwendenden Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. 8000, sind die Entwürfe der Aktionspläne oder der Änderungen von Aktionsplänen einer **strategischen Umweltprüfung** gemäß § 4 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. 8000, bzw. einer Prüfung, ob eine solche durchzuführen ist, zu unterziehen.

§ 24

Verordnungsermächtigung-Umgebungslärm

Die Landesregierung hat **durch Verordnung** unter Bedachtnahme auf die Anhänge I bis VI der Richtlinie 2002/49/EG (§ 25 Z. 4) sowie die Erfahrungen und Erkenntnisse im Bereich des Lärmschutzes, der Lärmminderung und der Lärmverhütung **nähere Regelungen zu erlassen über:**

1. die Lärmindizes;
2. die Bewertungsmethoden für Lärmindizes,
3. die Schwellenwerte und Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen,
4. die Anforderungen für die Ausarbeitung, insbesondere Darstellung, Aufmachung, Datenformat und Inhalt, von strategischen Lärmkarten und von Aktionsplänen sowie der damit jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen,
5. die Festlegung der Ballungsräume,
6. die Festlegung der ruhigen Gebiete und
7. die elektronischen Datenformate für die Übermittlung der strategischen Lärmkarten, Geodaten, Aktionspläne und Berichte.

In einer solchen Verordnung kann auch die Verbindlichkeit von technischen Normen und Richtlinien, wie sie insbesondere in den Anhängen I bis VI der Richtlinie 2002/49/EG (§ 25 Z. 4) oder in Europäischen Normen (EN-Normen) enthalten sind, angeordnet werden."

Zu Z. 74:

VD Es sollte eine einheitliche Verwendung der Worte „Auflegung" bzw. „Auflegungsfrist" oder „Auflage" bzw. „Auflagefrist" stattfinden.

Im § 24 sollte auf S. 22 der letzte Satz linksseitig hinausgerückt werden.

zu Z. 74 (§ 20 Abs. 4)

GVV § 20 Abs. 4 des Entwurfes normiert die Verpflichtung der betroffenen Gemeinden, auf Verlangen der Landesregierung die zur Erstellung der strategischen Lärmkarten erforderlichen Daten zu erheben und der Landesregierung zu übermitteln.

Die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarte ist nach § 20 Abs. 1 eine Aufgabe der Landesregierung.

Im Sinne des § 2 F-VG sollte der aus der Besorgung von Aufgaben sich ergebende Aufwand von jener Gebietskörperschaft getragen werden, bei der er unmittelbar anfällt. Danach hätte das Land für die Behörde (Landesregierung), die im Vollzug tätig wird, den Aufwand zu tragen. Eine anders lautende gesetzliche Kostentragungsvorschrift müsste dem Sachlichkeitsgebot entsprechen. Es erscheint sachlich nicht gerechtfertigt, dass die Gemeinden für überregionale Verkehrsflächen (Hauptverkehrsstraßen und Straßen in Ballungsräumen) die für die Ausarbeitung der Lärmkarte erforderlichen Daten

erheben und der Landesregierung übermitteln soll. Abgesehen davon handelt es sich bei der Formulierung „erforderliche Daten" um einen unbestimmten Gesetzesbegriff, der dem verfassungsrechtlichen Determinierungsgebot nicht entspricht und daher nicht zulässig erscheint.

VSG 3) mit der Erhebung und Übermittlung der Daten für die Erstellung von Lärmdaten für und an das Land Niederösterreich entsteht den Gemeinden ein nicht quantifizierbarer bzw. nicht abgegoltener finanzieller Mehraufwand.

3) z 74 § 20 (

ÖSTB Hinsichtlich des mit der Erhebung und Übermittlung der Daten für die Erstellung von Lärmdaten für und an das Land Niederösterreich für die Gemeinden einhergehenden nicht quantifizierbaren bzw. nicht abgegoltenen finanziellen Mehraufwandes wird auf die beiliegende Stellungnahme des Magistrates der Stadt Wiener Neustadt verwiesen. 2.74 (§20(4))

Die Landesgruppe Niederösterreich des Österreichischen Städtebundes ersucht um Prüfung dieser Anregungen und Berücksichtigung, insbesondere hinsichtlich der Hintanhaltung von Mehrbelastungen für die Gemeinden.

ÖSTB Auswirkungen auf die Stadt Wiener Neustadt haben jedenfalls die neu geschaffenen Paragraphen 19 bis 24. In diesen Paragraphen wird der Umgebungslärmschutz (Umsetzung der Umgebungslärmschutzrichtlinie) geregelt. Demnach sind seitens der Landesregierung Ballungsräume (mehr als 250.000 Einwohner) und Hauptverkehrsstraßen (mehr als 3 bzw. 6 Mio. KFZ/Jahr) festzustellen und strategische Lärmkarten zu erarbeiten. z 74

Laut § 20 Abs. 4 sind die Gemeinden verpflichtet, der Landesregierung die erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen. Die Kosten bzw. der Mehraufwand für die Datenbereitstellung durch die Gemeinde kann derzeit nicht abgeschätzt werden, da keinerlei Angaben über die Art der erforderlichen Daten festgelegt wurde.

Aller Voraussicht nach wird es sich dabei aber um Lärmmessungen und Frequenzerhebungen an ausgewählten Straßenzügen handeln.

Seitens der Stadt wird daher vorgeschlagen, den § 20 Abs. 4 dahingehend abzuändern, dass die Gemeinden auf Verlangen der Landesregierung nur dann verpflichtet sind, die Daten zur Ausarbeitung der Lärmkarten der Landesregierung zu übermitteln, wenn es sich um Gemeindestraßen handelt. Auf Landesstraßen B und Landesstraßen L sollten die Daten von der Landesregierung selbst erhoben werden.

STADIR 2) Die finanziellen Auswirkungen der geplanten strategischen Lärmkarten und der Aktionspläne für die Gemeinden sowie noch nicht abschätzbare Kosten der Folgemaßnahmen bei Beeinträchtigungen und Störungen sind als problematisch zu werten. z.74

STADIR 3) Bei den vorgesehenen Aktionsplänen gemäß § 2 Z12 ist trotz der rechtlichen Unverbindlichkeit zu befürchten, dass von Bürgerinitiativen etc dadurch erhöhter Druck auf die Gemeinden zu rascheren Umsetzungsmaßnahmen ausgeübt werden kann. z.74

STADTR 9) Gemäß § 12 Abs.4 werden durch die Aktionspläne der NÖ Landesregierung keine subjektiv-öffentlichen Rechte begründet. Es bleibt aber zu befürchten, dass diese sehr wohl von Bedeutung sein werden und der Gemeinde Handlungsspielräume nehmen wird. Es wäre eine präzisere Formulierung diesbezüglich wünschenswert. Z.76 (§21

Zu §19

BD2 Siehe Feststellungen zu §4.10 Z.74

BLOMS **2. Mangelhafte Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie** Z.74

Die Umsetzung der UL-RL (RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) erfolgt nicht nur sehr verspätet, sondern ist zudem mangelhaft.

