

# Bericht des Ausschusses für Umwelt-, Bau- und Straßenangelegenheiten

## betreffend das Landesgesetz über die öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen (O.ö. Straßengesetz 1991)

(Landtagskanzlei: L-280/30-XXIII)

### A. Allgemeiner Teil

1. Das geltende O.ö. Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1975 fußt in seinen wesentlichen Inhalten noch auf dem Landes-Straßenverwaltungsgesetz, LGBl. Nr. 43/1936. Im Jahr 1946 wurde dieses Gesetz zunächst mit Abänderungen wieder in Kraft gesetzt, dann wiederverlautbart, in der Folge durch Novellen in den Jahren 1947 und 1974 (Anpassung im Hinblick auf den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden) modifiziert und schließlich als O.ö. Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1975 — LStVG 1975, LGBl. Nr. 22, neuerlich wiederverlautbart. Zwischenzeitig haben das Verkehrsaufkommen und der Bestand an Kraftfahrzeugen alle Prognosen sprengende Formen angenommen und damit auch zu einer den Vorstellungen des geltenden Landes-Straßengesetzes weithin nicht mehr entsprechenden Entwicklung geführt. Auf der einen Seite steht die Forderung der Straßenbenützer nach einem weiteren und großzügigen Ausbau des Straßennetzes, auf der anderen Seite wird das Schutzbedürfnis der Anlieger vor den Auswirkungen der bereits als unzumutbare Belastung empfundenen Verkehrsströme immer drängender. Diese Entwicklung hat auch laufend steigende Aufwendungen der Gebietskörperschaften zur Folge, die nicht nur für die Erhaltung des Straßennetzes zu sorgen haben, sondern als Wegehalter im Sinne des § 1319a ABGB auch für den Zustand der öffentlichen Straßen im Hinblick auf die Sicherheit des Verkehrs haften. Die Dringlichkeit einer völligen Neufassung der gesamten die Verwaltung der öffentlichen Straßen umfassenden Materie wurde bereits im Zuge der Novellierung des Landes-Straßenverwaltungsgesetzes 1946 im Jahre 1974 erkannt und im Bericht des Ausschusses für Straßen und sonstige öffentliche Bauten, Beilage 69/1974 zum kurzschriftlichen Bericht des o.ö. Landtages, XXI. Gesetzgebungsperiode, ausdrücklich unterstrichen.
2. Das Gesetzesvorhaben einer Neuordnung des österreichischen Straßenrechtes enthält daher im wesentlichen folgende Schwerpunkte:
  - \* Angleichung landesrechtlicher Regelungen an das Bundesstraßengesetz 1971 — BStG 1971, BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 159/1990, um sachlich unterschiedliche Regelungen, die aus heutiger Sicht kaum mehr gerechtfertigt sind, nach Möglichkeit zu vermeiden.
  - \* Aufnahme von Bestimmungen zur Gewährleistung eines möglichst hohen Umweltschutzstandards.
  - \* Ausbau des Rechtsschutzes der Anlieger und Präzisierung der Anliegerverpflichtungen an öffentlichen Straßen.

- \* Bereinigung der Straßengattungen.
- \* Die Neuregelung der Grundeinlösung einschließlich der Grundeinlösenkosten für Verkehrsflächen des Landes.
- \* Die ausdrückliche Normierung der Rückübereignungspflicht.
- \* Beseitigung bzw. Vereinfachung von Regelungen auf Grund von Erfahrungen der Vollzugspraxis.
- \* Legistische Straffung, vor allem begriffliche Klarheit und systematische Übersichtlichkeit.

### B. Besonderer Teil

#### Zu § 1:

Vorangestellt ist die Eingrenzung des Regelungsanliegens dieses Gesetzes, wonach nur öffentliche Straßen erfaßt sind (**Abs. 1**).

Vereinzelt bestehen noch auf zivilrechtlichen Vereinbarungen oder auf öffentlich-rechtlichen Verwaltungsakten (z. B. Bescheiden nach § 11 der Bauordnung für die Landeshauptstadt Linz und die Stadt Wels, GuVBl. Nr. 22/1887; vor allem Gehsteige betreffend) beruhende Verpflichtungen zur Herstellung oder Erhaltung öffentlicher Straßen und Wege und ihrer Bestandteile; diese Verpflichtungen sollen durch dieses Gesetz nicht geändert werden (**Abs. 2**). Gleiches ordnet nach geltendem Recht bereits § 20 Abs. 1 LStVG 1975 an.

#### Zu § 2:

Die Zusammenfassung der für die Anwendung des Gesetzes wichtigsten Begriffe orientiert sich — soweit dies sachlich vertretbar und systematisch möglich war — an Begriffen, die im Bundesstraßengesetz 1971 verwendet werden.

Der im **Abs. 1** enthaltene Begriff der Straße stellt generalklauselartig auf den „bestimmungsgemäßen Verkehr von Menschen, Fahrzeugen und Tieren“ ab. Durch die Erwähnung der Tiere in der Legaldefinition „Straße“ soll auch die Benützung von Straßen zum Viehtrieb erfaßt werden.

Die im **Abs. 2** vorgenommene Aufzählung von Bestandteilen ist demonstrativ, um den legistischen Rahmen nicht zu sprengen. Unter baulichen Anlagen im Zuge einer Straße sind auch Trennstreifen, Stütz- und Futtermauern u. dgl. zu verstehen, unter „Anlagen zum Schutz der Nachbarn vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Straße“ fallen beispielsweise auch Lärmschutzwände, -zäune u. dgl.

Die zentrale Begriffsbestimmung der „öffentlichen Straße“ im **Abs. 3** stellt das Kriterium des „Gemeingebrauchs“ allein in die Mitte des Verständnisses.

Überhaupt versucht der Entwurf, dem „Gemeinge-  
brauch“ als rotem Faden für das Regelungsinteresse  
des Straßengesetzgebers klare Konturen zu geben.  
Aus dem Titel des Gemeingebraches allein sind frei-  
lich — so ist bereits hier anzumerken — für den einzel-  
nen Straßenbenützer keine subjektiv-öffentlichen  
Rechte abzuleiten (vgl. beispielsweise VwGH vom  
18. 9. 1984, 84/05/0136/3). Bei der Definition des Stra-  
ßenumbaus (**Abs. 8**) wurde darauf Bedacht genom-  
men, daß reine Erhaltungsmaßnahmen und Verkehrs-  
beruhigungsmaßnahmen (z. B. der Einbau von  
Schwellen, Baumscheiben und Fahrbahnteilern, Fahr-  
bahnverschwenkungen u. dgl.) aus Gründen der Ver-  
waltungsökonomie von der auch für Umbauten beste-  
henden Bewilligungspflicht (§ 31) ausgenommen sein  
sollten.

#### Zu § 3:

Diese Bestimmung legt die regelmäßig zuständigen  
Straßenbehörden (Bürgermeister, Bezirksverwal-  
tungsbehörde, Landesregierung) fest (**Abs. 1**). Nach  
der bisherigen Gesetzeslage ist es des öfteren vorge-  
kommen, daß durch die Verbreiterung von Verkehrs-  
flächen des Landes, etwa durch die Herstellung von  
Abbiegespuren u. dgl., auch die Einmündungstrichter  
von Verkehrsflächen der Gemeinden (Anschlüsse)  
verbreitert werden mußten und in Folge dessen Ent-  
eignungen sowohl durch die Landesregierung als  
auch durch die Bezirksverwaltungsbehörde vorzuneh-  
men waren. Diese Doppelgleisigkeit des Enteignungs-  
verfahrens findet bei den betroffenen Grundeigentü-  
mern wenig Verständnis und bedeutet auch einen un-  
gerechtfertigten Verwaltungsmehraufwand. Um dem  
entgegenzuwirken, soll nun die Zuständigkeit in derar-  
tigen Enteignungsfällen allein bei der Landesregie-  
rung liegen. Voraussetzung dafür ist freilich, daß die  
Landesregierung nach Abs. 1 selbst eine Enteignung  
vorzunehmen hat (**Abs. 2**).

#### Zu § 4:

Der verfassungsgesetzlichen Pflicht zur Bezeichnung  
des eigenen Wirkungsbereiches der Gemeinde ge-  
mäß Art. 118 Abs. 2 B-VG wird nicht durch eine taxati-  
ve Aufzählung der Aufgaben nachgekommen, son-  
dern durch eine Generalklausel. Dadurch ist auch in  
Verbindung mit § 3 klagestellt, daß bei Verkehrsflä-  
chen der Gemeinden der Bürgermeister als „Straßen-  
behörde“ im eigenen Wirkungsbereich tätig wird.

Die Ausnahmebestimmung zur Generalklausel ist im  
Hinblick auf Art. 118 Abs. 2 B-VG erforderlich, da es  
sich bei der genannten Ausnahme um ein schlichtho-  
heitliches Tätigwerden im Bezug auf Verkehrsflächen  
des Landes handelt. Hoheitliche Tätigkeiten, die Ver-  
kehrsflächen des Landes betreffen, sind jedoch auf  
Grund der überregionalen Bedeutung dieser Ver-  
kehrsflächen nicht geeignet, von der örtlichen Ge-  
meinschaft besorgt zu werden.

#### Zu § 5:

Durch **Abs. 1** wird klagestellt, daß die öffentlichen  
Straßen in das Eigentum jener Gebietskörperschaft  
(Gemeinde oder Land) zu übernehmen sind, die zu  
ihrer Verwaltung berufen ist. Im Eigentum einer son-  
stigen Rechtsperson stehende öffentliche Straßen  
(wie früher etwa die Konkurrenzstraßen) sind diesem  
Gesetzesentwurf fremd.

Die Verschaffung des Eigentums im Sinne dieser Be-  
stimmung an der für die Herstellung der Straße not-  
wendigen Grundfläche erfolgt durch privatrechtli-  
ches Übereinkommen oder im Wege der Enteignung  
(§§ 35 ff). Gleiches gilt sinngemäß dann, wenn der Ge-  
meingebrauch aus Gründen der Zweckmäßigkeit (wie  
etwa bei Brücken oder Tunnels) durch grundbücherli-  
che Einverleibung von entsprechenden Dienstbarkei-  
ten sichergestellt werden soll. Möglich scheint auch  
die privatrechtliche Ersitzung einer Dienstbarkeit zu-  
gunsten einer Gebietskörperschaft; dies wird im Zu-  
sammenhang mit den Feststellungsverfahren gemäß  
§ 10 in der Regel der Fall sein.

Nach derzeitiger Rechtslage ist es möglich, daß eine  
Straße zwar im Grundbuch als öffentliches Gut auf-  
scheint, nicht aber als öffentliche Straße im Sinne des  
LStVG 1975 gilt, weil keine ausdrückliche Widmung  
der zuständigen Straßenbehörde vorliegt und auch  
kein die Öffentlichkeit des Weges feststellender Be-  
scheid (§ 3 LStVG 1975) existiert. Dieser unbefriedi-  
gende Zustand soll im Interesse der Rechtssicherheit  
durch **Abs. 2** beseitigt werden. In Hinkunft gilt die  
Rechtsvermutung, daß ein im Grundstücksverzeich-  
nis II des Grundbuches oder in der EZ. 50000 jeder  
KG. oder in einer eigenen Einlagezahl des Grundbu-  
ches als öffentliches Gut eingetragenes Grundstück,  
das für Verkehrszwecke benützt wird, eine öffentliche  
Straße im Sinne dieses Gesetzes ist. Der Beweis des  
Gegenteils, etwa durch zwischenzeitig eingetretene  
Ersitzung, ist zulässig.

#### Zu § 6:

Der Definition des Gemeingebruchs kommt, wie  
schon dargelegt, leitende Bedeutung zu. Dabei ist von  
einem weiten Verkehrsbegriff, der nicht nur die bloße  
Fortbewegungstätigkeit umfaßt, auszugehen. In die-  
sem Sinne hat der Verfassungsgerichtshof z. B. das  
Vertreiben von periodischen Druckschriften auf öffent-  
lichen Straßen zum Gemeingebrauch gezählt (Er-  
kenntnis vom 19. 3. 1987, G 147-157/86-12). Somit  
wird auch das Abhalten einer Demonstration in der  
Regel vom Gemeingebrauch zu Verkehrszwecken  
umfaßt sein. Eine Einschränkung erfährt dieser weite  
Gemeingebrauch-Begriff durch die „Bestimmung“  
einer Straßengattung (Einreihung); die Benutzung  
eines Radfahrweges (§ 8 Abs. 2 Z. 4) durch schwere  
Lastkraftwagen ist nicht „bestimmungsgemäß“, da-  
her auch kein Gemeingebrauch. Die bisherige Judika-  
tur hat klagestellt, daß der Gemeingebrauch an einer  
öffentlichen Straße im Zivilrechtsweg nicht angefoch-  
ten werden kann (**Abs. 1**); es handelt sich vielmehr  
um eine öffentlich-rechtliche Angelegenheit. Davon  
soll nach dem Entwurf nicht abgewichen werden (vgl.  
insbesondere § 10).

Um Hinderungen des Gemeingebraches wirkungs-  
voll abstellen zu können, sind den Behörden die not-  
wendigen Befugnisse eingeräumt (**Abs. 2**). Aus dem  
Zusammenhang dieser Bestimmung geht hervor, daß  
die Straßenverwaltung selbst nicht Adressat des Ei-  
genmachtverbotes ist.

#### Zu § 7:

Die Benützung öffentlicher Straßen hat in der Regel im  
Rahmen und im Umfang des qualitativ und quantitativ  
in Summe gleichförmigen, normalen Gemeingebraches  
zu Verkehrszwecken zu erfolgen. Die qualitativ

über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung einer öffentlichen Straße durch solche Einrichtungen, die Auswirkungen auf den Straßenbaukörper und den darüber befindlichen Luftraum zeigen und nicht Verkehrszwecken dienen, wie etwa durch Verlegung von Leitungen in den Straßenkörper oder im Luftraum darüber, durch die Anbringung von Reklameschildern etc., stellt eine Sondernutzung der Straße dar, für die die Zustimmung des Halters, also der zuständigen Straßenverwaltung, erforderlich ist (**Abs. 1**). Jene Benützungen der Straße zu verkehrsfremden Zwecken, die nach der StVO. 1960 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsregelung und Verkehrssicherung (VfSlg. 4605/1963) einer Bewilligung bedürfen, fallen daher nicht automatisch unter den Begriff der Sondernutzung, sie können aber eine solche darstellen.

Wie bereits zu § 6 angemerkt wurde, wird die Abhaltung einer Versammlung (Demonstration) samt den sie begleitenden Maßnahmen, wie Aufstellen von Informationstischen, Mitführen von Lautsprecheranlagen, in der Regel vom Gemeingebrauch umfaßt. In diesem Spannungsfeld zwischen verfassungsrechtlich geschütztem Versammlungsrecht und Gewährleistung des Gemeingebrauches für die übrigen Verkehrsteilnehmer sieht der Entwurf erst dann eine Zustimmung zu den demonstrationsbegleitenden Maßnahmen vor, wenn sie eine Sondernutzung durch Einrichtungen, wie z.B. das Aufstellen von Bühnen, darstellen. Da die Zustimmungskriterien für die Straßenverwaltung im Gesetz genau umschrieben sind und in den Schranken des Art. 11 Abs. 2 MRK liegen, ist die vorgesehene privatwirtschaftliche Zustimmung im Hinblick auf die Versammlungsfreiheit verfassungskonform (vgl. VfGH vom 19. 3. 1987, G 147-157/86-12). Um trotz Sondernutzung die ungeschmälerzte Ausübung des Gemeingebrauches an der öffentlichen Straße sicherzustellen, ist vorgesehen, die Zustimmung mit den erforderlichen Auflagen und Bedingungen zu verbinden (**Abs. 2 und 3**).

Die Möglichkeit des Ausschlusses des Widerrufs für solche Einrichtungen, die ebenfalls im öffentlichen Interesse gelegen sind, wie Gas-, Strom-, Kanal-, Wasser- und Fernwärmeleitungen u.ä., erscheint schon deswegen gerechtfertigt, weil für diese Einrichtungen nach den einschlägigen Verwaltungsvorschriften üblicherweise auch die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten besteht (**Abs. 4**). Anzumerken ist, daß Abs. 4 nicht darauf abstellt, wer etwa eine Wasserleitung verlegt; es kann dies auch ein nicht dem Staat zurechenbarer Privater sein.