Diese Richtlinie wäre zum 18. Juli 2004 umzusetzen gewesen. Die Lärmkarten und Aktionspläne wurden bereits vor einigen Wochen ohne gesetzliche Grundlage in NÖ zur Stellungnahme aufgelegt.

Auf den veröffentlichten Lärmkarten, sowie in den regionalen Raumordnungsprogrammen fehlt u. a. die Darstellung der „ruhigen Gebiete" gemäß UL-RL. Zudem fehlen im vorliegenden Entwurf sowie im NÖ ROG 1976 Kriterien (u.a. Lärmindex) für die Bestimmung derartiger Gebiete. In § 24 des vorliegenden Entwurfes wird nur auf ohne Öffentlichkeitsbeteiligung zu erlassende Verordnungen verwiesen. Sollten die Grenzwerte ähnlich hoch, wie im Umgebungslärmschutzgesetz, festgelegt werden, wäre die UL-RL ausgehebelt.

Die Verpflichtung der Gemeinden, die Straßen bekannt zu geben, auf denen der Verkehr von 3 bzw. 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr überstiegen wird, ist völlig unpraktikabel. Viele Gemeinden wären nicht nur finanziell, sondern auch mit der Erhebung der Daten völlig überfordert. Die Folge wäre, dass zahlreiche Straßen nicht oder falsch erfasst werden würden, womit in zahlreichen Fällen gegen die EU-RL verstoßen werden würde.

Der Landesregierung sollte daher die Erhebung aller Daten, auch für Gemeindestraßen, vorbehalten bleiben, wobei nach der Erhebung und Veröffentlichung der Daten den Gemeinden und der Öffentlichkeit eine Einspruchsmöglichkeit zukommen sollte. Ebenso sollten die Landesstraßen-Verkehrszählungen, wie in der Vergangenheit bei Bundesstraßen, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Auch die Anforderungen an die Aktionspläne sollten nicht durch Verordnungen, sondern direkt im vorliegenden Gesetz normiert werden. Es ist nicht nachvollziehbar, warum nicht schon im Gesetz die Anhänge der UL-RL für verbindlich erklärt werden können.

75. In der Abschnittsüberschrift vor § 25 (neu) sowie in der Überschrift des § 25 (neu) wird die Abkürzung „EU“ durch die Abkürzung „EG“ ersetzt.

76. Im § 25 (neu) wird am Ende der Punkt durch einen Beistrich ersetzt und werden nach diesem Beistrich folgende Z. 3 und 4 angefügt:

„3. Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, Amtsblatt Nr. L 197 vom 21. Juli 2001, Seite 30,

4. Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt Nr. L 189 vom 18. Juli 2002, Seite 12.“

77. Im § 26 Abs. 2 (neu) wird nach dem Wort „erklärt“ das Wort „worden“ eingefügt und die Wortfolge „nach § 6 dieses Gesetzes“ durch die Wortfolge „diesem Gesetz“ ersetzt.

Zu Z 77 (§ 26 Abs. 2 (neu)):

BKA Gemäß der Novellierungsanordnung in Z 77 soll die Wortfolge „nach § 6 dieses Gesetzes“ durch die Wortfolge „diesem Gesetz“ ersetzt werden; offenkundig sollte aber nur der Passus „§ 6 dieses Gesetzes“ ersetzt werden und das Wort „nach“ erhalten bleiben.

78. Im § 26 (neu) entfällt der Abs. 3.

79. Im § 26 (neu) erhalten die bisherigen Absätze 4 bis 6 die Bezeichnung 3 bis 5.

80. Im § 26 Abs. 4 (neu) wird das Zitat „§ 11 Abs. 7“ durch das Zitat „§ 11a“ ersetzt.

Erläuterungen

zum Entwurf einer 2. Novelle zum NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500

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 §§ 1, 2 und 5) angepasst werden.

2.

Weiters hat sich seit der letzten Novelle des NÖ Straßengesetz 1999 herausgestellt, dass es - insbesondere wegen der Übertragung des Eigentums der in Niederösterreich liegenden Bundesstraßen B an das Land Niederösterreich und der sich daraus ergebenden Aufgaben – im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und der leichteren Vollziehbarkeit erforderlich ist, das NÖ Straßengesetz 1999 an das Bundesstraßengesetz 1971 anzupassen bzw. einige seiner Bestimmungen sinngemäß zu übernehmen (§ 13b Bauten an Landesstraßen, § 14a Waldungen).

Auch sind manche Bestimmungen sehr unklar formuliert, sodass sich bei deren Anwendung Schwierigkeiten ergeben bzw. diese unterschiedlich ausgelegt werden.
Diesen eben zitierten Erfordernissen soll mit der nunmehrigen 2. Novelle des NÖ Straßengesetzes 1999 Rechnung getragen werden. Dabei handelt es sich insbesondere um die § 4 Z. 3 (Definition von öffentlichen Straßen), § 8 (Wintersperre von Straßen), § 9 Abs.1 (Planung von Straßen), § 10 Abs. 2 (Schutz der Nachbarn), §§ 11 und 11a (Enteignung, Rückübereignung), §§ 12 Abs. 6 und 7, 12a und 13 (Bewilligungsverfahren, Öffentliches Interesse, Parteien), § 14 Abs.2 Z. 1 (Verpflichtung der Grundeigentümer), § 15 Abs. 2 und 4 (Straßenbaulast), § 16 (Mehrkosten von Unternehmen) und § 18 (Sondernutzung).