#### Zu § 8:

Die bestehenden Straßengattungen werden im wesentlichen beibehalten, da sie sich in der Vollziehung bewährt haben. Wegfallen sollen die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen und sonstigen Konkurrenzstraßen, da für diese Art von Straßen heute kein Bedürfnis mehr besteht. Fast alle Straßenkonkurrenzen wurden zwischenzeitig aufgelassen. Ebenso sollen die Güterwege eindeutig einer Straßenverwaltung zugewiesen werden. Neu eingeführt wird die Straßengattung der Radfahrwege, Fußgängerwege und Wanderwege (**Abs. 2 Z. 4**), wodurch der Entwicklung gerade in diesem Verkehrsbereich Rechnung getragen wird. Es

soll dem Fußgänger und Wanderer bzw. Radfahrer ermöglicht werden, sich abseits der übrigen öffentlichen Straßen, die oftmals vom Fahrzeugverkehr überlastet sind, in relativer Sicherheit und ohne störenden Lärm zu bewegen. Bei der Begriffswahl für diese Verkehrsflächen wurde bewußt von den Bezeichnungen der Straßenverkehrsordnung 1960 abgewichen, um zu verdeutlichen, daß es sich dabei um selbständige, von anderen Straßen unabhängige Verkehrsflächen handelt, die aber im Sinne der StVO. 1960 als Gehwege oder Radwege genutzt werden können. Festzuhalten ist dabei, daß Gehwege und Radwege aber auch weiterhin Bestandteile einer anderen Straßengattung sein können; ob eine eigene Straße vorliegt, oder ob ein Gehweg oder Radweg den Bestandteil einer anderen Straße bildet, kommt auf die Widmung im Einzelfall an.

Durch **Abs. 3** wird eine Regelung für den Fall geschaffen, daß für eine öffentliche Straße (etwa im Sinne des § 5 Abs. 2) keine Einreichungsverordnung gemäß § 11 Abs. 1 vorliegt; den sonst auftretenden rechtlichen Schwierigkeiten soll damit entgegengewirkt werden.

#### Zu § 9:

Nach der geltenden Rechtslage (§ 10 LStVG 1975) müssen die Landesregierung und die Gemeinden (ausgenommen für Ortschaftswege) Straßenverzeichnisse führen. Diese Verpflichtung soll nun generell gelten (**Abs. 1**).

Straßenverzeichnisse dienen nicht nur der Übersicht über das öffentliche Straßennetz, sondern auch der Publizität hinsichtlich des Halters einer bestimmten Straße, so etwa im Zusammenhang mit der Haftung für den Straßenzustand im Sinne des § 1319 a ABGB. Die Einsichtnahme steht daher ohne Nachweis eines Interesses jedermann zu (**Abs. 2**).

Durch die Verordnungsermächtigung soll die Einheitlichkeit der Verzeichnisse sichergestellt werden. Die Numerierung der Verkehrsflächen soll u. a. die Abfassung und Auswertung von Unfallsberichten vereinfachen, was für die Planung von Umbauten der Straßen von Bedeutung ist (**Abs. 3**).

#### Zu § 10:

Wird eine Grundfläche länger als 30 Jahre unabhängig vom Willen des Grundeigentümers im Gemeingebrauch im Sinne der Definition des § 6 Abs. 1 benützt, so ist zweifellos eine Situation gegeben, die die rechtliche Gleichstellung dieser Grundfläche mit einer ausdrücklich dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straße rechtfertigt. Die Feststellung der Öffentlichkeit einer Straße konnte zwar auch schon bisher nach dem LStVG 1975 getroffen werden, doch ist eine der Voraussetzungen zusätzlich noch das Vorliegen eines „dringenden Verkehrsbedürfnisses“. Nach der einschlägigen Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechtes ist dieses Merkmal aber nur dann erfüllt, wenn ohne Vorhandensein der Verkehrsverbindung arge Mißstände zu befürchten wären; eine etwa nur geringfügige Wegabkürzung vermag kein „dringendes Verkehrsbedürfnis“ zu begründen. Zusätzlich wird verlangt, daß das dringende Verkehrsbedürfnis auch noch zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Feststellung der Öffentlichkeit vorliegen muß. Somit ist der Nachweis, daß ein Weg oder eine Straße für eine bestimmte Verkehrsbeziehung so notwendig ist,

daß ohne sie arge Mißstände zu befürchten wären, bei dem vorhandenen Straßennetz nur schwerlich zu erbringen. Künftig soll daher vom Erfordernis des dringenden Verkehrsbedürfnisses abgesehen werden, weil die Feststellung einer mehr als 30jährigen tatsächlichen Benützung einer Fläche zu Verkehrszwecken durch einen unbestimmten Benützerkreis ohnedies auch ein öffentliches — weil von einem bestimmten Benützerkreis unabhängiges — Verkehrsinteresse zum Ausdruck bringt. Bedenken gegen § 10 im Hinblick auf Art. 5 StGG, RGBI. Nr. 142/1867, (Eigentumsschutz) scheinen deshalb nicht gerechtfertigt, weil der Gemeingebrauch nicht begründet, sondern dessen 30jährige Übung festgestellt wird; damit wird auf zivilrechtlicher Ebene ohnedies die Ersitzung einer Dienstbarkeit verbunden sein.

Ein besonderes Interesse (**Abs. 2**) an der Feststellung des Gemeingebrauches werden vor allem die Grundeigentümer haben, deren Grundstücke durch die Straße verkehrsmäßig erschlossen werden bzw. diejenigen Straßenbenützer, die ohne Vorliegen des Gemeingebrauches in der Benützung der Straße beeinträchtigt werden können. Parteistellung kommt diesem Personenkreis nicht zu, da der Gemeingebrauch kein subjektiv-öffentliches Recht vermittelt (siehe Erläuterungen zu § 2 sowie VwGH vom 18. 9. 1984, 84/05/0136/3), er kann aber die Einleitung des amtswegigen Verfahrens verlangen.

Da es sich bei den Straßen, deren Gemeingebrauch umstritten ist, nach bisheriger Erfahrung ausschließlich um solche mit lokaler Bedeutung handelt (Wanderwege, Kirchensteige etc.), ist ihre gesetzliche Zuordnung zu den Verkehrsflächen der Gemeinde sinnvoll. Nach rechtskräftiger Feststellung soll regelmäßig als zweiter Schritt die Einreihung durch Verordnung in eine Straßengattung des § 8 Abs. 2 erfolgen. Wird diese Einreihung nicht vorgenommen, so gilt eine solche Straße gemäß der Vorschrift des § 8 Abs. 3 als Ortschaftsweg. Die Übernahme in das öffentliche Gut richtet sich nach § 5 Abs. 1; allenfalls wird nach der Feststellung des 30jährigen Gemeingebrauches die Ersitzung einer Wegedienstbarkeit zugunsten der Gemeinde leicht nachzuweisen sein.

#### Zu § 11:

Der straßenrechtliche Widmungsakt, mit dem die Straße zur öffentlichen Straße erklärt wird, ist — von den Anwendungsfällen der Umreihung (**Abs. 3**) bzw. den Fällen des § 10 abgesehen — mit der Einreihung einer bestimmten Straße als Verkehrsfläche einer bestimmten Straßengattung verbunden. Diese Widmung und Einreihung ist — wie bisher schon — ein genereller hoheitlicher Verwaltungsakt und daher in der Rechtsform der Verordnung vorzunehmen (**Abs. 1**). Gleiches gilt für den gegenteiligen Akt, nämlich den Entzug des Gemeingebrauches an einer bestimmten Straße, der ebenfalls durch Verordnung zu geschehen hat (**Abs. 2**). Durch die Festlegung des Straßenverlaufes sind die Auswirkungen der Straße auf die Landschaft und die Umwelt in groben Zügen bereits beurteilbar; es ist daher sinnvoll und geboten, die Grundsätze des § 13 Abs. 1 und 2 sowie § 13 Abs. 3, die im wesentlichen die Umweltverträglichkeit sicherstellen, schon bei der Festlegung des Straßenverlaufes zu berücksichtigen.

Hervorzuheben ist, daß die Verordnung nach § 11 Abs. 1 des Gesetzentwurfs nicht mit jener nach § 4 Abs. 1 BStG 1971 gleichzusetzen ist. Während durch die Verordnung nach § 4 Abs. 1 BStG 1971 der genaue einzelgrundstückbezogene Verlauf der Straßenachse eines bereits in die Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz aufgenommenen Straßenzuges bestimmt wird, erfolgt durch die Verordnung nach § 11 Abs. 1 dieses Entwurfs überhaupt erst die Widmung und Einreihung als öffentliche Straße im Sinne einer Grobplanung. Durch die gemäß **Abs. 1** vorzunehmende Beschreibung der Linienführung der Straße wird zwar ebenfalls der Verlauf der einzureihenden Straße in groben Zügen (das heißt, in den äußeren Grenzen des Verlaufes) in verbindlicher Weise festgelegt, doch ist die Fixierung des Straßenverlaufes nicht so scharf wie auf Grund einer Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971. Die Einreihungsverordnung nach § 11 Abs. 1 läßt solchermaßen nicht zuletzt auch aus Gründen der Zweckmäßigkeit für die straßenrechtliche Bewilligung nach den §§ 31 und 32 noch einen Spielraum offen. Erst durch den straßenrechtlichen Bewilligungsbescheid, den bekanntlich das BStG 1971 nicht kennt, wird — im Ausmaß der sogenannten § 4-Verordnung des BStG 1971 — die Straßenachse bestimmt und exakt der Straßenverlauf festgelegt.

Die Erlassung einer Verordnung gemäß § 11 Abs. 1 wird nur bei einem Neubau (§ 2 Abs. 6) und bei der Umlegung (§ 2 Abs. 7) einer öffentlichen Straße notwendig sein; beim Umbau (§ 2 Abs. 8) einer öffentlichen Straße ist die Erlassung einer Verordnung nicht notwendig, da in diesem Fall die bestehende Linienführung nicht geändert wird. Bei einer kleinräumigen Änderung des Straßenverlaufes wird die Linienführung der Straße im begrifflichen Verständnis des § 11 Abs. 1 nicht berührt, sodaß in diesem Fall noch „Umbau“ und nicht eine — nur durch Verordnung mögliche — „Umlegung“ vorliegt.

Durch die Auflage der Planunterlagen vor Erlassung der Verordnung (**Abs. 4 und 5**) sollen die vom beabsichtigten Straßenbau unmittelbar betroffenen Grundeigentümer und in anderer Weise Berührte — legitimiert durch ihr glaubhaft dargelegtes Interesse — in die Lage versetzt werden, bereits vor Erlassung der Einreihungsverordnung eben diese ihre Interessen wahrzunehmen. Diese Möglichkeit der Mitbeteiligung bereits in der ersten Phase der Planung von öffentlichen Straßen bedeutet eine wesentliche Besserstellung der Betroffenen gegenüber der bestehenden Rechtslage, da sie bereits von vornherein ihre Anregungen und Einwendungen einbringen können und im Wege der gesetzlich als Teil des Verordnungserlassungsverfahrens geregelten Einbindung ihrer Meinungsäußerung letztlich eine Mitwirkungsbefugnis beim Straßenbauvorhaben verbürgt erhalten.

#### Zu § 12:

Diese Bestimmung umschreibt einerseits Straßenverwaltung als ein inhaltlich-abstraktes Aufgabenbündel (Herstellung und Erhaltung; **Abs. 1**) und weist andererseits die Verbandskompetenz zu (**Abs. 2**), indem sie den zuständigen Rechtsträger (Land bzw. Gemeinde) als „Straßenverwaltung“ zur Aufgabenbesorgung beruft; seine Organe sollen als „Straßenverwaltung“ im organisatorischen Sinn bezeichnet werden.

Der ausdrücklich im Gesetz festgehaltene Auftrag zur Zusammenarbeit zwischen den Straßenverwaltungen dient der Vermeidung von Fehlentwicklungen und der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit der Verwaltung (**Abs. 4**).

#### Zu § 13:

Die hier niedergelegten Grundsätze für die Planung, den Bau und die Erhaltung der öffentlichen Straßen orientieren sich im wesentlichen an § 7 BStG 1971, gehen aber darüber hinaus. Dies deshalb, weil sie sich als einfachgesetzliche Umsetzung des Art. 7a L-VG 1971 im Dienste des Umweltschutzes verstehen. Die Pflicht zur möglichsten Schonung der Natur und des Landschaftsbildes, zur Rücksichtnahme auf Kunst- und Naturdenkmäler, auf wertvolle Orts- und Stadtbilder und überhaupt zum Schutz der langfristigen Lebensgrundlagen entspricht den heutigen Vorstellungen und Erwartungen hinsichtlich der Herstellung und der Erhaltung von Straßen. Da die im Abs. 1 aufgezählten Interessen durchaus miteinander konkurrieren können, verpflichtet **Abs. 2** die Straßenverwaltung, die Schutzgüter im Einzelfall gegeneinander abzuwägen und einen weitestgehenden Interessenausgleich anzustreben. Um die abschätzbaren Auswirkungen eines Straßenbaues auf die Umwelt beurteilen zu können, ist jedem konkreten Projekt (Detailprojekt) ein schriftlicher Umweltbericht beizugeben (**Abs. 3**). Dieser Bericht wird eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für die Erlassung einer Verordnung gemäß § 11 Abs. 1 und die Erlassung eines straßenrechtlichen Bewilligungsbescheides gemäß § 32 Abs. 2 bilden. Da der O.ö. Umweltschutzgesetz bereits gemäß § 5 O.ö. Umweltschutzgesetz 1988, LGBl. Nr. 53, zur Vertretung der Interessen des Umweltschutzes Parteistellung im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren nach §§ 31 und 32 zukommt, scheint es sinnvoll, ihr den Umweltbericht möglichst früh zukommen zu lassen.

Regelungen über die Planung, den Bau und die Erhaltung bestimmter Straßengattungen, insbesondere solche bautechnischer Art, kann die Landesregierung durch Verordnung treffen. Sie kann in dieser Verordnung auch ÖNORMEN, soweit sie den Grundsätzen der Abs. 1 und 2 entsprechen, für verbindlich erklären (**Abs. 4**).

Den §§ 1 Abs. 3 und 4 Abs. 2 BStG 1971 angegliedert sind auch die Bestimmung der **Abs. 5 und 6** über die letztmalige Herstellungspflicht vor der Übergabe einer öffentlichen Straße an eine andere Straßenverwaltung und über die Rekultivierungspflicht im Zusammenhang mit der Auffassung öffentlicher Straßen.

#### Zu § 14:

Die Bestimmungen über den Nachbarschutz sind den §§ 7a und 24 Abs. 5 BStG 1971 nachgebildet. Die Straßenverwaltung wird verpflichtet (**Abs. 1**), bereits bei der Planung auf die voraussichtlichen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Straßenverkehr vorsorglich in der Weise Bedacht zu nehmen, daß die Beeinträchtigungen (Immissionen) entweder möglichst gering gehalten oder durch geeignete Maßnahmen abgeschirmt werden (**Abs. 2**). Unter Beeinträchtigungen im hier maßgeblichen Sinn ist in erster Linie

wohl der Straßenlärm zu verstehen, doch fallen sicherlich auch Beeinträchtigungen durch Staub, Spritzwasser oder Streumaterial und die Blendwirkung durch Scheinwerfer unter diesen Begriff.

Im **Abs. 3** wird klargestellt, daß die Abs. 1 und 2 zunächst nur eine Verpflichtung der Straßenverwaltung festlegen, deren Einhaltung die Behörde im Verfahren nach den §§ 31 und 32 zu gewährleisten hat. Subjektiv-öffentliche Rechte werden durch Abs. 1 und Abs. 2 für die Nachbarn, also für alle Grundeigentümer, die Beeinträchtigungen durch die Straße zu erwarten haben, grundsätzlich nicht begründet. Nur den Eigentümern der innerhalb eines bestimmten Bereiches neben der Straße liegenden Grundstücke (§ 31 Abs. 3 Z. 3) sollen auf Grund der Bestimmungen des Nachbarschutzes subjektiv-öffentliche Rechte zukommen, die sie auch als Partei im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren durchsetzen können.

**Abs. 5** trifft in Übereinstimmung mit § 24 Abs. 5 BStG 1971 eine Regelung über die beim Bau einer öffentlichen Straße ursächlich von Straßengrundflächen ausgehenden Immissionen im Verhältnis zum Nachbarn in der Weise, daß dieser zwar keinen Untersagungsanspruch, wohl aber — im Regelfall nur bei schuldhaftem Verhalten der Organe der zuständigen Straßenverwaltung — einen Anspruch auf Schadenersatz hat. Dieser Schadenersatzanspruch ist bei den ordentlichen Gerichten geltend zu machen.