3.
In § 24h Abs. 15 UVP-G ist vorgesehen, dass für die Durchführung von Maßnahmen, die nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens bilden - wie beispielsweise Ausgleichsflächen und verwandte Ausgleichsmaßnahmen - das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen und obligatorischen Rechten an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden können. Dies gilt insoweit, als nicht andere Bundes- oder Landesgesetze eine Enteignung für diesen Zweck vorsehen. Diese Bestimmung gilt jedoch nur für Bundesstraßen (das sind Autobahnen und Schnellstraßen). Für andere Vorhaben – insbesondere für Landesstraßen (Anhang I Z. 9 UVP-G) – bestehen derartige Möglichkeiten nicht. Mit der Novelle soll die Möglichkeit geschaffen werden, unter streng vorgegebenen und die entsprechenden verfassungsrechtlichen Erfordernissen beachtenden Kautelen auch Ausgleichsflächen/Ökoflächen, die im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens für eine Landesstraße als Auflage vorgeschrieben werden, zu enteignen, falls diese nicht auf gütlichem Weg zu erwerben sind. Dies ist derzeit nur schwer (bzw. gar nicht) möglich und mit hohem Verwaltungs-, Zeit- und Kostenaufwand verbunden.

4.

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

Das Verhältnis zu anderen landesrechtlichen Vorschriften, die Projektbewilligungen vorsehen, ändert sich insofern, als derartige Bewilligungen nunmehr für Landesstraßen generell entfallen sollen. Dies war freilich schon bisher zumeist in den einzelnen Materiengesetzen in Form von Ausnahmetatbeständen so geregelt. Die einzige Ausnahme hievon stellt aus gemeinschaftsrechtlichen Gründen die Naturverträglichkeitsprüfung nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz 2000 dar. Diese ist gegebenenfalls auch weiterhin parallel zum straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren (oder im Rahmen der Mitanwendung der einschlägigen landesrechtlichen Bestimmungen durch die UVP-Behörde) durchzuführen.

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. abgeschätzt werden.

Demgegenüber wird durch die Schaffung der Möglichkeit der Enteignung von Ausgleichsflächen/Ökoflächen (§ 11) für das Land NÖ und die Gemeinden eine leichte Kostenersparnis eintreten, da diese in Zukunft entsprechend den Regeln der Grundaufbringung für Landesstraßen erfolgen können. Bisher ist es ohne diese Enteignungsmöglichkeit zu überhöhten Forderungen der Grundbesitzer und damit einerseits zu einer nicht zu vertretenden Verteuerung von Straßenbauvorhaben und andererseits zu einem zusätzlichen hohen Verwaltungs-, Zeit- und Kostenaufwand für das Land NÖ bzw. die Gemeinden gekommen, was zu einer nicht zu vertretenden Verteuerung von Straßenbauvorhaben geführt hat.

Durch die Änderung des § 16 soll 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 NÖ 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) bzw. diesen entsprechenden Straßenbauvorhaben Privater im Sinne von § 1 Abs. 2 Z. 1 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. Auch sind dadurch weniger Lärmschutzmaßnahmen seitens des Landes erforderlich. Durch § 13b entsteht daher dem Land NÖ 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 NÖ 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. € 135.000,- 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.

Den Gemeinden entsteht ein nicht abschätzbarer Mehraufwand dadurch, dass diese dem Land Niederösterreich die Daten für die Erstellung von Lärmkarten 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 Hinkunft auch erhalten müssen sowie die Kosten für die Errichtung, die Erhaltung und den Betrieb von Straßenbeleuchtungseinrichtungen zu tragen haben. Da dies gegenwärtig – auch ohne gesetzliche Regelung – bereits jetzt 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.

ALLGEMEINES

VD Die Ausführungen in Z. 3 sind für den Gegenstand insofern nicht verwertbar, da für § 24h Abs. 15 UVP-G ein eigener Kompetenztatbestand (Art. 11 Abs. 1 Z. 7 B-VG) besteht. Wie bereits oben ausgeführt, gilt für Enteignungen prinzipiell das Adhäsionsprinzip.
Auch die weiteren Ausführungen, dass mit der Novelle eine Möglichkeit geschaffen werden soll, „unter streng vorgegebenen und die entsprechenden verfassungsrechtlichen Erfordernissen beachtenden Kautelen auch Ausgleichsflächen/Ökoflächen, die im Rahmen eines Genehmigungsverfahren für eine Landesstraße als Auflage vorgeschrieben werden, zu enteignen, falls diese nicht auf gütlichem Weg zu erwerben sind" sind unklar und im vorliegenden Gesetzestext nicht nachvollziehbar.

In Z. 4 sollte auf die vom Landtag beschlossene jedoch derzeit noch nicht verlautbarte Änderung des NÖ IBG eingegangen werden.

Im Punkt „Verhältnis zu anderen landesrechtlichen Vorschriften" wären die Erläuterungen im Hinblick auf § 10 NÖ ROG 1976 zu präzisieren, insbesondere auf die im Entwurf enthaltene Verordnungsermächtigung im § 24 Z. 5.
Weiters sollte in diesem Punkt näher ausgeführt werden, welche Bewilligungen durch die straßenrechtliche Bewilligung gemäß § 12 Abs. 7 ersetzt werden – so z.B. jene nach § 8 NÖ NSchG 2000 oder § 5 bzw. § 6 des NÖ Nationalparkgesetzes.

Die Ausführungen zu den „Finanziellen Auswirkungen" erscheinen teilweise nicht sehr konkret. Keine Angaben werden darüber gemacht, welche Kostenfolgen der Systemwechsel bewirkt, dass auch Private öffentliche Straßen bauen können, die dann vom Land/den Gemeinden in die Erhaltung übernommen werden (und auch gekauft werden?).

RU4 In den Erläuterung wird auf Seite 5 letzter Absatz davon ausgegangen, dass die Umgebungslärm RL im „...IPPC-Anlagen und Betriebegesetz (IBG) umzusetzen ...(ist)."

Dazu können wir mitteilen, dass der Landtag von Niederösterreich am 26. März 2009 bereits einen entsprechenden Beschluss über die Änderung der NÖ IPPC-Anlagen und Betriebegesetzes (NÖ IBG) gefasst hat (http://www.landtag-noe.at/service/politik/landtag/LVXVII/02/205/205G2.pdf).

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 nunmehr zu verwendende Bezeichnung „EG" abgeändert.

Zu Z. 13. (§ 1 Abs. 2 und 3 – Geltungsbereich):

Es soll klargestellt werden, dass auch Straßenbauvorhaben Privater, die diese aufgrund von Vereinbarungen mit dem Land oder einer Gemeinde verfolgen, dem Geltungsbereich des NÖ Straßengesetzes 1999 unterliegen. Allerdings sind auf derartige Straßenbauvorhaben zunächst nur jene Bestimmungen des Gesetzes, in denen diese ausdrücklich angeführt sind oder in denen auf § 1 verwiesen wird, anzuwenden. Das sind die Bestimmungen über die Bewilligungspflicht und das Bewilligungsverfahren, das Landesstraßenplanungsgebiet, Bauten an Landesstraßen sowie über die Möglichkeit der Aufnahme in das NÖ Landesstraßenverzeichnis.

Weiters wird durch diese Bestimmung klargestellt, dass rein private Projekte, d.h. solche ohne jegliche Beteiligung einer Gebietskörperschaft, nicht nach den straßenrechtlichen Vorschriften eingereicht werden können. Sie unterliegen vielmehr dem Geltungsbereich der NÖ Bauordnung 1996 und daher der Bewilligungspflicht nach § 14 Z. 2 der NÖ Bauordnung 1996 (vgl. VwGH vom 23.4.1991, Zl. 88/05/0129). Dies gilt auch dann, wenn der Private die Absicht hat, die geplante Straße der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen.

Abs. 3, der die wesentlichsten Inhalte einer Vereinbarung zwischen dem Land oder einer Gemeinde und einem privaten Straßenerrichter regelt, stellt auch klar, dass die Erhaltung der fertig gestellten Straße stets einer Gebietskörperschaft obliegen muss.

§ 7 bleibt durch diese Änderungen unberührt. Diese Bestimmung hat einen gänzlich anderen Regelungsgegenstand, nämlich (seit langem) bestehende Privatstraßen, die kraft ausdrücklicher Anordnung des Gesetzgebers als Gemeindestraßen gelten.

Zu Z. 14. und 15. (§ 2 – Zuständigkeit):
Aufgrund der Änderung im § 5 und des Wegfalls des § 6 iVm § 4 Z. 3 (neu) ist die Einordnung einer Straße als Landes- oder Gemeindestraße, die nach der bisherigen Rechtslage (erst) durch eine Verordnung nach diesen Bestimmungen mit konstitutiver Wirkung erfolgt ist (vgl. VfGH vom 9.3.2005, Zl. B 774/03), nicht mehr als Anknüpfungspunkt der Zuständigkeitsregelung geeignet. Nach dem nunmehr geänderten System ergeht die Verordnung (Landesstraßenverzeichnis) erst nach der Bewilligung einer neuen Straße gemäß § 12 (siehe die Erläuterungen zu Z. 23. - § 5) bzw. gilt eine Straße bereits als öffentliche Gemeindestraße mit deren Widmung im Flächenwidmungsplan (siehe dazu § 4 Z. 3 neu).
Die Zuständigkeit soll folglich an der Person des Projektwerbers (Land, Gemeinde oder ein von einer dieser Gebietskörperschaften beauftragter Rechtsträger) anknüpfen. Diese Regelung erlaubt in jedem Einzelfall eine eindeutige Bestimmung der zuständigen Behörde und entspricht daher dem verfassungsrechtlichen Gebot die Behördenzuständigkeit klar und eindeutig festzulegen. Eine an der Person des Genehmigungswerbers anknüpfende Zuständigkeitsregelung hat vergleichsweise auch § 334 Z. 5 GewO idF vor der Novelle BGBl. I 111/2002 enthalten, wonach über Ansuchen der Städte mit eigenem Statut außer der Bundeshauptstadt Wien anstelle der Bezirksverwaltungsbehörde der Landeshauptmann zu entscheiden hatte.
Im Hinblick auf den neuen § 1 Abs. 2 und die Klarstellung, dass sich Land und Gemeinden zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit der Errichtung von Straßen auch Privater bedienen können, ist weiters eine Zuständigkeitsregelung für den Fall, dass ein Privater im Auftrag des Landes oder einer Gemeinde ein Projekt einreicht, erforderlich.

Zu Z. 16. (§ 3 Abs. 2): Die Begriffsänderung erfolgt aufgrund des geänderten § 16.

Zu Z. 17. bis 22. (§ 4 Z. 2, § 4 Z. 3, § 4 Z. 6 und § 4 Z. 9 bis 14 – Begriffsbestimmungen):

§ 4 Z. 2 (Z. 17.):

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

§ 4 Z. 3 (Z. 18. bis 20.):

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 mit der ersten nachweislichen Information der Öffentlichkeit über ein konkretes Straßenbauvorhaben vor.

Bei einer Landesstraße gilt jedenfalls in einem § 12 Verfahren im Fall der Durchführung eines Großverfahrens als erste nachweisliche Information der Öffentlichkeit über ein konkretes Straßenbauvorhaben die Kundmachung des Antrags durch Edikt gemäß § 44a des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51/1991 in der Fassung BGBl. I Nr. 5/2008, ansonsten die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung in diesem Verfahren bzw. in allen übrigen Fällen jedenfalls die Aufnahme der Straße ins NÖ Landesstraßen-verzeichnis. Im Falle eines Straßenbauvorhabens eines Privaten (§ 1 Abs. 2 Z. 1) gilt als erste nachweisliche Information der Öffentlichkeit über ein konkretes Straßenbauvorhaben die Aufnahme der Straße ins NÖ Landesstraßenverzeichnis. Dies ist bei einer Gemeindestraße und bei einem Straßenbauvorhabens eines

Privaten (§ 1 Abs. 2 Z. 2) zumindest ab der Widmung als öffentliche Verkehrsfläche im Flächenwidmungsplan der Gemeinde der Fall.

§ 4 Z. 6 (Z. 21.):
Für den Begriff des Straßenerhalters soll es - insbesondere im Hinblick auf die nun eröffnete Möglichkeit, dass das Land und die Gemeinden den Bau von Straßen an Private übertragen - allein entscheidend sein, wer die (fertige) Straße erhält. Es soll hingegen nicht mehr darauf abgestellt werden, wem die Aufgabe des Baus obliegt.

§ 4 Z. 9 bis Z. 14 (Z. 22.):
Die Begriffe „Umgebungslärm", „Hauptverkehrsstraße", „strategische Lärmkarte", „Aktionsplan" und „Ballungsraum" sind aufgrund der umzusetzenden UL-Richtlinie notwendigerweise zu definieren.

Als „**Umgebungslärm**" (§ 4 Z. 9) wird jener Lärm definiert, welcher von Hauptverkehrsstraßen ausgeht. Die Begriffsbestimmung entspricht der Vorgabe der UL-Richtlinie (Art. 3 lit. a).

Unter „**Hauptverkehrsstraße**" (§ 4 Z. 10) 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. 11) entspricht ebenfalls Art. 3 der UL-Richtlinie (Art. 3 lit. r). Eine strategische Lärmkarte ist eine kartographische Darstellung des Umgebungslärms 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. 12) 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. 13) entspricht den Vorgaben der UL-Richtlinie (Art. 3 lit. k) und dem Bundes-Lärm-G.