Für diese von § 364a ABGB abweichende, insofern materiell-zivilrechtliche Regelung des Abs. 5 ergibt sich die Zuständigkeit des Landesgesetzgebers aus Art. 15 Abs. 9 B-VG. Danach sind die Länder im Bereich ihrer Gesetzgebung befugt, die zur Regelung des Gegenstandes erforderlichen Regelungen auf dem Gebiet des Zivilrechtswesens zu treffen. Für die Erforderlichkeit im Sinne der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (VfSlg. 8989/1980) spricht, daß bei der Entwurfsregelung schon aus der Natur der Sache heraus ein rechtstechnischer Zusammenhang mit dem der Verwaltungsmaterie (Landes-)Straßenwesen eigentümlichen öffentlichen Interesse am Bau einer öffentlichen Straße besteht und dieses überhaupt erst mit der Verknüpfung mit zivilrechtlichen Regelungen in sinnvoller Weise durchsetzbar wird. Das wird zudem durch die Tatsache verdeutlicht, daß auch der Bundesgesetzgeber, dem diesbezüglich zwar keine kompetenzrechtlichen Schranken gesetzt sind, der jedoch — ebenso wie der Landesgesetzgeber — an das Sachlichkeitsgebot des Gleichheitsgrundsatzes gebunden ist, eine derartige Regelung als unumgänglich ansieht. Außerdem hat der Verfassungsgerichtshof im Erkenntnis vom 10. 3. 1983, G 63/81-16, eine derartige landesgesetzliche Regelung ausdrücklich für zulässig erklärt. Der dem Landesgesetzgeber dabei auch im Bereich des Art. 15 Abs. 9 B-VG eingeräumte Regelungsspielraum (VfSlg. 9906/1983) wird mit der zurückhaltenden Inanspruchnahme dieser vom Bundes-Verfassungsgesetz angebotenen Ermächtigung durch den vorliegenden Entwurf wegen der angesprochenen Unumgänglichkeit auch im Bereich des Bundes nicht verlassen.

#### Zu § 15:

Durch den Neubau, die Umlegung oder den Umbau einer Straße werden fast immer andere Verkehrsver-

bindungen sowie auch Grundstückszufahrten unterbrochen oder zumindest beeinträchtigt. Im LStVG 1975 fehlt eine Regelung über die Wiederherstellung solcher von Straßenbaumaßnahmen betroffenen Verkehrsbeziehungen, was in der Vollzugspraxis zu ständigen Konflikten Anlaß gibt. Nach dem Verursacherprinzip (**Abs. 1**) soll die Straßenverwaltung, die durch ihre Baumaßnahmen die bestehenden Verkehrsbeziehungen stört, auch die Wiederherstellung dieser Verkehrsbeziehungen (darunter auch Radfahrwege und Fußgängerwege bzw. auch nichtöffentliche Straßen und Wege und private Zufahrten) übernehmen.

Durch Verkehrsumleitungen im Zuge von Straßenbauarbeiten sind auf den Straßen, auf die der Verkehr umgeleitet wird, durch das erhöhte Verkehrsaufkommen erfahrungsgemäß vorzeitig Abnutzungsschäden zu verzeichnen. Auch in diesen Fällen ist zum Schadenersatz die Straßenverwaltung verpflichtet, die das erhöhte Verkehrsaufkommen durch Baumaßnahmen verursacht hat (**Abs. 2**).

#### Zu § 16:

Die Mehrkosten einer über den normalen Standard hinausgehenden Ausführung (**Abs. 1**) einer Straße (wie zusätzliche Fahrstreifen, schwerere Befestigung und bauliche Anlagen im Zuge einer Straße, wie Lärmschutzwände u.ä.), die im spezifischen Interesse eines oder mehrerer Verkehrsinteressenten liegt, oder zum Schutze der Nachbarschaft wegen der besonderen Art der Benützung durch einen Verkehrsinteressenten erforderlich ist, sollen konsequenterweise von jenen Benützern getragen werden, die das besondere Verkehrsinteresse an dieser Art des Straßenbaues besitzen. Dieselben Erwägungen gelten für überdurchschnittliche Erhaltungskosten (**Abs. 2**) einer öffentlichen Straße, etwa bei Baustellenverkehr oder bei überschweren oder überlangen Sondertransporten. Auch in diesen Fällen hat der spezifische Verkehrsinteressent die Mehrkosten, hier der Erhaltung, zu übernehmen.

Da es sich bei der Entscheidung über die Verpflichtung zur Tragung der Mehrkosten und deren Höhe um eine Angelegenheit handelt, die der Entscheidung über Entschädigungen gleichzuhalten ist und somit den Kernbereich des Zivilrechtes als Regelungen der Rechte und Pflichten der Bürger „unter sich“ betrifft, reicht im Sinne der jüngeren Judikatur des Verfassungsgerichtshofes die nachprüfende Kontrolle der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechtes über die behördliche Entscheidung zur Erfüllung der Garantie des Art. 6 Abs. 1 MRK nicht aus. Es müssen daher mit der im **Abs. 3** angesprochenen Entscheidung „Tribunale“ im Sinne des Art. 6 MRK betraut werden. Der Entwurf sieht daher eine sukzessive Gerichtszuständigkeit vor; freilich könnten seit 1. 1. 1991 die unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern mit dieser Aufgabe gesetzlich betraut werden.

#### Zu § 17:

Die Durchführung des Winterdienstes auf allen öffentlichen Straßen soll auch weiterhin von den Gemeinden wahrgenommen werden. Insofern stellt die Regelung des **Abs. 1** eine vom allgemeinen Grundsatz der umfassenden Aufgabenbesorgung durch die jeweilige Straßenverwaltung (§ 12 Abs. 2) abweichende Bestim-

mung dar. Die Rechtfertigung dieser Regelung liegt darin, daß auf Grund klimatischer Verhältnisse sowie der Siedlungs- und Verkehrsstruktur in Oberösterreich ein rascher und effektiver Winterdienst im Sinne der Erwartungen der Bevölkerung, insbesondere des Berufsverkehrs, nur dann gewährleistet ist, wenn er ungeachtet der Straßengattungen (ausgenommen Bundesstraßen) von der Straßenverwaltung der jeweiligen Gemeinde besorgt wird. Der Entwurf stellt nunmehr jedoch klar, daß die Gemeinde bei der Durchführung des Winterdienstes auf Verkehrsflächen des Landes zur Straßenverwaltung hinsichtlich dieser Straßen berufen ist; es wird somit aus dem Aufgabenbündel der Straßenverwaltung (§ 12 Abs. 1) ein Teilbereich herausgelöst und auch für Verkehrsflächen des Landes der Gemeinde zugewiesen. Diesen Teilbereich erfüllt die Gemeinde im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung weisungsfrei vom Land, hat also die alleinige Verfügungsmacht, die Maßnahmen des Winterdienstes zu setzen. Da die Gemeinde auch die Kosten des Winterdienstes zu tragen hat (siehe Abs. 4), treffen nunmehr alle von der Judikatur des Obersten Gerichtshofes entwickelten Kriterien für den Weghalter nach § 1319a ABGB auf die Gemeinde zu, bei Verkehrsflächen des Landes freilich nur für den Teilbereich des Winterdienstes. Festzuhalten ist daher, daß es für die Verkehrsflächen des Landes zwei Halter im Sinne des § 1319a ABGB gibt, nämlich die Gemeinde in unabhängiger Besorgung des Winterdienstes und das Land in Besorgung der übrigen der Straßenverwaltung zukommenden Aufgaben. Durch die landesgesetzliche Aufteilung der Aufgaben wird somit in keiner Weise inhaltlich in die Bestimmung des § 1319a ABGB eingegriffen, vielmehr hat der § 1319a ABGB bewußt einer derartigen Aufteilung „nicht vorgegriffen“ (vgl. Seite 6 des Berichtes des Ausschusses für Land- und Forstwirtschaft, 1678 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP). Soweit es im Hinblick auf Kapazität und Wirtschaftlichkeit möglich und sinnvoll ist, kann (und soll) der Winterdienst auf Landes- und Bezirksstraßen aber auch von der Straßenverwaltung des Landes selbst durchgeführt werden, wobei das Land auch in Erfüllung dieser Aufgabe Straßenverwaltung und Halter im Sinne des § 1319a ABGB bleibt.

Aus Gründen der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit kann mit der Durchführung des Winterdienstes vertraglich auch ein Privatunternehmen beauftragt werden, was an der gesetzlichen Aufgabenverteilung jedoch nichts ändert. Auch zwischen Gemeinden und Gemeindeverbänden können Vereinbarungen über die Durchführung des Winterdienstes getroffen werden (**Abs. 2**).

Der Winterdienst soll dann entfallen können, wenn das öffentliche Interesse an der Benützung der im **Abs. 3** genannten Straßen auf ein Maß gesunken ist, das die Aufrechterhaltung der Benützbarkeit nicht mehr rechtfertigt.

Da die Gemeinden durch die Aufgaben des Winterdienstes zweifellos finanziell stark belastet werden, soll das Land zum Aufwand, der durch die Besorgung des Winterdienstes auf Verkehrsflächen des Landes entsteht, Beiträge leisten, deren Gewährung und Bemessung nach verbindlichen Regeln zu erfolgen hat. Die im **Abs. 4** aufgezählten Bemessungskriterien sollen eine objektive und den Verhältnissen in den einzel-

nen Gemeinden entsprechende Beitragsvergabe gewährleisten.

#### Zu § 18:

Die Errichtung von Bauten und sonstigen Anlagen neben Straßen kann von wesentlichem Einfluß auf die Benützbarkeit der öffentlichen Straße, somit auf die Gewährleistung des bestimmungsgemäßen Verkehrs unter dem Aspekt der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sein, ferner aber auch den späteren Ausbau von Straßen oder sonstige Verkehrsplanungen verhindern oder stören. Es ist daher gerechtfertigt, die Errichtung von Bauten und Anlagen neben öffentlichen Straßen unter dem Gesichtspunkt der Benützbarkeit der Straße zu prüfen (VfSlg. 4349/1963).

Dabei wurde jedoch vom bisherigen System (§§ 21, 22 und 63 LStVG 1975) lediglich der Mindestabstand von zwei Metern zum Straßenrand bei Bauten übernommen, ansonsten wurde jedoch ein genereller Schutzbereich für die Straße eingeführt, innerhalb dessen Bauten oder sonstige Anlagen nur mit Zustimmung der Straßenverwaltung angelegt werden dürfen. Damit wird ein auf Grund des Gleichheitsgrundsatzes erforderlicher kasuistischer Regelungskomplex unterschiedlicher Abstände (für jede einzelne Straßengattung zu den verschiedenen Objekten) entbehrlich. Die Straßenverwaltung hat nunmehr im Einzelfall anhand der Kriterien für die Benützbarkeit einer Straße, die sich aus dem § 13 ergeben, die Zustimmung zu erteilen. Erst dann, wenn die Zustimmung verweigert wird, soll die Straßenbehörde nach Durchführung eines Ermittlungsverfahrens über die Zulässigkeit der Bauten und Anlagen entscheiden (**Abs. 1 und 2**).

Die Vorschriften des § 18 gelten grundsätzlich für Bauten und Anlagen an allen Straßen mit Ausnahme der Radfahrer-, Fußgänger- und Wanderwege unabhängig vom Zeitpunkt der Errichtung der betroffenen Straße.

Durch **Abs. 3** wird klargestellt, daß die „Abstandsbestimmungen“ bei Straßenneubauten erst nach Rechtskraft des straßenrechtlichen Bewilligungsbescheides gelten. Die Beseitigung von zu diesem Zeitpunkt bereits bestehenden Bauten und Anlagen sowie von solchen, die an bestehenden Straßen im Einklang mit der seinerzeitigen Rechtslage errichtet wurden (**Abs. 5**), kann nur im Wege der Enteignung (§ 35 Abs. 2) erfolgen. Solche Bauten und Anlagen, die nach Rechtskraft des Bewilligungsbescheides oder entgegen den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 an bestehenden Straßen neu errichtet werden, sind dagegen durch einen Auftrag gemäß **Abs. 4** zu beseitigen.

#### Zu § 19:

Die Abstandsbestimmungen über die Baumpflanzung gelten für alle Neupflanzungen nach Inkrafttreten dieses Gesetzes (**Abs. 1**). Ein Auftrag zur — entschädigungslosen — Beseitigung von Bäumen, die den Abstandsbestimmungen nicht entsprechen, ist gleichfalls nur für Neupflanzungen vorgesehen. Die Entfernung oder Ausästung von Altpflanzungen von Bäumen, Sträuchern, Hecken u.dgl. im Interesse der Verkehrssicherheit ist — bei nicht über die Straße ragenden Obstbäumen sogar mit Entschädigungsanspruch — im § 91 der Straßenverkehrsordnung 1960

ausreichend geregelt; eine Vorkehrung in diesem Gesetz erscheint entbehrlich. Die Bestimmung des **Abs. 2** ist dem § 23 Abs. 1 BStG 1971 nachgebildet und auch sinnvoll, da gerade in Walddurchfahrten sowohl die Fahrbahnverhältnisse als auch die Sichtverhältnisse durch den neben der Straße stehenden Wald beeinträchtigt werden können.

#### Zu § 20:

Der Anschluß öffentlicher wie nichtöffentlicher Straßen (einschließlich Grundstückszufahrten) an höherrangigere öffentliche Straßen bedarf aus dem Blickwinkel straßenbaulicher Notwendigkeiten und der Gewährleistung der Benützbarkeit der Straße ebenfalls einer Regelung. Gemäß dem System des 3. Abschnittes dieses Entwurfes hat zunächst wieder die zuständige Straßenverwaltung die genannten Interessen wahrzunehmen (**Abs. 1 und 2**). Erst nach Verweigerung der privatrechtlichen Zustimmung soll im behördlichen Verfahren geklärt werden, inwieweit der gewünschte Anschluß eine Beeinträchtigung der Benützbarkeit darstellt (**Abs. 3**).

Die Kosten der Herstellung des Anschlusses und seiner Erhaltung sind von den Begünstigten zu tragen (**Abs. 4**). Wird ein Umbau aber durch eine Baumaßnahme an der Straße, zu der der Anschluß führt, notwendig, gelten die Bestimmungen des § 15 Abs. 1.

#### Zu § 21:

Eine häufig bemängelte Lücke im geltenden System des Landesstraßenrechtes ist das Fehlen von klaren Vorschriften, ob und inwieweit die Anrainer an öffentlichen Verkehrsflächen bestimmte, aus der Straßenverwaltung resultierende Einwirkungen auf ihre Grundflächen im öffentlichen Interesse an der Aufrechterhaltung des Gemeingebrauches dulden müssen beziehungsweise welche Einwirkungen von den benachbarten Grundflächen auf öffentliche Straßen zu unterlassen sind. Da derartige Vorschriften im BStG 1971 enthalten sind und sich im wesentlichen bewährt haben, ist es naheliegend, die Entwurfsregelungen den Anrainerverpflichtungen des § 24 BStG 1971 nachzubilden; sie enthalten grundsätzlich die gleichen Unterlassungs- und Duldungspflichten, die auch die Anrainer an einer Bundesstraße zu tragen haben. Durch den Hinweis auf § 7 soll klargestellt werden, daß die Einleitung von Drainagewasser in Ableitungsanlagen der Straße im Rahmen der Sondernutzung zulässig ist.

Den Bedürfnissen der Praxis entsprechend wurde aus anderen landesgesetzlichen Bestimmungen die Regelung des Heranackerns an öffentliche Straßen übernommen. Damit sollen — allenfalls schwer nachweisbare — indirekte Schäden an Straßenbaukörpern durch zu nahes Heranackern verhindert werden (**Abs. 2**).

#### Zum 4. Hauptstück:

Im § 12 Abs. 3 ist als Grundsatz der an jede Straßenverwaltung in gleicher Weise gerichtete Auftrag zur Tragung aller Kosten für die Herstellung und Erhaltung sämtlicher ihrer Verwaltung unterliegenden Verkehrsflächen festgelegt. Die dort gleichzeitig vorbehaltenen Ausnahmen von diesem Grundsatz sind — abgesehen vom schon erläuterten § 17 — im 4. Hauptstück geregelt (§ 22 Abs. 1 und 3, § 24 Abs. 1).