Durch **§ 4 Z. 14** soll der Begriff der „**Ausgleichsmaßnahmen**" im Sinne des § 11 Abs. 1 NÖ Straßengesetz definiert werden. Als Ausgleichsmaßnahmen ist vor allem die Schaffung ökologischer Ausgleichsflächen zu verstehen. Enteigenbar sind folglich auch Flächen, die nicht unmittelbar dem Bau, der Umgestaltung und Erhaltung einer Straße dienen, die aber zwingend benötigt werden, um der erfolgten Bedachtnahme auf die Umwelt (§ 9 Abs. 1 NÖ Straßengesetz) gerecht zu werden. Eine entsprechende Bedachtnahme kann sich etwa darin manifestieren, dass Auflagen aus einem (anderen) Bewilligungsverfahren, das anlässlich des Baues, der Umgestaltung und der Erhaltung einer Straße geführt worden ist, umgesetzt werden.

Zu Z. 17 bis 22:

VD In den Erläuterungen zu § 4 Z. 3 (Z. 18 bis 20) sollte im dritten Absatz die Formulierung „bei einer Landesstraße" konkretisiert werden, da eine Landesstraße erst mit Aufnahme in das Landesstraßenverzeichnis entsteht, was jedenfalls erst nach Abschluss eines § 12-Verfahrens geschehen kann.
Der letzte Satz, dass dies bei einer Gemeindestraße und bei einem Straßenbauvorhaben eines Privaten „zumindest" ab der Widmung als öffentliche Verkehrsfläche im Flächenwidmungsplan der Gemeinde der Fall ist, ist unklar.
Die Erläuterungen zu § 4 Z. 14 (Z. 22) können das bereits oben aufgezeigte verfassungsrechtliche Problem nicht auflösen. In diesem Zusammenhang sollte das NÖ Straßengesetz vollständig zitiert werden: „NÖ Straßengesetz 1999".

Zu Z. 23. (§ 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 detaillierten (Voraus-)Bestimmung des Verlaufs sämtlicher Landesstraßen durch eine Verordnung nicht sinnvoll und auch nicht mit der erforderlichen Raschheit und Flexibilität durchführbar. Nahezu alle anderen Infrastrukturvorhaben (Autobahnen, Eisenbahnen, Strom- und Gasleitungen, etc.) werden heute von privatwirtschaftlich organisierten Rechtsträgern - im gesetzlichen Auftrag, doch eigenverantwortlich - geplant und sodann zu den erforderlichen Genehmigungen eingereicht. Eine ähnliche Flexibilität soll der NÖ Landesstraßenverwaltung eingeräumt werden: Dadurch wird ein rasches Reagieren auf geänderte Anforderungen möglich. Der Kernbereich der Aufgaben der Landesstraßenverwaltung verbleibt aber jedenfalls beim Land, wenn es auch den Bau von Straßen im Einzelfall an Private übertragen kann.

Das NÖ Landesstraßenverzeichnis in Verordnungsform soll zwar beibehalten werden (Abs. 1), um für bestehende und zu errichtende Straßen verbindlich die Trägerschaft des Landes festzulegen und 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. Weiters wird in Abs. 1 auf die Möglichkeit, dass sich das Land zur Ausarbeitung von Projekten und zur Errichtung von Straßen Privater bedient, Bedacht genommen. Die Erhaltung öffentlicher Straßen (mit Ausnahme der Bundesstraßen) bleibt jedoch Aufgabe des Landes bzw. der Gemeinden.

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. 2, der das Vorliegen der erforderlichen landesrechtlichen Bewilligungen als Voraussetzung für die Aufnahme in das NÖ Landesstraßenverzeichnis festlegen.

Erlassung und 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.

Die Abs. 3 und 4 entsprechen im Wesentlichen der bisherigen Rechtslage in Bezug auf die Auflassung von Landesstraßen und das Verfahren zur Änderung des NÖ Landesstraßenverzeichnisses, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass dem Stellungnahmerecht der Gemeinde dann keine praktische Bedeutung mehr zukommt, wenn es sich um die Aufnahme eines nach § 12 bewilligten Vorhabens handelt, da ja die Gemeinde in diesem Verfahren bereits zu hören war und ihr in der Regel die Parteistellung nach § 13 Abs. 1 Z. 4 zugekommen ist

Zu Z. 23:

VD Zu den Ausführungen im dritten Absatz ist darauf hinzuweisen, dass auch nach der derzeitigen Regelung das Gesetz keine detaillierte (Voraus-)Bestimmung des Verlaufs sämtlicher Landesstraßen durch eine Verordnung vorsieht.
Der nachfolgende Hinweis auf andere Infrastrukturvorhaben (Autobahnen, Eisenbahnen, Strom- und Gasleitungen etc.) erscheint in diesem Zusammenhang nicht zielführend, da zu bedenken ist, dass teilweise ein ganz anderes rechtliches System vorliegt (z.B. bei Eisenbahnen) bzw. bei Autobahnen der Bundesgesetzgeber die Straße mittels Bundesgesetz (§ 19 BStG 1971) bestimmt.

Im nächsten Abschnitt ist die Formulierung „verbindlich die Trägerschaft des Landes" unklar.

Zur Aussage im nächsten Absatz, dass sich der Systemwandel aus dem neuen Abs. 2 ergibt, ist festzustellen, dass sich dieser bereits aus Abs. 1 ergibt, da nunmehr auf bestehende Straßen abgestellt wird.

Zu Z. 24. und 28. (Wegfall von § 6 - Gemeindestraßen):

Da ab nun gemäß dem geänderten § 4 Z. 3 eine öffentliche Gemeindestraße jedenfalls ab deren Widmung als öffentliche Verkehrsfläche im Flächenwidmungsplan vorliegt und daher auch wieder 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 Verkehrflächen 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 bereits mitgeprüft.

Zu Z. 25. bis 27. (§ 6 Abs. 1, 2 und 4 – 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 erforderlich, 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 sogar mehreren) naturschutzrechtlich geschützten Gebiet(en) eingehalten werden müssen. Diesem Erfordernis soll nunmehr im Rahmen der Verordnungsermächtigung ausdrücklich Rechung 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 Bezirkshauptmannschaft) auf Antrag tätig wird. Weiters wird das Wort „Auflegungsfrist“ durch das allgemein gebräuchliche Wort „Auflagefrist“ ersetzt.

Zu Z. 25 – 27:

VD Die oben aufgezeigten Fragestellungen müssten in die Erläuterungen Eingang finden.