**Zu § 22:**

Die Kosten des für den Bau von Landes- und Bezirksstraßen notwendigen Grunderwerbes werden in Hinblick zwischen Land und Gemeinden zur Hälfte geteilt, was einen tragbaren Kompromiß zwischen den Interessen des Landes und langjährigen Forderungen der Gemeinden (auf gänzliche Kostenübernahme durch das Land) darstellt. Zu den erforderlichen Nebenkosten (**Abs. 1**) zählen beispielsweise die Kosten für die Vertragserrichtung, allfällige Enteignungskosten und Sachverständigengebühren. Wenn eine Landes- oder Bezirksstraße über ausdrückliches Verlangen einer Gemeinde in einer besonderen Ausführung hergestellt werden soll, sind die entsprechenden Mehrkosten von der Gemeinde zu tragen (**Abs. 2**). Dies gilt auch für die Errichtung der Straßenbeleuchtung, die in aller Regel im überwiegenden Interesse der Wohnbevölkerung der betreffenden Gemeinde und weniger im Interesse der Verkehrsteilnehmer auf der Straße gelegen ist; auch diese Kosten sind von der Gemeinde zu tragen (**Abs. 3**). In Ausnahmefällen kann hier gleichwohl eine teilweise oder völlige Kostenübernahme durch das Land erfolgen (**Abs. 4**).

**Zu § 23:**

Die Kosten der Herstellung und der Erhaltung der Gemeindestraßen sind bereits nach der geltenden Rechtslage von den Gemeinden zu tragen (siehe nunmehr § 12 Abs. 3). Neu im vorliegenden Entwurf ist, daß auch die Finanzierung der Ortschaftswegen von den Gemeinden zu übernehmen ist, zumal die Baulast derartiger Aufschließungsstraßen nach dem LStVG 1975 — zumindest teilweise — auch von den Verkehrsinteressenten zu tragen war. Diese Neuregelung ist nicht zuletzt auf die O.ö. Bauordnungsnovelle 1988, LGBl. Nr. 33, die bezüglich der Anliegerleistungen eine entscheidende Änderung gebracht hat, zurückzuführen: bis dahin war gemäß § 20 und § 21 O.ö. Bauordnung nämlich der Fahrbahn- und Gehsteigkostenbeitrag, der von den Anliegern anlässlich der Bauplatzbewilligung zu entrichten ist, an den Bestand eines rechtswirksamen Bebauungsplanes gebunden; dieses Erfordernis ist durch die genannte Novelle weggefallen, für diese Beiträge ist nunmehr gemäß § 20 und § 21 O.ö. Bauordnung ein rechtswirksamer Bebauungsplan nicht mehr Voraussetzung. Es wäre daher sachlich nicht gerechtfertigt, weiter am bisherigen straßenrechtlichen System der Bildung von Beitragsgemeinschaften zum Zwecke der Aufbringung von Kosten für die Herstellung und Erhaltung von Ortschaftswegen festzuhalten. Dazu kommt die Überlegung, daß es dem Gleichheitsgrundsatz widerspricht, einerseits Beiträge nach § 20 und § 21 der O.ö. Bauordnung und andererseits Beiträge nach straßenrechtlichen Bestimmungen einzuheben, die, weil verschiedene Berechnungsarten angewendet werden müssen, auch zu verschiedenen hohen Beiträgen führen. Durch die angebotene Lösung (alleinige Möglichkeit der Einhebung von Anliegerbeiträgen nach der O.ö. Bauordnung) können ferner Probleme, die sich aus der gegenseitigen Anrechnung und der zeitlichen Abgrenzung zwischen den Beiträgen nach der O.ö. Bauordnung und dem O.ö. Straßengesetz 1991 ergäben, vermieden werden.

Wie schon bisher, kann das Land den Gemeinden zum Bau von Ortschaftswegen Beihilfen gewähren (**Abs. 1**). Die im Gesetzentwurf vorgesehene Möglichkeit, die Beihilfen an bestimmte Bedingungen und Auflagen hinsichtlich Planung, Bauherstellung und Bauaufsicht zu knüpfen, ist zur Kontrolle des Verwendungszweckes und der Effektivität der eingesetzten Mittel geboten.

**Zu § 24:**

Güterwege dienen nach der im § 8 Abs. 2 Z. 3 getroffenen Umschreibung vorwiegend dem Anschluß land- und forstwirtschaftlicher Betriebe an das übrige öffentliche Straßennetz oder der Erschließung des ländlichen Raumes. Da somit bei Güterwegen das private Interesse das öffentliche Interesse zu überwiegen hat, ist es sachlich gerechtfertigt, von der Kostentragungspflicht der Straßenverwaltung abzuweichen. Es ist daher im Gesetzentwurf vorgesehen, auch weiterhin Beitragsgemeinschaften (nunmehr: Interessentengemeinschaften) für die Tragung der Kosten der Herstellung von Güterwegen zu bilden (**§ 24 Abs. 1**). Dafür soll der Interessentengemeinschaft auch Einfluß auf die Herstellung des Güterweges zukommen; Straßenverwaltung bleibt jedoch die Gemeinde. So sollen insbesondere Güterwege nur über Verlangen einer Interessentengemeinschaft hergestellt werden, was insoweit konsequent erscheint, als diese Straßen vorwiegend privaten Interessen dienen und daher den Interessenten nicht vorgesezt werden sollen.

Weiters soll die Interessentengemeinschaft den Verlauf des Güterweges in den Grundzügen mitgestalten können. Hiezu dient das Instrument des Trassenvorschlages (§ 25 Abs. 3 und 4). Die Straßenbehörde ist an diesen Vorschlag insoweit gebunden, als sie bei der Widmung des Güterweges grundsätzlich diesen Vorschlag zu übernehmen hat, wenn nicht im Hinblick auf die Grundsätze des § 13 Abänderungen erforderlich werden.

Die Erhaltungskosten von Güterwegen sollen in Hinblick allerdings ebenfalls nur von den Gemeinden getragen werden, zumal Güterwege nach ihrer Fertigstellung dem allgemeinen Verkehr offen stehen; im übrigen ist in den meisten Gemeinden die Übernahme der Erhaltung von Güterwegen ohnedies bereits der Normalfall. Der Prozentsatz der Kostenbeteiligung der Gemeinden an der Herstellung eines Güterweges richtet sich grundsätzlich nach der Verkehrsbedeutung des Weges für den übrigen (nicht durch die Mitglieder der Interessentengemeinschaft hervorgerufenen) Verkehr (**§ 24 Abs. 2**); als solcher ist insbesondere auch der Ausflugsverkehr zu verstehen. Da der Prozentsatz durch Beschluß des Gemeinderates festgesetzt wird, somit eine Selbstbindung vorliegt, scheint es angebracht, Mindestsätze vorzusehen.

**Zu § 25:**

Bereits mit der Bezeichnung der Interessentengemeinschaft soll verdeutlicht werden, daß sie nicht mehr bloß zur Beitragsaufbringung herangezogen wird.

Da die Initiative zur Herstellung eines Güterweges nunmehr — im Gegensatz zum LStVG 1975 — von der Interessentengemeinschaft ausgehen soll, ist auch im Hinblick auf die Bildung einer derartigen

Gemeinschaft ein Abgehen vom bisherigen System (§ 48 LStVG 1975) erforderlich (**Abs. 1**). Hingegen wurde die Bestimmung des Kreises der Interessenten im wesentlichen übernommen. Als „sonstige Interessenten“ im Sinne des **Abs. 2** kommen beispielsweise auch Ausflugswirte oder Liftgesellschaften in Frage.

Damit der vermehrte Einfluß der Interessentengemeinschaft auf die Herstellung des Güterweges nicht mißbraucht wird, soll bereits zu einem möglichst frühen Zeitpunkt, und zwar bei der Bildung der Gemeinschaft, geprüft werden, ob ihr Zweck den Absichten des Gesetzes entspricht. Ist dies nicht der Fall, soll die Gemeinschaft von vornherein nicht existent werden (**Abs. 3 und 5**). Die Prüfung nach der Übereinstimmung mit den Grundsätzen des § 13 wird nur eine überblicksmäßige sein, da die genaue Prüfung (mit Detailprojekt) im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren erfolgt.

Neben der freien Vereinbarung über die Bildung einer Interessentengemeinschaft (**Abs. 3**) besteht auch — wie bisher — die Möglichkeit, einzelne Interessenten zwangsweise in die Gemeinschaft aufzunehmen. Dabei muß jedoch bereits eine qualifizierte Mehrheit das Vorhaben befürworten und der Güterweg allen Mitgliedern der Interessentengemeinschaft einen verkehrsmäßigen Vorteil bringen (**Abs. 4 und 5**).

Weiters wird im **Abs. 7** klargestellt, ab wann die Interessentengemeinschaft eine Körperschaft öffentlichen Rechts ist.

#### Zu § 26:

In dieser Bestimmung sind die für die Handlungsfähigkeit und Besorgung der der Interessentengemeinschaft als Körperschaft öffentlichen Rechts zukommenden Aufgaben erforderlichen Organe angeführt (**Abs. 1**), ferner wird die Abgrenzung der Kompetenzen dieser Organe vorgenommen (**Abs. 3 und 4**). Die Grundsätze über die Organisation und den Geschäftsgang, deren nähere Regelung der Satzung vorbehalten ist, werden in **Abs. 2 und 5** aufgestellt.

#### Zu § 27:

**Abs. 1** versucht die Autonomie der Interessentengemeinschaft im Sinne einer Selbstverwaltung möglichst weit zu gestalten; Beschränkungen durch das Gesetz oder durch behördliche Akte sollen nur dort vorgesehen werden, wo dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist.

Die Kriterien bei der Festlegung der Beitragsanteile wurden von der bisherigen Regelung im wesentlichen übernommen, da sie sich bewährt haben (**Abs. 3**). Bei der Festsetzung werden freilich auch die verschiedenen Nutzungsarten (Acker, Wiese, Wald, Gartenfläche etc.) der aufgeschlossenen Grundstücke und das Ausmaß der Wohnnutzung der einzelnen Gebäude in Relation zueinander gesetzt werden müssen.

#### Zu § 28:

Da die Gemeinde als Straßenverwaltung (§ 12 Abs. 2) trotz Aufwertung der Interessentengemeinschaft weiterhin — so wie bisher — als Bauherr von Güterwegen auftreten soll, hat in erster Linie sie für die Bedeckung der Kosten der Herstellung eines Güterweges zu sor-

gen. Die Interessentengemeinschaft soll daher erst dann zur Erbringung von Beitragsleistungen verhalten werden können, wenn bereits bestimmte Baufortschritte eingetreten sind (**Abs. 1**); eine Vorfinanzierung durch die Interessentengemeinschaft ist in Hinblick nicht mehr vorgesehen. Die Gemeinde ist dabei rechtlich zurechenbar Straßenverwaltung und Hersteller des Güterweges, damit ist jedoch die sinngemäße Anwendung des § 23 Abs. 2 nicht ausgeschlossen. Im Rahmen der Bewilligung des Landesbeitrages für die Herstellung des Güterweges können vom Land auch Personal- und Sachleistungen zur Verfügung gestellt und an die Zuerkennung des Beitrages Bedingungen und Auflagen geknüpft werden; die Aufzählung des § 23 Abs. 2 ist dabei nur demonstrativ, das Land kann sich etwa auch die Rechnungsführung für die Baukosten vorbehalten. Damit wird aber die Gemeinde nicht aus ihrer Verpflichtung nach § 28 Abs. 1 entlassen. Rechtsschutz gegen ungerechtfertigte Vorschreibung der Gemeinde nach **Abs. 1** ist nach **Abs. 2** gegeben.

Sollte eine Interessentengemeinschaft ihre Verpflichtung zur Beitragszahlung nicht erfüllen und sollten auch Vollstreckungsmaßnahmen nicht zum Ziele führen (etwa mangels Vermögens), so wird der Straßenbehörde, um die Finanzierung des Güterwegbaues nicht zu gefährden, die Möglichkeit eröffnet, unmittelbar bei den einzelnen Mitgliedern der Interessentengemeinschaft die ausstehenden Beträge einzuheben (**Abs. 2**). Um der Interessentengemeinschaft bzw. ihren Mitgliedern die Kontrollmöglichkeit über die aufgelaufenen Herstellungskosten zu gewährleisten, ist ihnen von der Gemeinde die Endabrechnung (**Abs. 3**) zur Einsicht und Überprüfung zur Verfügung zu stellen.

Unter Endabrechnung ist dabei die endgültige Aufstellung sämtlicher Kosten der Herstellung und der Verteilung dieser Kosten zu verstehen, nicht jedoch die endgültige Ausfinanzierung des Güterwegbaues.

#### Zu § 29:

Auf Grund dieser Bestimmung sind auch Personen, die erst nach Gründung der Interessentengemeinschaft, etwa durch Grundstückserwerb, zu Interessenten geworden sind, in die Gemeinschaft durch Umbildung einzubeziehen. Ein weiterer Anlaß für eine Umbildung ist die Änderung der für die Beitragsbemessung maßgebenden Umstände.

Die Umbildung hat in sinngemäßer Anwendung der Regelungen über die Neubildung (§ 25) zu erfolgen. Kommt bei einer Interessentengemeinschaft, die durch Vereinbarung gebildet wurde, keine Änderung dieser Vereinbarung zustande, ist auch sie durch Bescheid der Behörde umzubilden (**Abs. 1**). Aus Gründen der Rechtssicherheit ist über die — gesetzlich fingierte — Auflösung von der Straßenbehörde ein Feststellungsbescheid zu erlassen (**Abs. 2**).

#### Zu § 30:

Radfahrwege, Fußgängerwege und Wanderwege als Verkehrsflächen der Gemeinde gewinnen auf Grund der enormen Entwicklung des Freizeit- und Urlaubsverkehrs immer mehr an volkswirtschaftlicher Bedeutung. Damit steigt auch die diesem Entwurf immanente Verpflichtung der Gemeinde zur Herstellung dieser Straßen. Eine finanzielle Unterstützung des Landes ist

dabei nur dort sinnvoll und gerechtfertigt, wo die Errichtung eines solchen Weges auch von überregionalem oder jedenfalls über den Gemeindebereich hinausgehendem Interesse ist (z. B. Radwegekonzept für Oberösterreich).

#### Zu § 31:

Die straßenrechtliche Bewilligung, wie sie im § 57 LStVG 1975 bereits vorgesehen ist, hat sich als ein Instrument des Interessensausgleiches zwischen Straßenverwaltung und betroffenen Liegenschaftseigentümern durchaus bewährt. Sie wird beibehalten. Für alle Baumaßnahmen an öffentlichen Straßen, aber auch für die Auffassung einer öffentlichen Straße, ist daher eine von der Behörde zu erteilende straßenrechtliche Bewilligung erforderlich (**Abs. 1**). Ausgenommen hiervon sind die Radfahr-, Fußgänger- und Wanderwege, da der Bau und der Betrieb solcher Wege kaum schwerwiegende Belästigungen für die Anrainer bringen wird.

Zur mündlichen Bauverhandlung (**Abs. 3**) als Parteien im Sinne des § 8 AVG beizuziehen sind nicht nur die vom Bau betroffenen Grundeigentümer (diejenigen, die zum Bau der Straße Grund abtreten müssen) sowie die zum Gebrauch oder zur Nutzung dinglich Berechtigten an diesen Grundstücken, sondern auch die Anrainer, das sind die Eigentümer jener Grundstücke, die sich in einem bestimmten Umkreis, der nach den Erfahrungen der Praxis Beeinträchtigungen durch die Straße erwarten läßt, zur bereits bestehenden oder zur neu zu errichtenden Straße befinden, auch wenn sie für den Straßenbau keinen Grund abtreten müssen; ferner die Eigentümer von Grundstücken, die eine Anschlußbewilligung an die öffentliche Straße besitzen. Solche Grundstücke können von der Straße auch weiter entfernt liegen, müssen also keine gemeinsame Grenze mit der Straße aufweisen. Weiters sind nun als Parteien vorgesehen die Interessentengemeinschaft, über deren Verlangen und Trassenvorschlag der Güterweg von der Gemeinde geplant wurde, und die O.ö. Umweltschutzbehörde. Deren Parteistellung ergibt sich zwar bereits aus § 5 O.ö. Umweltschutzgesetz 1988, im Sinne des Berichtes des Ausschusses für Umwelt-, Bau- und Straßenangelegenheiten, Beilage 187/1988 zum kurzschriftlichen Bericht des o.ö. Landtages, XXIII. Gesetzgebungsperiode, wird nun der Umfang dieser Parteistellung festgelegt.

Sofern die Parteien ihr schriftliches Einverständnis zum Bau bzw. zur Auffassung der Straße erklärt haben, ist die Durchführung einer mündlichen Verhandlung kaum mehr sinnvoll, sodaß sie für diesen Fall entbehrlich ist (**Abs. 5**). Gleichwohl ist auch hier eine straßenrechtliche Bewilligung zu erteilen.

#### Zu § 32:

Sofern das öffentliche Interesse am beabsichtigten Bau der Straße — gemessen an den Grundsätzen des § 13 — erwiesen ist, wird die Straßenbaubewilligung nach Maßgabe des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung zu erteilen sein (**Abs. 1**). Wie bei Bundesstraßen ist dabei — natürlich — auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Bedacht zu nehmen, dies ist durch die Verweise im **Abs. 2** sichergestellt. Unberechtigte oder unmäßige Forderungen von

Parteien sind insofern abzuweisen. Andererseits ist durch die Aufnahme von Bedingungen und Auflagen sicherzustellen, daß die Interessen der Parteien (§ 31 Abs. 3) gewahrt werden, und der Straßenverwaltung die erforderlichen Schutzmaßnahmen aufgetragen werden.

Die im **Abs. 3** vorgesehenen Fristen für die Ausführung bzw. Auffassung von Straßen dienen ebenfalls letztlich auch der Rechtssicherheit der betroffenen Grundeigentümer und Anlieger, zumal es damit möglich ist, die mit dem Straßenbau verbundenen Belastungen zeitlich einzugrenzen.

Eine einmal erteilte straßenrechtliche Bewilligung soll grundsätzlich nicht abgeändert werden, da aus ihr sowohl der Straßenverwaltung als auch den Parteien Rechte bzw. Pflichten mit zum Teil weitreichenden Folgen erwachsen sind. Nur für den Fall, daß eine Gefährdung für die Gesundheit oder körperliche Sicherheit von Menschen eintreten würde, muß die Rechtskraft des Bescheides durchbrochen werden (**Abs. 4**).

Die Bestimmung des **Abs. 5** verpflichtet die zuständige Straßenverwaltung, die vom Straßenbau voraussichtlich betroffenen Personen vom Bau, vom tatsächlichen Baubeginn und von der Dauer der Bauarbeiten in Kenntnis zu setzen, um ihnen die Möglichkeit zu geben, sich auf die durch die Bauarbeiten zu erwartenden Belästigungen einzustellen. Der Kreis der vom Straßenbau Betroffenen ist nicht identisch mit den Parteien des Verfahrens gemäß § 31 Abs. 3; es sind darunter alle Personen zu verstehen, die durch die Bauarbeiten Einschränkungen hinnehmen müssen. Dieser Personenkreis umfaßt zum Beispiel auch die Mieter eines Gebäudes, wird also in der Regel weiter zu ziehen sein.

#### Zu § 33:

Der Bau (Neubau, Umliegung oder Umbau) von Landes- und Bezirksstraßen wird nach den bisherigen Erfahrungen oftmals dadurch erschwert oder erheblich verteuert, daß auf der geplanten Trasse Bauführungen vorgenommen werden. Andererseits haben bauwillige Grundeigentümer Anspruch darauf, rechtzeitig von Straßenplanungen, die ihre Grundstücke betreffen, informiert zu werden. Das BStG 1971 sieht im § 14 für diesen Fall das Rechtsinstitut des Straßenplanungsgebietes vor, das mit dieser Bezeichnung nun auch in das Landesstraßenrecht übernommen werden soll. Ist daher für eine geplante Landesstraße oder eine Bezirksstraße die Erlassung einer Verordnung nach § 11 Abs. 1 (Widmung und Einreihung) zwar in Aussicht genommen, aber wegen ausstehender Planungen oder Vorarbeiten noch nicht möglich, so kann die Landesregierung bestimmte Grundflächen zum Straßenplanungsgebiet erklären (**Abs. 1**). Völlig neu im Landesrechtsbereich ist dieses straßenrechtliche Planungsinstrument freilich nicht: schon nach geltendem Recht nämlich (§ 62 Abs. 1 LStVG 1975) kann die Landesregierung mit Verordnung für Zwecke der Neuanlage, der Verlegung oder des Umbaus von Straßen die Verpflichtung festsetzen, daß baubehördlich bewilligungspflichtige Bauten vor der Bauführung der Landesstraßenverwaltung anzuzeigen sind, wenn dies öffentliche Interessen des Verkehrs unbedingt erfordern.

Da nach der Entwurfsabsicht die Erklärung zum Straßenplanungsgebiet erst erfolgen darf, wenn nach dem Stande der Planungsarbeiten die Verordnung gemäß § 11 Abs. 1 in absehbarer Zeit zu erwarten ist, erscheint die Geltungsdauer der Verordnung mit drei Jahren ausreichend (**Abs. 3**). Eine einmalige Verlängerung bei unvorhergesehenen Schwierigkeiten ist möglich.

#### Zu § 34:

In der Vollzugspraxis haben sich die Bestimmungen über die behördliche Bewilligung von Vorarbeiten mehr und mehr als notwendig erwiesen, um überhaupt noch Planungsarbeiten für öffentliche Straßen vornehmen zu können. Die entsprechenden Vorschriften sollen daher beibehalten werden; eine Anpassung an die Bestimmungen des § 16 BStG 1971 ist auch hier vorgesehen.

#### Zu den §§ 35 bis 37:

Die geltenden Bestimmungen der §§ 58 bis 60 LStVG 1975 über die Enteignung von Grundflächen für Straßenbauten werden im wesentlichen übernommen; die vorgesehenen Änderungen sind vor allem rechtssystematischer Natur und zielen im übrigen auf eine Angleichung an die analogen Bestimmungen des BStG 1971 (§§ 17 bis 20a) hin.

Insbesondere wird nunmehr auch eine Enteignungsmöglichkeit für die Beseitigung von Bauten und Anlagen geschaffen, gegen die im Interesse einer gefahrlosen Benützbarkeit der Straße nicht nach § 18 Abs. 4 vorgegangen werden kann, da sie zum Zeitpunkt ihrer Errichtung keinen straßenrechtlichen Vorschriften widersprochen haben (**§ 35 Abs. 2**).

Vor dem Hintergrund der verfassungsfest verbürgten Grundrechtsordnung kann die Enteignung nur das letzte Mittel sein, um das Eigentum an dem für den Straßenbau benötigten Grund zu erlangen. Durch die Anordnung des letzten Satzes des **§ 36 Abs. 1** wird die Straßenverwaltung verpflichtet, zunächst zu versuchen, auf gutlichem Wege den Grund zu erwerben; erst nach erfolglosem Versuch, durch Kaufvertrag den benötigten Grund zu erlangen, kann eine Enteignung beantragt werden. Diese Bestimmung ist im übrigen dem § 13 Abs. 3 der O.ö. Bauordnung nachgebildet.

**§ 35 Abs. 3** stellt für Verkehrsflächen der Gemeinde klar, daß im Konkurrenzfall die Enteignungsbestimmungen der O.ö. Bauordnung Vorrang haben, zumal dort das Vorliegen eines rechtswirksamen Bebauungsplanes (vgl. § 9 Abs. 1 der O.ö. Bauordnung) unbedingte Voraussetzung ist. Nur dann also, wenn die Enteignungsbestimmungen der O.ö. Bauordnung nicht angewendet werden können, sind jene des O.ö. Straßengesetzes 1991 (§§ 35 bis 38) heranzuziehen.

#### Zu § 38:

Wenn der Enteignungsgegenstand nicht dem Enteignungszweck zugeführt wird, somit also das öffentliche Interesse an der Enteignung nachträglich offenbar weggefallen ist, besteht ein Rechtsanspruch des Enteigneten auf Wiedererlangung seines Eigentums. Dieser aus der verfassungsrechtlichen Eigentumsgarantie abzuleitende Grundsatz wurde vom Verfassungsgerichtshof in seiner Judikatur zu Art. 5 StGG ent-

wickelt. Aus Anlaß der Neuregelung des Straßenrechtes ist es geboten, zur einfachgesetzlichen Umsetzung der der Enteignung schon von Verfassung wegen innewohnenden Rückübereignung entsprechende Regelungen vorzusehen. Die im § 20a BStG 1971 enthaltenen Regelungen zur Rückübereignung werden grundsätzlich übernommen. Darüber hinaus sieht der Entwurf aber auch Rückübereignungsregelungen für den Fall vor, daß zu Zwecken des Baus einer öffentlichen Straße eine Enteignung nicht erforderlich war, weil mit dem am Grundstück Berechtigten eine Vereinbarung getroffen werden konnte. Es sollen nämlich jene Personen, die nur wegen des Interesses an der Herstellung einer öffentlichen Straße den benötigten Grund einvernehmlich abgetreten haben, dann nicht schlechter gestellt werden als jene Personen, die sich enteignen ließen, wenn das geplante Straßenbauvorhaben in einer bestimmten Frist nicht zur Ausführung gelangt.

**Abs. 8** sieht jedoch für die Rückübereignung keinen verwaltungsbehördlichen Akt (Bescheid) vor; denn im Gegensatz zum Rückübereignungsbescheid nach Abs. 1 würde es sich bei den angesprochenen Fällen nicht um einen *contrarius actus* zum Enteignungsbescheid handeln, sondern um eine „erstmalige“ Enteignung zum Zwecke der Rückübereignung. Diese Enteignung müßte jedoch — um Art. 5 StGG 1867 nicht zu widersprechen — „im allgemeinen Besten“ gelegen sein. Ein öffentliches Interesse an einer derartigen Enteignung wird schwer zu fassen sein, zumal eine derartige Rückübereignung vor allem im Interesse der früheren Eigentümer und Berechtigten liegt. Das — rechtspolitisch angestrebte — Ziel wird vielmehr dadurch erreicht, daß dem betroffenen Personenkreis von Gesetzes wegen der Anspruch auf Wiederkauf (bei vorheriger Veräußerung des Grundstückes) oder auf Wiederherstellung des unbeschränkten Eigentums (bei vorheriger Einräumung eines dinglichen oder obligatorischen Rechts für die Straßenverwaltung) oder auf Wiederherstellung der früheren dinglichen oder obligatorischen Berechtigung (bei vorheriger Aufhebung oder Einschränkung derselben) zustehen soll. Dieser Anspruch ist bei den ordentlichen Gerichten geltend zu machen.

Für diese materiell-zivilrechtliche Regelung ergibt sich die Zuständigkeit des Landesgesetzgebers aus Art. 15 Abs. 9 B-VG. Für die Unerläßlichkeit dieser Bestimmung im Sinne der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes spricht, daß es dem Landesgesetzgeber — zur Erreichung des rechtspolitisch angestrebten Zieles — verwehrt ist, eine hoheitliche Entscheidung vorzusehen, da dieser „Enteignung“ der Art. 5 StGG 1867 entgegensteht. Ferner scheint es sachlich durchaus gerechtfertigt, bei einem Nichtzustandekommen des Straßenbauvorhabens alle vom geplanten Straßenbau betroffenen Grundstückseigentümer und Berechtigten insoweit gleich zu behandeln, als allen die Möglichkeit geboten werden soll, die verlorene Rechtstellung wieder zu erlangen.

Die im **Abs. 9** vorgesehene Abweichung von §§ 1068ff ABGB ist im Bemühen um möglichste Angleichung der Rechtstellung der Enteigneten und jener Personen, die die zum Straßenbau benötigten Grundstücke einvernehmlich verkauft haben, begründet und damit gerechtfertigt, daß die Geltendmachung des An-

spruches nach drei Jahren (gerechnet vom Entstehen des Anspruches, also weitere drei Jahre nach Abschluß des Rechtsgeschäftes) wieder präkludiert wird. Obwohl der Anspruch nach Abs. 8 kraft Gesetzes besteht, kann z. B. ein Wiederkaufsrecht auch bereits im Verkaufsvertrag ausdrücklich aufgenommen und dabei die Wiederkaufssumme oder die sonstigen Gegenleistungen festgesetzt werden. Ist dies nicht der Fall, so enthält Abs. 9 die dispositive Norm, daß bei der Bestimmung der Höhe der Gegenleistung Abs. 6 sinngemäß anzuwenden ist.

Im Zusammenhang mit der Regelung typischer straßenrechtlicher Zwangsrechtsbestände wird festgehalten, daß die im § 65 LStVG 1975 noch einen eigenen Abschnitt bildenden „Verfügungen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs“ in das neue Straßengesetz nicht übernommen werden sollen. Dieser Altbestand gefahrenpolizeilicher, beim Bürgermeister konzentrierter Zwangsbefugnisse mit höchst konflikträchtigen Regelungen über die Inpflichtnahme von Arbeitskräften, Requirierung von Fahrzeugen etc., über Vergütungen und Entlohnungen, allesamt für den Schadensfall an öffentlichen Straßen durch „Elementarereignisse“, ist in der straßenrechtlichen Vollzugspraxis äußerst selten angewendet worden. Ein Bedarf für die Aufrechterhaltung scheint nicht gegeben. Vielmehr kann davon ausgegangen werden, daß im gewöhnlichen Schadensfall mit den heute ungleich effizienteren Hilfsmitteln der Straßenverwaltung sowie mit den Möglichkeiten im Rahmen des Katastrophenhilfsdienstes das Auslangen gefunden werden kann; bezüglich der Elementarereignisse und Unglücksfälle außergewöhnlichen Umfanges ist auf die der zivilen Gewalt grundsätzlich angebotene Assistenzleistung des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. c des Wehrgesetzes 1990, BGBl. Nr. 305, hinzuweisen.

#### Zu § 39:

Das LStVG 1975 enthält im § 72 eine ganze Anzahl verwaltungsstrafrechtlicher Tatbestände. Da diese Strafbestimmungen in der Praxis so gut wie niemals angewendet wurden, bietet sich — auch aus Gründen der Entkriminalisierung des Verwaltungsrechtes — an, auf ihre Übernahme zu verzichten. Strafbar ist in Hinkunft nur mehr die vorsätzliche oder fahrlässige Beschädigung einer öffentlichen Straße, wie dies im übrigen auch im § 31 BStG 1971 der Fall ist. Unter Beschädigungen dieser Art wird künftig auch das Umackern von Straßenbanketten oder Straßenböschungen (als Bestandteil einer Straße im Sinne des § 2 Abs. 2) einzuordnen sein (**Abs. 1**). Da bereits im § 12 klargestellt wird, daß unter Straßenverwaltung sowohl ein Aufgabenbündel als auch die Gebietskörperschaft, die zu dessen Besorgung berufen ist, verstanden werden muß, ergibt sich, daß die Straf gelder, die der Gebietskörperschaft nach **Abs. 3** zufließen, zweckgebunden wieder für die Aufgaben der Straßenverwaltung zu verwenden sind.

#### Zu § 40:

Die hier vorgesehenen Regelungen enthalten die erforderlichen Übergangsbestimmungen.

##### 1. **Abs. 4:**

Da bisher bereits Straßenverzeichnisse bestehen,

die jedoch nicht den mit diesem Gesetzentwurf eingeführten Anforderungen entsprechen, mußte eine Regelung über die Geltung dieser Straßenverzeichnisse getroffen werden.

##### 2. **Abs. 5 Z. 1:**

Da der Gesetzentwurf die Gattung der Eisenbahn-Zufahrtsstraßen und sonstigen Konkurrenzstraßen (gemäß § 8 Abs. 1 Z. 3 LStVG 1975) nicht mehr kennt, müssen die bestehenden Straßen dieser Gattungen in neue Straßengattungen ein- bzw. umgereiht werden. Die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen sind nach der Definition des § 31 LStVG 1975 jene außerhalb eines Ortsstraßennetzes gelegenen öffentlichen Straßen, die die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmestellen mit der nächsterreichbaren, dem Bahnhofverkehr entsprechenden öffentlichen Straße vermitteln. Die Bedeutung dieser Straßen war daher überwiegend im Verkehrsinteresse einer Gemeinde gelegen, was sich auch dadurch äußert, daß diese Straßen entweder von den Gemeinden bereits in ihre Verkehrsflächen übernommen wurden oder aber zumindest von ihnen erhalten werden. Diese Straßengattung soll daher künftig als Gemeindestraße eingereiht werden.

##### 3. **Abs. 5 Z. 2 und 3:**

Sonstige Konkurrenzstraßen dienen (§§ 34 und 35 LStVG 1975) der Zufahrt zu Schiffsstationen, Flugplätzen und Autobusbahnhöfen. Diese Straßen können somit je nach Verkehrsbedeutung Verkehrsflächen des Landes oder Verkehrsflächen der Gemeinde sein. Nach der jeweiligen Verkehrsbedeutung werden sie daher künftig entweder als Verkehrsflächen des Landes (Landesstraßen) oder als Verkehrsflächen der Gemeinde (Gemeindestraßen) einzureihen sein.