Zu Z. 29. (§ 8 Abs. 2 – Wintersperre):

Durch die Aufnahme einer zusätzlichen Voraussetzung soll sichergestellt werden, dass im Falle der Verfügung einer Wintersperre auch eine Umleitung im zumutbaren Ausmaß besteht. Durch die Zitierung des § 4 Z.8 wird darauf hingewiesen, dass es im NÖ Straßengesetz 1999 bereits eine Definition des Begriffes „Verkehrsbedürfnis" gibt.

Zu Z. 30. bis 33. (§ 9 – Planung, Bau und Erhaltung von Straßen):

Zu Z. 30. (§ 9 Überschrift):

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

Zu Z. 31., 32 und 33. (§ 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 und andererseits eine Verwechslung mit den Begriffen des UVP-G 2000 vermieden werden.

Zu Z. 34. und 35. (§ 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 nunmehr zusätzlich verdeutlicht wird und ist er daher im Zusammenhang mit den in § 10 geregelten öffentlichen Aufgaben zum Schutz der Umgebung nicht geeignet: Diese Bestimmung zielt ihrem Sinn nach nicht nur auf den Schutz von Liegenschaften, die unmittelbar an die Straße angrenzen ab, sondern auch auf den Schutz jenes Umgebungsbereichs, in dem relevante Beeinträchtigungen 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 können grundsätzlich nur mit Zustimmung der Eigentümer der betroffenen Liegenschaften durchgeführt werden; bei Maßnahmen, die als Teil eines Straßenbauvorhabens durchgeführt werden, ist jedoch nunmehr gemäß § 11 Abs. 7 die Einräumung eines Zwangsrechts möglich (siehe Z. 44.).

Subjektiv-öffentliche Rechte werden durch § 10 - wie bisher - nicht begründet.

Zu Z. 36. bis 44. (§ 11 und § 11a (neu) – Enteignung, Rückübereignung):

Zu Z. 36. und 37.: (§ 11 Abs. 1):

Den Begriff „Umlegung" einer Straße soll es nach dieser Novelle nicht mehr geben. Daher ist dieser Begriff zu streichen.

Weiters ist Zweck der Erweiterung der Enteignungsbestimmung, dass sämtliche **Öko-Flächen/Ausgleichsmaßnahmen** erfasst sind (sowohl nach dem NÖ Naturschutzgesetz als auch nach dem Forstgesetz und dem Wasserrechtsgesetz). In den einzelnen Bewilligungsverfahren eines Straßenprojekts wird nämlich oft die Errichtung von derartigen Ausgleichsflächen vorgeschrieben; bisher hat es jedoch nur die Möglichkeit gegeben, diese im gütlichen (zivilrechtlichen) Weg einzulösen. Dies war oft nur schwer (bzw. gar nicht) möglich und mit hohem Verwaltungs-, Zeit- und Kostenaufwand verbunden. Dem soll mit der Möglichkeit der Enteignung von rechtskräftig vorgeschriebenen Ausgleichsflächen/Ökomaßnahmen begegnet werden.

Die Enteignung von sämtlichen Ökomaßnahmen/Ausgleichsflächen sowohl nach dem NÖ Naturschutzgesetz als auch nach dem Forstgesetz und dem Wasserrechtsgesetz ist im Rahmen des Art. 15 Abs. 9 B-VG zulässig, da die Länder im Bereich ihrer Gesetzgebung befugt sind, die zur Regelung des Gegenstandes erforderlichen Bestimmungen auch auf dem Gebiet des Straf- und Zivilrechts zu treffen.
Im Übrigen handelt es sich nicht einmal um einen Fall des Artikel 15 Abs. 9 B-VG, sondern um einen Fall des Artikel 15 Abs. 1 B-VG, nach dem „eine Angelegenheit im selbständigen Wirkungsbereich der Länder verbleibt, soweit sie nicht ausdrücklich durch die Bundesverfassung der Gesetzgebung oder auch der Vollziehung des Bundes übertragen ist." Dies insbesondere deshalb, da die Öffentlichkeitserklärung privater Straßen (in Niederösterreich gemäß § 7 NÖ Straßengesetz 1999) nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs (siehe VfSlg. 10.193) keine Bestimmung auf dem Gebiet des Zivilrechts darstellt und daher nicht einmal „erforderlich" im Sinne des Artikel 15 Abs. 9 B-VG sein muss. Öffentlichkeitserklärungen werden vielmehr auf Artikel 15 Abs. 1 B-VG gestützt. Ferner liegt nach der Rechtsprechung des Verfasssungsgerichtshofs (siehe VfSlg. 13.130 und 13.081) der zivilrechtliche Charakter eines Anspruchs dann nicht vor, wenn der Anspruch „nach österreichischer Rechtstradition im öffentlichen Recht wurzelt" oder wenn eine Entscheidung über ihn zivile Rechte bloß in ihren mittelbaren

Auswirkungen berührt (VfSlg. 11.937). Es ist daher bereits anerkannt, dass Entscheidungen über die Öffentlichkeit einer Straße zum Beispiel nicht als zivilrechtliche Ansprüche zu qualifizieren sind. Dies gilt, da der Fall durchaus vergleichbar ist, auch für die nunmehr vorgesehene Enteignungsmöglichkeit für „Ausgleichsmaßnahmen". Dies auch deshalb, da die formelle Enteignung keine zum Kernbereich des Zivilrechts gehörende Entscheidung darstellt. Die Enteignung berührt daher zivilrechtliche Ansprüche nur mittelbar. Die Höhe der Enteignungsentschädigung hingegen wird ohnehin – im Wege der sukzessiven Kompetenz – durch das Gericht festgelegt.)

Zu Z. 36 und 37:

V D Wie bereits oben ausgeführt, sind die Erläuterungen widersprüchlich und entsprechen nicht unserer dargelegten Rechtsauffassung. Darüber hinaus erscheint auch der Zusammenhang der Ausführungen hinsichtlich der Öffentlichkeitserklärung privater Straßen mit der konkreten Thematik der Enteignungsmöglichkeit für Ausgleichsmaßnahmen unklar.

Zu Z. 38. (§ 11 Abs. 3): Dadurch 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 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. 39. bis 44.: Die Enteignungsbestimmung soll im Wesentlichen an das Bundesstraßengesetz 1971 angepasst werden. Dies betrifft insbesondere den neuen § 11a **Rückübereignung (Z. 43. und 44.)** (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. 35. - § 11 Abs. 4**). Dies war bisher nicht möglich.