##### 4. **Abs. 5 Z. 4:**

Güterwege sind nach geltender Rechtslage je nach Verkehrsbedeutung ebenfalls entweder Verkehrsflächen des Landes oder Verkehrsflächen der Gemeinde. Da Güterwege fast ausschließlich nur örtliche Verkehrsbedeutung haben, gelten sie im vorliegenden Entwurf ausnahmslos als Verkehrsflächen der Gemeinde. Bestehende Güterwege von überörtlicher Bedeutung müssen daher ebenfalls umgereiht werden und sollen in Hinkunft Bezirksstraßen (§ 8 Abs. 1 Z. 2) werden.

##### 5. **Abs. 7:**

Die Vorschriften über die Rückübereignung sollen auch auf solche Enteignungen und Grundeinlösen anzuwenden sein, die vor Inkrafttreten des Landesgesetzes rechtskräftig abgeschlossen bzw. rechtswirksam vereinbart wurden. Da hier die für die Geltendmachung des Rückübereignungsanspruches laufenden Fristen bereits verstrichen sein können, beginnt der Lauf dieser Fristen in solchen Fällen erst mit Inkrafttreten des Landesgesetzes.

##### 6. **Abs. 8:**

Diese Gesetzesstelle enthält die für die Anpassung an die neuen Bestimmungen erforderlichen Vorschriften für bestehende Beitragsgemeinschaften für den Bau eines Güterweges.

**7. Abs. 9:**

Da es künftig keine Beitragsgemeinschaften für die Erhaltung eines Güterweges mehr geben soll, sind bestehende Gemeinschaften dieser Art aufzulösen.

**8. Abs. 10:**

Die bereits bestehenden Sondernutzungen für öffentliche Straßen sollen auch weiter bestehen bleiben.

**Der Ausschuß für Umwelt-, Bau- und Straßenangelegenheiten beantragt, der Hohe Landtag möge das Landesgesetz über die öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen (O.ö. Straßengesetz 1991) beschließen.**

Linz, am 2. Mai 1991

**Dr. Scheuba**  
Obmann

**Pernkopf**  
Berichterstatter

## **L a n d e s g e s e t z**

vom \_\_\_\_\_

### **über die öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen (O.ö. Straßengesetz 1991)**

Der o.ö. Landtag hat beschlossen:

#### **1. HAUPTSTÜCK**

##### **Allgemeines**

##### **§ 1**

##### **Geltungsbereich**

(1) Dieses Landesgesetz regelt die Verwaltung von öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen in Oberösterreich.

(2) Bestehen auf Grund einer Vereinbarung oder einer behördlichen Entscheidung besondere, von diesem Landesgesetz abweichende Verpflichtungen zur Herstellung oder Erhaltung einer öffentlichen Straße oder von Teilen davon, so bleiben diese Verpflichtungen weiter bestehen.

##### **§ 2**

##### **Begriffsbestimmungen**

(1) Straßen im Sinne dieses Landesgesetzes sind Grundflächen, die ohne Rücksicht auf ihre Bezeichnung (Straße, Weg, Platz und dgl.) dem bestimmungsgemäßen Verkehr von Menschen, Fahrzeugen und Tieren dienen oder dienen sollen.

(2) Bestandteile einer Straße sind

1. die unmittelbar dem Verkehr dienenden Anlagen, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Gehwege, Radwege, Radfahrstreifen, Geh- und Radwege, Parkplätze, Abstellflächen, Haltestellenbuchten, Bankette und der Grenzabfertigung dienende Flächen,
2. bauliche Anlagen im Zuge einer Straße, wie Tunnels, Brücken, Straßengräben, Böschungen und Anlagen zur Ableitung anfallender Wässer,
3. von der Straßenverwaltung errichtete Anlagen zum Schutz der Nachbarn vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Straße sowie
4. im Zuge einer Straße gelegene, der Erhaltung und der Beobachtung des baulichen Zustandes von Straßen dienende bebaute oder unbebaute Grundstücke.

(3) Öffentliche Straßen im Sinne des § 1 Abs. 1 sind Straßen, die dem Gemeingebrauch (§ 6 Abs. 1) durch Verordnung gemäß § 11 Abs. 1 ausdrücklich gewidmet sind oder für die das Vorliegen des Gemeingebrauchs durch Bescheid gemäß § 10 festgestellt ist.

(4) Auflassung einer öffentlichen Straße ist die Entziehung des Gemeingebrauches wegen mangelnder Verkehrsbedeutung durch Verordnung gemäß § 11 Abs. 2.

(5) Bau einer öffentlichen Straße ist der Neubau, die Umlegung oder der Umbau einer öffentlichen Straße.

(6) Neubau einer öffentlichen Straße ist die Herstellung einer bisher noch nicht bestehenden Straße einer bestimmten Straßengattung.

(7) Umlegung einer öffentlichen Straße ist die Änderung ihrer Linienführung (§ 11 Abs. 1).

(8) Umbau einer öffentlichen Straße ist die Änderung ihrer Anlageverhältnisse; dazu gehören insbesondere Verbreiterungen, Verschmälerungen und Änderungen der Höhenlage, nicht jedoch reine Erhaltungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, durch die die Höhenlage und Breite der Straße geringfügig verändert werden.

(9) Als Straßenrand gilt der äußere Rand des Straßengrabens, bei aufgedämmten Straßen der Böschungsfuß, bei im Gelände eingeschnittenen Straßen die obere Einschnittskante, in Ermangelung von Gräben und Böschungen der äußere Rand des Straßenbankettes; ist auch dieser nicht feststellbar, der äußere Rand der tatsächlich für den Verkehr benützten Fläche.

### § 3

#### Behörden

(1) Behörde im Sinne dieses Landesgesetzes, sofern nicht ausdrücklich anders geregelt, ist:

1. in Angelegenheiten, die Verkehrsflächen der Gemeinden betreffen,
  - a) der Bürgermeister, in Städten mit eigenem Statut der Magistrat,
  - b) bei Verfahren gemäß §§ 34 bis 38 jedoch die Bezirksverwaltungsbehörde;
2. in Angelegenheiten, die Verkehrsflächen des Landes betreffen, die Landesregierung.

(2) Bezieht sich der Bau einer Verkehrsfläche des Landes insoweit auch auf Anschlüsse der Verkehrsflächen der Gemeinde (§ 20), als dadurch nach Abs. 1 sowohl

die Landesregierung als auch die Bezirksverwaltungsbehörde als Enteignungsbehörden tätig werden müßten, so ist die Landesregierung für die Durchführung der Enteignungsverfahren allein zuständig.

#### § 4

##### **Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde**

Die nach diesem Gesetz der Gemeinde oder bestimmten Gemeindeorganen zukommenden Aufgaben sowie die nach diesem Gesetz eine Gemeinde als Rechtsträger treffenden Rechte und Pflichten sind im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu besorgen. Die Aufgaben der Gemeinde gemäß § 11 Abs. 4 und 5 hinsichtlich der Verkehrsflächen des Landes sind jedoch — mit Ausnahme der Abgabe der Stellungnahme des Gemeinderates — im übertragenen Wirkungsbereich zu besorgen.

#### § 5

##### **Öffentliches Gut**

(1) Die öffentlichen Straßen sind als öffentliches Gut von jener Gebietskörperschaft, die gemäß § 12 Abs. 2 zur Straßenverwaltung berufen ist, in ihr Eigentum zu übernehmen. Ist die Übernahme in das Eigentum ausnahmsweise, wie etwa bei Brücken oder Tunnels, nicht zweckmäßig, so ist durch die Einverleibung der erforderlichen Dienstbarkeiten der Gemeingebrauch sicherzustellen.

(2) Grundstücke, die im Grundbuch als öffentliches Gut (Straßen, Wege usw.) eingetragen sind und allgemein für Verkehrszwecke benützt werden, gelten bis zum Beweis des Gegenteiles als öffentliche Straße im Sinne dieses Landesgesetzes.

#### § 6

##### **Benützung von öffentlichen Straßen (Gemeingebrauch)**

(1) Öffentliche Straßen können von jedermann bestimmungsgemäß unter den gleichen Bedingungen für Verkehrszwecke benützt werden (Gemeingebrauch).

(2) Die Benützung einer öffentlichen Straße darf von niemandem eigenmächtig gehindert werden. Im Falle einer Hinderung hat die Behörde (§ 3) zu deren Beseitigung notwendige Maßnahmen mit Bescheid anzuordnen. Bei Gefahr im Verzug kann die Behörde ohne weiteres Verfahren diese Maßnahmen auf Gefahr und Kosten des Verursachers der Hinderung verfügen und sofort durch die Straßenverwaltung durchführen lassen.

#### § 7

##### **Sondernutzung**

(1) Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung der öffentlichen Straßen durch Einrichtungen auf, unter oder über der Straße bedarf — unbeschadet der in anderen gesetzlichen Vorschriften vorgesehenen Voraussetzungen — der Zustimmung der Straßenverwaltung. Die Zustimmung bleibt nach Maßgabe des Abs. 2 auch bei Einreihung der Straße in eine andere Straßengattung (§ 11 Abs. 3) aufrecht.

(2) Um die Zustimmung zur Sondernutzung ist die Straßenverwaltung schriftlich zu ersuchen. Die Zustimmung darf dem Besitzer der Einrichtung nicht verweigert werden, wenn Schäden an der Straße, sonstige Beeinträchtigungen des Gemeingebrauches oder die Behinderung

künftiger Straßenbauvorhaben nicht zu erwarten sind. Erforderlichenfalls ist die Zustimmung an Auflagen und Bedingungen zu knüpfen; eine Befristung ist zulässig. Ein Wechsel in der Verfügungsmacht an der Einrichtung ist der Straßenverwaltung anzuzeigen.

(3) Die Zustimmung darf von der Straßenverwaltung nur widerrufen werden, wenn wegen allfälliger Schäden an der Straße, wegen sonstiger Beeinträchtigungen des Gemeingebrauches oder der Durchführung eines Straßenbauvorhabens eine Änderung oder die gänzliche Entfernung der Einrichtung notwendig wird. Die Kosten der Änderung oder Entfernung sind vom Besitzer der Einrichtung zu tragen.

(4) Für Einrichtungen, die im öffentlichen Interesse liegen, wie z. B. Gas-, Strom-, Kanal- und Wasserleitungen, darf die Widerrufsmöglichkeit des Abs. 3 ausgeschlossen werden. Überdies dürfen von Abs. 3 abweichende Vereinbarungen hinsichtlich der Kosten der Änderung oder Entfernung solcher Einrichtungen getroffen werden.

## § 8

### Einteilung der öffentlichen Straßen (Straßengattungen)

(1) Verkehrsflächen des Landes sind:

1. Landesstraßen, das sind Straßen, die im Hinblick auf die wirtschaftlichen, sozialen oder strukturellen Verhältnisse für den Verkehr innerhalb des Landes oder größerer Landesteile von Bedeutung sind;
2. Bezirksstraßen, das sind Straßen, die im Hinblick auf die wirtschaftlichen, sozialen oder strukturellen Verhältnisse für den Verkehr innerhalb eines Bezirkes oder mehrerer Bezirke von Bedeutung sind.

(2) Verkehrsflächen der Gemeinde sind:

1. Gemeindestraßen, das sind Straßen, die eine besondere Bedeutung für den Verkehr innerhalb der Gemeinde haben;
2. Ortschaftswege, das sind Straßen, die vorwiegend der Aufschließung von Ortschaften oder Ortschaftsteilen oder aber einem sonstigen vorwiegend öffentlichen Verkehrsinteresse innerhalb der Gemeinde dienen;
3. Güterwege, das sind Straßen, die vorwiegend dem Anschluß land- und forstwirtschaftlicher Betriebe bzw. Grundstücke an das übrige öffentliche Straßennetz dienen oder den ländlichen Raum verkehrsmäßig erschließen;
4. Radfahrwege, Fußgängerwege und Wanderwege, das sind Straßen, die vorwiegend dem Fahrrad- oder Fußgängerverkehr oder der Erschließung von Erholungsräumen für Wanderer dienen.

(3) Öffentliche Straßen, deren Straßengattung nicht ausdrücklich bestimmt ist, gelten bis zu ihrer Einreihung (§ 11 Abs. 1) als Ortschaftswege gemäß Abs. 2 Z. 2.

## § 9

### Straßenverzeichnisse

(1) Das Land hat ein Verzeichnis der Verkehrsflächen des Landes zu führen. Jede Gemeinde hat ein Verzeichnis ihrer Verkehrsflächen zu führen.

(2) Die Verzeichnisse sind öffentlich. Es steht jedermann frei, in die Verzeichnisse einzusehen, davon an Ort

und Stelle Abschriften selbst anzufertigen oder nach Maßgabe der vorhandenen technischen Möglichkeiten auf seine Kosten Kopien anfertigen zu lassen.

(3) In die Verzeichnisse sind die Verkehrsflächen — gesondert nach Straßengattungen fortlaufend numeriert — mit ihrem Verlauf (Änderungen des Verlaufes) einzutragen; die Verzeichnisse sind mit Straßenkarten zu versehen. Die Landesregierung hat durch Verordnung Inhalt und Form der Verzeichnisse näher zu regeln.

## § 10

### **Feststellung des Gemeingebrauchs**

(1) Werden Grundstücke oder Grundstücksteile seit mindestens 30 Jahren unabhängig vom Willen des Grundeigentümers und dritter Personen im Gemeingebrauch für Verkehrszwecke benützt, ohne daß hiefür eine ausdrückliche Widmung vorliegt, so hat die Behörde über Antrag des Grundeigentümers oder von Amts wegen durch Bescheid das Vorliegen des Gemeingebrauchs festzustellen. Ein amtswegiges Verfahren ist jedenfalls einzuleiten, wenn dies von mehr als zwei Verkehrsinteressenten verlangt wird.

(2) Der Feststellung hat eine mit einem Augenschein an Ort und Stelle zu verbindende mündliche Verhandlung voranzugehen; diese Verhandlung ist öffentlich zugänglich. Zur Verhandlung sind die betroffenen Grundeigentümer und dinglich Berechtigten als Parteien zu laden. Jene der Behörde bekannten Personen, die an der Feststellung des Gemeingebrauchs ein berechtigtes Interesse besitzen, sind davon in geeigneter Weise zu verständigen.

(3) Der Bescheid hat die Grundstücke oder Grundstücksteile, die im Gemeingebrauch benützt werden, genau zu bezeichnen. Mit der rechtskräftigen Feststellung des Gemeingebrauchs ist die Straße öffentlich und gilt als Verkehrsfläche der Gemeinde.

## 2. HAUPTSTÜCK

### **Planung, Bau und Erhaltung von Straßen**

## § 11

### **Widmung, Einreihung und Auflassung von öffentlichen Straßen**

(1) Die Widmung einer Straße für den Gemeingebrauch und ihre Einreihung in eine bestimmte Straßengattung hat unter Berücksichtigung der Grundsätze des § 13 Abs. 1 und 2 sowie des Umweltberichtes gemäß § 13 Abs. 3 bei Verkehrsflächen des Landes durch Verordnung der Landesregierung, bei Verkehrsflächen der Gemeinde durch Verordnung des Gemeinderates zu erfolgen. In einer solchen Verordnung ist der Verlauf der Straße in seinen Grundzügen (Linienführung) zu beschreiben.

(2) Die Auflassung einer öffentlichen Straße hat bei Verkehrsflächen des Landes durch Verordnung der Landesregierung, bei Verkehrsflächen der Gemeinde durch Verordnung des Gemeinderates dann zu erfolgen, wenn die öffentliche Straße wegen mangelnder Verkehrsbedeutung für den Gemeingebrauch entbehrlich geworden ist; der Erlassung der Verordnung hat die straßenrechtliche Bewilligung (§§ 31 und 32) voranzugehen.

(3) Die Einreihung einer öffentlichen Straße in eine andere Straßengattung (Umreihung) darf nur erfolgen, wenn gleichzeitig ihre bisherige Einreihung aufgehoben wird.

(4) Vor Erlassung einer Verordnung nach den Abs. 1 und 2 sind Planunterlagen, in der Regel im Maßstab 1 : 1000, durch vier Wochen bei der Gemeinde, in deren Gebiet die Straße liegt, zur öffentlichen Einsicht aufzulegen (Planauflage); handelt es sich um eine Verordnung nach Abs. 1, so ist den Planunterlagen der Umweltbericht gemäß § 13 Abs. 3 anzuschließen. Rechtzeitig vor Beginn dieser Frist ist auf die Planauflage bei Verkehrsflächen des Landes jedenfalls durch eine einmalige Veröffentlichung in der Amtlichen Linzer Zeitung und durch Anschlag an der Amtstafel der berührten Gemeinden hinzuweisen; bei Verkehrsflächen der Gemeinde ist auf die Planauflage jedenfalls durch Anschlag an der Amtstafel und, wenn die Gemeinde regelmäßig ein amtliches Mitteilungsblatt herausgibt, auch in diesem hinzuweisen. Überdies sind von der beabsichtigten Planauflage die vom Straßenbau unmittelbar betroffenen Grundeigentümer nachweislich von der Gemeinde und die übrige Gemeindebevölkerung in geeigneter Weise von der Straßenverwaltung zu verständigen. Die Gemeinde hat hiezu der Straßenverwaltung auf Verlangen Namen und Anschrift der Gemeindeglieder zur Verfügung zu stellen.

(5) Während der Planauflage kann jedermann, der berechnete Interessen glaubhaft macht, schriftliche Einwendungen und Anregungen beim Gemeindeamt einbringen. Bei Verkehrsflächen des Landes sind der Landesregierung die eingebrachten Einwendungen und Anregungen nach Ablauf der Planauflage mit einer Stellungnahme des Gemeinderates zum Vorhaben, bei Verkehrsflächen der Gemeinde dem Gemeinderat vorzulegen.

(6) Die Planauflage gemäß Abs. 4 kann entfallen, wenn eine bestehende Straße lediglich in eine andere Straßengattung umgereiht wird.

## § 12

### **Straßenverwaltung**

(1) Die Straßenverwaltung umfaßt die Herstellung (die Planung und den Bau) und die Erhaltung (die Gesamtheit der auf die Gewährleistung des Gemeingebrauches ausgerichteten Tätigkeiten) der Verkehrsflächen.

(2) Die Straßenverwaltung der Verkehrsflächen des Landes (§ 8 Abs. 1) obliegt dem Land; die Straßenverwaltung der Verkehrsflächen der Gemeinde (§ 8 Abs. 2) obliegt der Gemeinde. Die mit diesen Aufgaben befaßten Organe des Landes bzw. der Gemeinde erhalten die Bezeichnung „Straßenverwaltung“.

(3) Das Land bzw. die Gemeinde haben, sofern dieses Landesgesetz nicht anderes bestimmt, die Kosten für die Herstellung und Erhaltung ihrer Verkehrsflächen zu tragen.

(4) Die Herstellung und die Erhaltung der öffentlichen Straßen haben zur Vermeidung von Fehlentwicklungen und unwirtschaftlichen Aufwendungen im größtmöglichen Einvernehmen zwischen den beteiligten Straßenverwaltungen zu erfolgen.

## § 13

**Grundsätze für die Herstellung und die Erhaltung;  
Umweltbericht**

(1) Bei der Planung, beim Bau und bei der Erhaltung von öffentlichen Straßen ist — im Sinne des Art. 7a L-VG 1971 — insbesondere Bedacht zu nehmen auf

- \* die Sicherheit der öffentlichen Straßen und den Schutz langfristiger Lebensgrundlagen,
- \* die möglichste Schonung der Natur, des Landschaftsbildes sowie der Luft, des Bodens und des Wassers,
- \* Art und Intensität möglicher Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Straße,
- \* bestehende und geplante Anlagen des öffentlichen Verkehrs,
- \* die Erhaltung von Kunst- und Naturdenkmälern sowie
- \* die Erhaltung von wertvollen Stadt- und Ortsbildern.

Im Hinblick auf die Sicherheit der öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, daß öffentliche Straßen nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von den Straßenbenützern unter Berücksichtigung der durch Witterungsverhältnisse oder Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar sind.

(2) Die Straßenverwaltung hat bei der Planung, beim Bau und bei der Erhaltung öffentlicher Straßen — soweit erforderlich — die Schutzgüter des Abs. 1 gegeneinander abzuwägen und dabei eine Lösung anzustreben, die weitestgehend im Interesse aller dieser Schutzgüter gelegen ist. Dabei ist auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Bedacht zu nehmen.

(3) Die voraussichtlichen Auswirkungen des Baus einer öffentlichen Straße (§ 2 Abs. 5) auf die Schutzgüter des Abs. 1 sind von der Straßenverwaltung in einem schriftlichen Bericht darzulegen (Umweltbericht). Der Bericht ist der O.ö. Umweltschutzbehörde zur Stellungnahme zu übermitteln; sie kann innerhalb von acht Wochen, gerechnet ab dem Zeitpunkt des Einlangens bei ihr, eine Stellungnahme abgeben.

(4) Die Landesregierung kann in Durchführung der Grundsätze der Abs. 1 und 2 durch Verordnung Regelungen über die Planung, den Bau und die Erhaltung bestimmter Straßengattungen, insbesondere solche bautechnischer Art, erlassen und auch ÖNORMEN für verbindlich erklären.

(5) Ist mit der Umreihung einer öffentlichen Straße in eine andere Straßengattung ihre Übergabe an eine andere Straßenverwaltung verbunden, so hat die Übergabe kostenlos zu erfolgen. Das Land hat die öffentliche Straße in einem ihrer künftigen Benützung entsprechenden guten Zustand, die Gemeinde hat die öffentliche Straße in einem ihrer bisherigen Benützung entsprechenden guten Zustand zu übergeben.

(6) Als öffentliche Straße aufgelassene Grundstücke sind den Eigentümern der angrenzenden Grundstücke zum Erwerb anzubieten, sofern sie nicht für andere im öffentlichen Interesse gelegene Vorhaben benötigt werden. Die Grundstücke sind von der Straßenverwaltung zu rekultivieren und dabei hinsichtlich ihrer Kulturgattung in einen den angrenzenden Grundstücken ähnlichen Zustand zu versetzen, sofern nicht von den Erwerbern darauf verzichtet wird.

## § 14

**Schutz der Nachbarn**

(1) Bei der Planung und beim Bau von öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr soweit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist. Dies gilt nicht, wenn die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Straße benachbarten Geländes zumutbar ist.

(2) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen im Sinne des Abs. 1 kann auch dadurch erfolgen, daß auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers von der Straßenverwaltung geeignete Vorkehrungen (Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen) selbst getroffen oder veranlaßt werden, sofern die Erhaltung und die allfällige Wiederherstellung der Vorkehrungen durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt sind.

(3) Durch Abs. 1 werden für die Anrainer (§ 31 Abs. 3 Z. 3), nicht jedoch für sonstige Nachbarn subjektive Rechte begründet; durch Abs. 2 werden subjektive Rechte nicht begründet.

(4) Die Abs. 1 und 2 sind auch auf bestehende öffentliche Straßen anzuwenden; subjektive Rechte auf Durchführung dieser Maßnahmen bestehen nicht.

(5) Die beim Bau einer öffentlichen Straße von Grundstücken der Straßenverwaltung ausgehenden Einwirkungen können von den Nachbarn nicht untersagt werden. Wird durch solche Einwirkungen die ortsübliche Benutzung eines benachbarten Grundstückes wesentlich beeinträchtigt, so hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen die Straßenverwaltung nur dann, wenn Organe der Straßenverwaltung an dieser Beeinträchtigung ein Verschulden trifft. Anspruch auf Schadenersatz besteht aber jedenfalls bei Sachschäden an Bauwerken und bei nicht bloß vorübergehender oder unerheblicher Beeinträchtigung einer rechtmäßigen Nutzung von Quell- oder Grundwasser.

## § 15

**Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsbeziehungen**

(1) Werden durch den Bau einer öffentlichen Straße bestehende andere Straßen oder Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken unterbrochen oder sonst unbenutzbar, so hat die verursachende Straßenverwaltung auf ihre Kosten die erforderlichen Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehung zu veranlassen.

(2) Wird durch Straßenbaumaßnahmen oder durch sonstige Umstände der Durchzugsverkehr auf einer öffentlichen Straße unterbrochen, so hat die Straßenverwaltung auf ihre Kosten die erforderlichen baulichen Vorkehrungen zur Ermöglichung einer Verkehrsumleitung zu treffen oder der Straßenverwaltung bzw. den sonstigen Grundeigentümern, auf deren Straße bzw. Grundflächen der Verkehr umgeleitet wird, die durch die erhöhte Benutzung entstandenen Schäden abzugelten.

## § 16

**Mehrkosten beim Bau und bei der Erhaltung von Straßen**

(1) Soll eine öffentliche Straße wegen besonderer Verkehrsinteressen oder wegen der besonderen Art der Benützung durch einen Verkehrsinteressenten in einer kostspieligeren Weise gebaut oder umgebaut werden, als dies mit Rücksicht auf den auf dieser Straße ansonsten üblichen Verkehr notwendig wäre, so hat der Verkehrsinteressent die Mehrkosten zu tragen; handelt es sich um mehrere Verkehrsinteressenten, so sind die Mehrkosten anteilmäßig aufzuteilen. § 14 bleibt unberührt.

(2) Wird eine öffentliche Straße dauernd oder vorübergehend wegen eines besonderen Verkehrsinteresses über den auf dieser Straße ansonsten üblichen Verkehr hinaus für Verkehrszwecke benützt, so hat der Verkehrsinteressent die dadurch entstehenden Mehrkosten der Erhaltung zu tragen; handelt es sich um mehrere Verkehrsinteressenten, so sind die Mehrkosten anteilmäßig aufzuteilen.

(3) Kommt zwischen Straßenverwaltung und den Verkehrsinteressenten ein Übereinkommen über die Mehrkosten nicht zustande, so hat über die Verpflichtung zur Kostentragung, die Höhe und Fälligkeit die Behörde zu entscheiden; § 36 Abs. 5 und 6 ist sinngemäß anzuwenden.

## § 17

**Winterdienst**

(1) Der Winterdienst (Aufstellen von Schneezeichen und Schneezäunen, Schneeräumung und Streuung) auf den öffentlichen Straßen obliegt der Gemeinde, in deren Gebiet die Straßen liegen. In Besorgung dieser Aufgabe ist die Gemeinde auch zur Straßenverwaltung der Verkehrsflächen des Landes berufen. Das Land kann den Winterdienst auf Verkehrsflächen des Landes teilweise oder zur Gänze selbst besorgen; das Land bleibt dabei im Sinne des § 12 Abs. 2 zur Straßenverwaltung seiner Verkehrsflächen berufen.

(2) Zur Erfüllung der Verpflichtung nach Abs. 1 steht es der Gemeinde frei, Vereinbarungen mit anderen Gemeinden (Gemeindeverbände) oder sonstigen Rechtsträgern zu treffen.

(3) Auf Radfahrwegen, Fußgängerwegen und Wanderwegen, die lediglich der Erschließung von Erholungsräumen für Wanderer dienen, sowie auf sonstigen Verkehrsflächen der Gemeinde von untergeordneter Bedeutung dann, wenn sie keine Ortschaftsteile verbinden und wenn bzw. soweit an ihnen keine bewohnten Gebäude liegen, kann der Winterdienst entfallen. Auf den Entfall ist jedoch von der Straßenverwaltung in geeigneter Weise aufmerksam zu machen.

(4) Die Kosten des Winterdienstes auf den öffentlichen Straßen sind grundsätzlich von der Gemeinde zu tragen. Zu den Kosten des Winterdienstes auf Verkehrsflächen des Landes leistet das Land nach Maßgabe der im Voranschlag des Landes Oberösterreich für das jeweilige Verwaltungsjahr vorgesehenen Mittel Beiträge, deren Gewährung nach einem verbindlichen Regulativ zu erfolgen hat; dabei sind insbesondere die Länge des Landes- und Bezirksstraßennetzes in der Gemeinde, die Höhenlage und die Finanzsituation der Gemeinde zu berücksichtigen.

### 3. HAUPTSTÜCK

#### Schutz der Straßen

##### § 18

#### Bauten und Anlagen an öffentlichen Straßen

(1) Soweit nicht bereits im Bebauungsplan der Abstand von Bauten (§ 41 Abs. 2 lit. a O.ö. Bauordnung) zu öffentlichen Straßen festgelegt ist, dürfen Bauten an öffentlichen Straßen, ausgenommen Verkehrsflächen gemäß § 8 Abs. 2 Z. 4, unbeschadet baurechtlicher Vorschriften nicht näher als zwei Meter zum Straßenrand, gerechnet vom am weitesten vorspringenden Bauteil, errichtet werden; eine Unterschreitung dieses Abstandes ist mit Zustimmung der Straßenverwaltung ausnahmsweise zulässig, wenn dadurch die gefahrlose Benützbarkeit der Straße nicht beeinträchtigt wird. Innerhalb eines Bereiches von zwei bis acht Metern neben dem Straßenrand dürfen Bauten nur mit Zustimmung der Straßenverwaltung errichtet werden. Wird die Zustimmung nicht erteilt, so entscheidet über die Zulässigkeit die Behörde mit Bescheid, wobei in diesem Verfahren der Straßenverwaltung Parteistellung zukommt.

(2) Sonstige Anlagen an öffentlichen Straßen, ausgenommen Verkehrsflächen gemäß § 8 Abs. 2 Z. 4, von denen Beeinträchtigungen der Benützbarkeit der öffentlichen Straße ausgehen können, wie z. B. lebende Zäune, Hecken, Park- und Lagerplätze, Teiche, Sand- und Schottergruben, dürfen innerhalb eines Bereiches von acht Metern neben dem Straßenrand nur mit Zustimmung der Straßenverwaltung errichtet werden. Wird diese Zustimmung nicht erteilt, so entscheidet über die Zulässigkeit die Behörde mit Bescheid, wobei in diesem Verfahren der Straßenverwaltung Parteistellung zukommt.

(3) Abs. 1 und 2 gelten für Bauten und Anlagen an solchen öffentlichen Straßen, deren Bau nach Inkrafttreten dieses Gesetzes straßenrechtlich bewilligt wird, erst ab Eintritt der Rechtskraft des straßenrechtlichen Bewilligungsbescheides.

(4) Die Beseitigung von entgegen der Vorschrift des Abs. 1 oder 2 errichteten Bauten oder Anlagen ist dem Eigentümer über Antrag der Straßenverwaltung von der Behörde mit Bescheid aufzutragen.

(5) Der Bestand von Bauten und Anlagen, die nach früheren straßenrechtlichen Bestimmungen rechtmäßig errichtet wurden, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

##### § 19

#### Bäume und benachbarte Waldungen

(1) Einzelne Bäume, Baumreihen und Sträucher dürfen neben öffentlichen Straßen mit Ausnahme von Verkehrsflächen nach § 8 Abs. 2 Z. 4 im Ortsgebiet (§ 2 Abs. 1 Z. 15 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 423/1990) nur in einem Abstand von einem Meter, außerhalb des Ortsgebietes nur in einem Abstand von drei Metern zum Straßenrand gepflanzt werden. Die Behörde kann mit Bescheid über Antrag der Straßenverwaltung dem Eigentümer die Beseitigung von entgegen dieser Vorschrift vorgenommenen Neupflanzungen auftragen.

(2) Wenn dies für die Benützbarkeit der Straße erforderlich ist, kann die Behörde über Antrag der Straßenverwaltung anordnen, daß der an eine Verkehrsfläche des Landes angrenzende Wald bis zu einer Breite von vier Metern, gemessen vom Straßenrand, gegen angemessene Entschädigung — unbeschadet der nach anderen gesetzlichen Vorschriften hierfür erforderlichen Bewilligungen — zu schlägern, auszulichten oder nach einer bestimmten Betriebsweise zu bewirtschaften ist. § 36 Abs. 5 und 6 ist sinngemäß anzuwenden.

## § 20

### **Anschlüsse von Straßen, Wegen und Zufahrten**

(1) Anschlüsse von Verkehrsflächen der Gemeinde und von nichtöffentlichen Straßen einschließlich Grundstückszufahrten an Verkehrsflächen des Landes dürfen nur mit Zustimmung der Straßenverwaltung des Landes hergestellt werden. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn durch die Anschlüsse für die Benützbarkeit der Straße keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Die Zustimmung darf für nichtöffentliche Straßen (einschließlich Grundstückszufahrten) auch befristet oder auf jederzeitigen Widerruf erteilt werden, wenn ein sonstiger, zumutbarer Anschluß zum öffentlichen Wegenetz gewährleistet ist.

(2) Hinsichtlich des Anschlusses von nichtöffentlichen Straßen einschließlich Grundstückszufahrten an Verkehrsflächen der Gemeinde gilt Abs. 1 sinngemäß.