Weiters soll **§ 11 Abs. 4** 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. 42. (§ 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 Grundstücks). Schließlich ist das Zitat „Eisenbahnenteignungsgesetzes 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. 43. (§ 11 Abs. 7): Der neue § 11 Abs. 7 regelt die zwangsweise Durchsetzung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen und ähnlicher Maßnahmen zum Schutz der Umgebung. § 10 Abs. 1 stellt unverändert klar, dass derartige Maßnahmen grundsätzlich nicht gegen den Willen des Eigentümers gesetzt werden dürfen. Dies ist im Sinne des Eigentumsschutzes geboten, da die Maßnahmen - wenn sie sich auch im Ergebnis positiv auswirken - einen Eingriff in das Liegenschaftseigentum darstellen. Es erscheint allerdings sachlich nicht gerechtfertigt, dass dieses Zustimmungserfordernis als Mittel zur Verhinderung von im öffentlichen Interesse gelegenen Straßenbauvorhaben eingesetzt werden kann. Bei Verweigerung der Zustimmung ergibt sich ja die Situation, dass der Projektwerber die zum Schutz der Nachbarn erforderlichen Maßnahmen nicht setzen kann, weshalb die Behörde, die von Amts wegen für den Schutz aller Nachbarn zu sorgen hat, diese Maßnahmen ihrer Beurteilung nicht zugrunde legen kann.

In den engen verfassungsrechtlich gebotenen Grenzen für hoheitliche Eigentumsbeschränkungen soll daher die Möglichkeit geschaffen werden, dem Straßenerhalter im Wege eines Zwangsrechtsverfahrens das Recht zur Durchführung von Schutzmaßnahmen einzuräumen bzw. den Eigentümer zu deren Duldung sowie - im unbedingt erforderlichen Ausmaß - zu Erhaltungsmaßnahmen - zu verhalten. Die Zustimmung der betroffenen Eigentümer ist aufgrund der Möglichkeit, sie durch eine behördliche Entscheidung zu ersetzen, im Bewilligungsverfahren nach § 12 nicht zu prüfen; bei der Ausführung des Vorhabens muss jedoch entweder die Zustimmung oder der rechtskräftige Bescheid nach § 11 Abs. 7 vorliegen.

Im Bewilligungsverfahren nach § 12 hat der von geplanten objektseitigen Maßnahmen betroffene Eigentümer Parteistellung, da ja auf seinem Grundstück Baumaßnahmen durchgeführt werden sollen (§ 13 Abs. 1 Z. 2).

Zu Z. 44. (§ 11a):

§ 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.

§ 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 Straßenbauprojekt 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 Berichtigte, 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. 45. bis 53 (§ 12 – Bewilligungsverfahren):

Zu Z. 45. (§ 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. Ein Straßenbauvorhaben, das zum Bewilligungsverfahren eingereicht wird, muss zu diesem Zeitpunkt noch nicht als Straße im Sinne des § 5 oder als Gemeindestraße gelten. Es wird damit klargestellt, dass die Bewilligungspflicht alle Straßen erfasst, die dem Geltungsbereich des Gesetzes unterliegen.

Zu Z. 46. (§ 12 Abs. 2):

Die Planunterlagen haben nunmehr auch Angaben über Ausgleichsflächen zu enthalten.

Zu Z. 46. und 47. (§ 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 (siehe dazu auch die Erläuterungen zu Z. 46.)

Zu Z. 46 und 47:

VD Die Überschrift sollte wohl lauten: Zu Z. 46 bis 48.

Zu Z. 49. bis 52. (§ 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. 54) zu ergänzen.

Des Weiteren ist laut NÖ Raumordnungsgesetz 1976, LGBl. 8000, (§§ 15 und 18) vorgesehen, dass Gemeindestraßen im Flächenwidmungsplan einer Gemeinde als öffentliche Verkehrsfläche festzulegen sind. Daher erscheint es sinnvoll dies als eine **weitere Voraussetzung** für die straßenbaurechtliche Bewilligung von **Gemeindestraßen** nach dem NÖ Straßengesetz 1999 vorzusehen. Demgemäß wird nunmehr als letzten Satz des § 12 Abs. 6 die Bestimmung aufgenommen, dass bei der Bewilligung einer Gemeindestraße auch die **Übereinstimmung mit dem Flächenwidmungsplan** erforderlich ist.

Zu Z. 53. (§ 12 Abs. 7 und 8):

Aufgrund des umfassenden Katalogs der Voraussetzungen für die Bewilligung nach § 12 (vgl. §§ 9, 12a) erscheint es im Sinne der Verwaltungsvereinfachung angemessen, auf sämtliche sonstige Bewilligungsverfahren nach anderen landesrechtlichen Vorschriften zu verzichten. Eine Ausnahme hievon muss aus gemeinschaftsrechtlichen Gründen bezüglich der Naturverträglichkeitsprüfung nach § 10 NÖ Naturschutzgesetz 2000 vorgesehen werden. Durch diese Bestimmung wird im Übrigen die - im Hinblick auf § 1 Abs. 2 (neu) gebotene - Abgrenzung der Bewilligungstatbestände nach dem NÖ Straßengesetz 1999 und nach der NÖ Bauordnung 1996 geregelt. Letztere nimmt in § 1 Abs. 3 Z. 5 „Straßenbauwerke des Landes und der Gemeinden" von ihrem Geltungsbereich aus. Es muss daher klargestellt werden, dass auch Straßen, die allenfalls im Eigentum Privater stehen, nur nach diesem Gesetz (und nicht auch nach der NÖ Bauordnung 1996) zu

bewilligen sind, wenn Sie aufgrund des § 1 Abs. 2 dem NÖ Straßengesetz 1999 unterliegen.

Durch § 12 Abs. 8 (neu) soll klargestellt werden, dass eine Straßenbaubewilligung – wie eine Baubewilligung nach der NÖ Bauordnung 1996 – dingliche Wirkung hat.

Zu Z. 53:

VD Es sollte näher ausgeführt werden, warum auf Bewilligungsverfahren nach anderen landesrechtlichen Vorschriften verzichtet werden kann.
Hinsichtlich der Ausführungen zur Abgrenzung zur NÖ BO 1996 stellt sich die Frage nach einem Änderungsbedarf in der NÖ BO 1996.

Zu Z. 54. (§ 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. 54:

VD Es sollte die entsprechende Judikatur des VwGH angeführt werden.

Zu Z. 55., 56., 57. und 58. (§ 13 – Parteien):

Zu Z. 55., 56. und 57. - § 13 Abs. 1:

Im Hinblick auf die neu geschaffenen Enteignungs- bzw. Zwangsrechtsmöglichkeiten für Ausgleichsflächen und objektseitige Schutzmaßnahmen ist die Gleichstellung der von derartigen Maßnahmen betroffenen Liegenschaftseigentümern mit den Eigentümern jener Grundstücke, die für die Straße selbst in Anspruch genommen werden sollen, erforderlich.

Im Übrigen hat 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), in der Praxis in Einzelfällen Schwierigkeiten bereitet, wenn sich die Begrenzungen der projektierten Straße nicht mit den Grundstücksgrenzen decken. Diese Fälle sollen daher klarer geregelt werden. In diesem Sinne wird klar gestellt, dass Nachbarn gemäß § 13 Abs. 1 Z. 3 nur diejenigen Grundeigentümer sind, die unmittelbar 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, Zl. 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. 58. - § 13 Abs. 2:

Berichtigung eines Interpunktionsfehlers

Zu Z. 59. (§ 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 auch ein Aus- oder Umbau von Landesstraßen oft 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 Landesstraßen B oder von mit diesen vergleichbaren Straßenbauvorhaben Privater (§ 1 Abs. 2 Z. 1) und in einer Entfernung bis zu 10 m beiderseits von Landesstraßen L oder von mit diesen vergleichbaren Straßenbauvorhaben Privater (§ 1 Abs. 2 Z. 1) Neu-, Zu- und Umbauten sowie Anlagen jeder Art nur mehr dann errichtet oder abgeändert werden, wenn der Straßenerhalter diesen Vorhaben zustimmt. Die beiden Abstände ergeben sich aus den Vorläuferbestimmungen. Die 15 m waren in § 21 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 vor Erlassung des Bundesstraßenübertragungsgesetzes als „Bauverbotszone“ für gewöhnliche Bundesstraßen (den nunmehrigen Landesstraßen L) 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 derartige Bauvorhaben, die über oder unter Landesstraßen bzw. mit diesen vergleichbaren Straßenbauvorhaben Privater (§ 1 Abs. 2 Z. 1) errichtet werden sollen.

Die (privatrechtliche) Zustimmung gilt als erteilt, wenn diese nicht binnen 6 Wochen ab Einlangen des Ersuchens darum vom Straßenerhalter abgelehnt wird. Der Bauwerber kann bei Ablehnung der Zustimmung binnen sechs Wochen die Ausnahmebewilligung bei der Behörde (dies ist gemäß § 2 Abs. 1 Z. 2 NÖ Straßengesetz 1999 die Bezirkshauptmannschaft) beantragen.
In Abs. 3 wird der Beginn der Bauverbotszone dargelegt. Dabei ist vom das Naturmaß auszugehen, wenn eine Straße bereits errichtet worden ist; bei lediglich geplanten, aber noch nicht errichteten Straßen gilt das Planmaß.
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 (§ 4 Z. 12) keine Rechte ersessen werden können.

Zu Z. 59:

VD In den Erläuterungen wird auf den Straßenerhalter abgestellt, während § 13b Abs. 2 den „Bewilligungsinhaber" nennt.

Weiters ist im zweiten Absatz drittletzter Satz die Wortfolge „Landesstraßen L" durch die Wortfolge „Landesstraßen B" zu ersetzen.

Zu Z. 60. (§ 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 und Erhaltungsmaßnahmen vorübergehend** in Anspruch genommen werden kann. Dies allerdings nur unter den Voraussetzungen, dass das Grundstück nicht bewirtschaftet, sonst genützt oder verbaut ist und dies wegen der geringen Straßengrundbreite erforderlich ist.

Zu Z. 61. (§ 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 kommt es zu einer zunehmenden Bewaldung neben Landesstraßen. Durch Wälder, die keinen ausreichenden Abstand zu Landesstraßen haben, kommt es durch deren dichte 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 Glatteis – 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 4m-Streifen nicht mehr als Wald bewirtschaftbar ist. Dadurch waren in den letzten Jahren auch vermehrt Entschädigungszahlungen zu leisten. Durch diese Schadensersatzzahlungen und

Schäden durch Bäume an Landesstraßen erwachsen dem Land derzeit Kosten in der Höhe von ca. € 280.000 pro Jahr. Dabei sind die Personalmehrkosten, die Mehrkosten durch Sturmschäden und die Mehrkosten durch den erhöhten Betreuungsaufwand nicht berücksichtigt. 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 Bezirkshauptmannschaft 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.

Zu Z. 61:

VD Ob die bei einer Gesamtschadenersatzsumme von € 280.000,-- pro Jahr anfallenden Mehrkosten tatsächlich dazu führen, dass „wichtige Straßenbauprojekte nicht oder erheblich später durchgeführt werden", sollte im Hinblick auf die tatsächlichen Kosten von solchen Straßenbauprojekten noch einmal verifiziert werden.

Im letzten Absatz ist das Wort „Bezirkshauptmannschaft" durch das Wort „Bezirksverwaltungsbehörde" zu ersetzen.

Zu Z. 62. und 63. (§ 15 – Straßenbaulast):

Zu Z. 62. (§ 15 Abs. 1):

Einfügung des fehlenden Artikels

Zu Z. 63. (§ 15 Abs. 3):

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

Zu Z.64. bis Z. 71. (§ 16 – Tragung der 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. In der Praxis hat sich 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. 72. (§ 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. 73. (§§ 19 bis 21 (alt)):

Dadurch dass der neue Abschnitt „Umgebungslärmschutz" mit 6 Bestimmungen eingefügt wird und die diese Bestimmungen über den Umgebungslärmschutz sinngemäß nicht zum 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. 74. (§§ 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 Kommission der Europäischen Gemeinschaften 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 Straßen 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 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 Umweltanwaltschaft 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. 74:

V.D Die Wortfolge „Kommission der Europäischen Gemeinschaften“ kann durch „Europäische Kommission“ ersetzt werden.

Zu Z. 75. und Z. 76.: (§ 25 – Umgesetzte EG- Richlinien):

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. 77. bis 80.: (§ 26 – Übergangsbestimmungen):

Zu Z. 77. bis 79.:

Diese Änderungen ergeben sich aus dem geänderten Verhältnis von Bewilligungsverfahren und Aufnahme in das NÖ Landesstraßenverzeichnis bzw. in das Gemeindestraßenverzeichnis. 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. 80.: In § 26 Abs. 4 (neu) erfolgt die Zitatberichtigung aufgrund der Einfügung des § 11a (neu).