(3) Wird die Zustimmung nach Abs. 1 bzw. Abs. 2 nicht erteilt, so entscheidet über die Zulässigkeit des Anschlusses die Behörde mit Bescheid. In diesem Verfahren kommt der Straßenverwaltung, an deren Verkehrsfläche angeschlossen werden soll, Parteistellung zu. Die Beseitigung entgegen dieser Vorschriften vorgenommener Anschlüsse ist dem Eigentümer der angeschlossenen Grundstücke bzw. der Gemeinde, die an eine Verkehrsfläche des Landes angeschlossen hat, über Antrag der Straßenverwaltung von der Behörde mit Bescheid aufzutragen.

(4) Die Kosten des Baues, der Erhaltung und allfälliger Änderungen von Anschlüssen im Sinne der Abs. 1 und 2 sind von der Gemeinde, die an eine Verkehrsfläche des Landes angeschlossen hat, bzw. vom Grundeigentümer der angeschlossenen Grundstücke zu tragen; § 15 Abs. 1 bleibt unberührt.

## § 21

### **Sonstige Anrainerverpflichtungen**

(1) Die Wasserableitung, insbesondere von Abwässern oder Brunnenüberwässern oder von Drainagewässern, auf eine öffentliche Straße ist verboten; § 7 bleibt unberührt. Die Behörde hat auf Antrag der Straßenverwaltung die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Verursachers mit Bescheid anzuordnen.

(2) Das Einackern der Straßengräben ist verboten. Die an einer öffentlichen Straße liegenden Äcker dürfen innerhalb einer Entfernung von vier Metern vom Straßenrand nur gleichlaufend zur Straße gepflügt oder geeeggt werden, sofern nicht wegen der örtlichen Verhältnisse im Winkel zur Straße gepflügt oder geeeggt werden muß. Zwischen Straßenrand und Bruchfeld hat ein ein Meter breiter Streifen (Tretacker) freizubleiben.

(3) Die Eigentümer von Grundstücken, die in einem Abstand bis zu 50 Meter neben einer öffentlichen Straße liegen, sind verpflichtet, den freien, nicht gesammelten Abfluß des Wassers von der Straße und die Ablagerung des im Zuge der Schneeräumung von der Straße entlang ihrer Grundstücke entfernten Schneeräumgutes auf ihrem Grund ohne Anspruch auf Entschädigung zu dulden.

(4) Die Eigentümer von Grundstücken, die in einem Abstand bis zu 50 Meter neben einer öffentlichen Straße liegen, sind verpflichtet, das Aufstellen von Schneezäunen und andere, der Hintanhaltung von Schneeverwehungen, Lawinen, Steinschlägen und dergleichen dienliche, jahreszeitlich bedingte Vorkehrungen ohne Anspruch auf Entschädigung zu dulden. Als Folge derartiger Vorkehrungen entstehende Schäden an den Grundstücken sind zu vergüten.

#### 4. HAUPTSTÜCK

##### Besondere Bestimmungen für einzelne Straßengattungen

###### 1. Abschnitt

###### Landesstraßen; Bezirksstraßen

###### § 22

(1) Die Kosten des Erwerbes des für den Bau von Landesstraßen (§ 8 Abs. 1 Z. 1) oder Bezirksstraßen (§ 8 Abs. 1 Z. 2) notwendigen Grundes einschließlich der hierfür erforderlichen Nebenkosten sind dem Land von den Gemeinden, in deren Gebiet die Straße liegt, anteilmäßig zur Hälfte zu ersetzen.

(2) Mehrkosten, die über Verlangen einer Gemeinde durch die besondere Bauausführung einer Landesstraße oder einer Bezirksstraße (wie z. B. Breite der Fahrbahn, Fahrbahnbelag, Fußgängerüber- oder -unterführung, Gehsteige, Radfahrstreifen) entstehen, sind dem Land von der Gemeinde zu ersetzen.

(3) Anlagen zur Straßenbeleuchtung auf Landesstraßen oder Bezirksstraßen sind von den Gemeinden, in deren Gebiet die Straße liegt, zu errichten, zu erhalten und zu betreuen.

(4) In begründeten Einzelfällen kann das Land die von den Gemeinden gemäß den Abs. 1 bis 3 zu tragenden Kosten teilweise oder zur Gänze übernehmen.

###### 2. Abschnitt

###### Gemeindestraßen; Ortschaftswegen

###### § 23

(1) Zu den Kosten der Herstellung und der Erhaltung von Gemeindestraßen oder Ortschaftswegen kann ein besonderer Landesbeitrag bewilligt werden. Dieser Beitrag kann auch in Form von Personal- oder Sachleistungen, wie Beistellung von Arbeitskräften, Baumaterial und Maschinen, geleistet werden.

(2) Die Zuerkennung des Beitrages gemäß Abs. 1 kann an Bedingungen und Auflagen hinsichtlich der Ausführung des Straßenbaues geknüpft werden; insbesondere kann sich das Land ausbedingen, daß alle oder bestimmte Herstellungs- und Erhaltungstätigkeiten unter der Leitung oder Aufsicht der Straßenverwaltung des Landes vorzunehmen sind und daß die Endabrechnung der Baukosten dem Land zur Prüfung vorzulegen ist.

### 3. Abschnitt

#### Güterwege

##### § 24

##### Herstellung

(1) Güterwege sind von der Gemeinde über Verlangen einer Interessentengemeinschaft herzustellen. Die Kosten der Herstellung hat die Interessentengemeinschaft zu tragen. Der Verordnung des Gemeinderates, mit der der Güterweg dem Gemeingebrauch gewidmet wird, ist der Trassenvorschlag der Interessentengemeinschaft (§ 25 Abs. 3 und 4) zu Grunde zu legen, soweit nicht im Hinblick auf § 11 Abänderungen erforderlich sind.

(2) Die Gemeinden, durch deren Gebiet der Güterweg führt, haben dem öffentlichen Verkehrsinteresse innerhalb ihrer Gemeinde entsprechende Anteile der Herstellungskosten selbst zu tragen. Die Höhe dieser Kostenbeteiligung ist mit Beschluß des Gemeinderates in Prozenten der Herstellungskosten festzulegen. Er hat bei Güterwegen, die ganzjährig bewohnte Gebäude erschließen, mindestens 20 v.H., ansonsten jedoch mindestens 10 v.H. der Herstellungskosten zu betragen.

(3) § 23 ist sinngemäß anzuwenden.

##### § 25

##### Bildung der Interessentengemeinschaft

(1) Die Interessentengemeinschaft besteht aus Interessenten (Abs. 2); sie ist Körperschaft öffentlichen Rechts. Die Interessentengemeinschaft wird gebildet

1. durch schriftliche Vereinbarung aller Interessenten (Abs. 3) oder
2. durch Bescheid der Behörde über Antrag eines Interessenten (Abs. 4, 5 und 6).

(2) Interessenten eines Güterweges sind

1. die Eigentümer jener land- und forstwirtschaftlichen Betriebe bzw. solcher Grundstücke, die durch den Güterweg aufgeschlossen werden,
2. sonstige Personen, die durch den Güterweg einen besonderen verkehrsmäßigen Vorteil erlangen.

(3) Die Vereinbarung über die Bildung einer Interessentengemeinschaft hat eine Satzung und einen Trassenvorschlag für den Güterweg zu enthalten und bedarf zu ihrer Rechtswirksamkeit der schriftlichen Genehmigung der Behörde. Diese ist zu erteilen, wenn die Satzung dem § 27 Abs. 1 entspricht, auch sonst keine gesetzwidrigen Bestimmungen enthält und der Trassenvorschlag offensichtlich den Grundsätzen des § 13 nicht widerspricht. Der Trassenvorschlag hat den Verlauf des Güterweges in seinen Grundzügen (Linienführung) zu beschreiben.

(4) Der Antrag eines Interessenten auf Bildung einer Interessentengemeinschaft durch Bescheid der Behörde hat einen Trassenvorschlag, den Entwurf einer Satzung und ein Verzeichnis aller durch den vorgesehenen Güterweg gemäß Abs. 2 in Betracht kommenden Interessenten zu enthalten und ist von mindestens der Hälfte der Interessenten zu unterfertigen.

(5) Die Behörde hat auf Grund eines Antrages nach Abs. 4 die Interessentengemeinschaft durch Bescheid zu bilden, wenn

1. der Güterweg für alle in die Interessentengemeinschaft einzubeziehenden Interessenten einen verkehrsmäßigen Vorteil bringt und
2. die einfache Mehrheit der Interessenten, auf die mindestens 75 v. H. der Beitragsanteile (§ 27 Abs. 3) entfallen, der Bildung der Interessentengemeinschaft zustimmt und
3. die im Antrag vorgelegte Satzung keine gesetzwidrigen Bestimmungen enthält, dem § 27 Abs. 1 entspricht und die Zustimmung der in Z. 2 genannten Mehrheit findet und
4. der Trassenvorschlag offensichtlich den Grundsätzen des § 13 nicht widerspricht.

(6) Der Bescheid gemäß Abs. 5 hat schriftlich zu ergehen und die von den einzelnen Interessenten zu tragenden Beitragsanteile festzusetzen. Mit diesem Bescheid gilt die Satzung als genehmigt.

(7) Mit Rechtskraft des Genehmigungsbescheides nach Abs. 3 bzw. des Bescheides nach Abs. 6 erlangt die Interessentengemeinschaft Rechtspersönlichkeit. Sie bzw. ihre Mitglieder haften nach Maßgabe der Satzung.

## § 26

### Organe der Interessentengemeinschaft

(1) Die Organe der Interessentengemeinschaft sind

1. die Mitgliederversammlung,
2. der Obmann (Obmann-Stellvertreter) sowie
3. der Kassenführer.

(2) Die Mitgliederversammlung ist erstmals von der Behörde innerhalb von zwei Monaten nach Rechtskraft des Bescheides nach § 25 Abs. 3 bzw. Abs. 6 einzuberufen. Nach ihrem ersten Zusammentritt ist sie vom Obmann je nach Bedarf, mindestens aber einmal jährlich, einzuberufen. Die Mitgliederversammlung wählt aus ihrer Mitte den Obmann, den Obmann-Stellvertreter und den Kassenführer.

(3) Der Mitgliederversammlung obliegt die Beschlußfassung

1. über grundsätzliche, die Interessentengemeinschaft betreffende Angelegenheiten, wie insbesondere die Aufbringung der finanziellen Mittel für die Herstellung des Güterweges,
2. über Angelegenheiten, die ihr in der Satzung vorbehalten sind.

(4) Der Obmann, im Falle seiner Verhinderung der Obmann-Stellvertreter, vertritt die Interessentengemeinschaft nach außen, in Angelegenheiten, in denen die Beschlußfassung der Mitgliederversammlung obliegt, jedoch nur im Rahmen der entsprechenden Beschlüsse. Bei der Führung der laufenden Geschäfte wird der Obmann (Obmann-Stellvertreter) vom Kassenführer unterstützt. Urkunden sind vom Obmann gemeinsam mit dem Kassenführer zu fertigen.

(5) Für die Wahl des Obmannes, des Obmann-Stellvertreters und des Kassenführers sowie für sonstige Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen sowie die Zustimmung von mehr als einem Drittel der anwesenden Mitglieder erforderlich. Jedes Mitglied hat soviele Stimmen, wie es seinem Beitragsanteil gemäß § 27 Abs. 3 entspricht.

(6) Die näheren Regelungen über die Organisation und die Geschäftsführung der Interessentengemeinschaft sind in der Satzung (§ 27) festzulegen.

#### § 27

##### **Satzung; Beitragsanteil**

(1) Die Satzung einer Interessentengemeinschaft hat jedenfalls zu enthalten:

1. den Namen, Sitz und Zweck der Interessentengemeinschaft, letzterer muß dem Trassenvorschlag entsprechen;
2. die Mitglieder der Interessentengemeinschaft;
3. den für jedes einzelne Mitglied bestimmten Beitragsanteil, soweit dieser nicht mit Bescheid nach § 25 Abs. 6 festzusetzen ist, sowie — gegebenenfalls — Regelungen über die Anrechnung von Sach- und Arbeitsleistungen auf die Beitragsanteile;
4. Bestimmungen über Wahlen, die Beschlußfassung sowie über die Funktionsdauer der Organe;
5. die Angelegenheiten, die der Mitgliederversammlung zur Beschlußfassung vorbehalten sind;
6. die Regelung über die anteilmäßige Haftung für Verbindlichkeiten der Interessentengemeinschaft;
7. Bestimmungen über die Fortführung der Geschäfte der Interessentengemeinschaft im Falle ihrer Handlungsunfähigkeit durch die Gemeinde.

(2) Eine Änderung der Satzung bedarf zu ihrer Rechtswirksamkeit der Genehmigung der Behörde. Sie ist zu erteilen, wenn die vorgesehene Änderung diesem Gesetz nicht widerspricht und auch sonst keine gesetzwidrigen Bestimmungen enthält.

(3) Die Höhe des von einem Interessenten zu tragenden Beitragsanteiles an den Herstellungskosten ist bei den Interessenten gemäß § 25 Abs. 2 Z. 1 nach dem Ausmaß und der Nutzung der aufgeschlossenen Betriebe bzw. Grundstücke, bei Interessenten gemäß § 25 Abs. 2 Z. 2 nach dem Ausmaß und der Art des besonderen verkehrsmäßigen Vorteiles zu bemessen. Dieser Beitragsanteil ist in der Satzung bzw. im Bescheid nach § 25 Abs. 6 in Prozenten der von der Interessentengemeinschaft aufzubringenden Kosten festzusetzen.

#### § 28

##### **Rechte und Pflichten der Gemeinde**

(1) Die Gemeinde darf von der Interessentengemeinschaft jeweils nur jene Leistungen einfordern, die dem tatsächlichen Baufortschritt des Güterweges entsprechen. Die Gemeinde hat den Obmann der Interessentengemeinschaft auf sein Verlangen unmittelbaren Akten der Bauaufsicht zuzuziehen sowie Einsicht in Planunterlagen, Rechnungsbelege und sonstige das Straßenbauvorhaben betreffende Schriftstücke zu gewähren.

(2) Erfüllt die Interessentengemeinschaft ihre Verpflichtungen nicht oder nicht rechtzeitig, so ist die Erfüllung dieser Verpflichtungen von der Behörde mit Bescheid aufzutragen. Sind auch trotz Anwendung von Vollstreckungsmaßnahmen die Verpflichtungen der Interessentengemeinschaft nicht oder nicht im vollen Umfang einzutreiben, so dürfen die entsprechenden Leistungen unmittelbar den einzelnen Mitgliedern der Interessentengemeinschaft nach Maßgabe der Höhe des jeweiligen Beitragsanteiles mit Bescheid vorgeschrieben werden.

(3) Spätestens innerhalb von einem Jahr nach Abschluß des Güterwegbaus ist von der Gemeinde die Endabrechnung über die Kosten der Herstellung durchzuführen. Die Endabrechnung ist samt allen zur Beurteilung ihrer Richtigkeit und Vollständigkeit notwendigen Unterlagen vier Wochen beim Gemeindeamt zur Einsichtnahme durch die Mitglieder der Interessentengemeinschaft aufzulegen. Von der Auflage zur Einsichtnahme sind alle Mitglieder der Interessentengemeinschaft nachweislich zu verständigen.

#### § 29

##### **Umbildung und Auflösung der Interessentengemeinschaft**

(1) Haben sich die für die Bildung der Interessentengemeinschaft maßgebenden Umstände, insbesondere der Kreis der Interessenten, geändert, so ist die Interessentengemeinschaft über Antrag eines Interessenten oder der Interessentengemeinschaft in sinngemäßer Anwendung des § 25 Abs. 4 bis 6 umzubilden. Interessentengemeinschaften gemäß § 25 Abs. 1 Z. 1 können auch in sinngemäßer Anwendung des § 25 Abs. 3 durch Änderung der Vereinbarung umgebildet werden.

(2) Ist die Herstellung des Güterweges abgeschlossen, so gilt die Interessentengemeinschaft als aufgelöst, wenn sämtliche Verpflichtungen erfüllt sind. Hierüber ist von der Behörde ein Feststellungsbescheid zu erlassen.

#### 4. Abschnitt

##### **Radfahrwege, Fußgängerwege und Wanderwege**

#### § 30

Zu den Kosten der Herstellung und der Erhaltung von Radfahrwegen, Fußgängerwegen und Wanderwegen kann ein besonderer Landesbeitrag bewilligt werden, dessen Höhe von der verkehrsmäßigen Bedeutung des Weges und von der Finanzsituation der Gemeinde abhängt.

#### 5. HAUPTSTÜCK

##### **Straßenrechtliche Bewilligung**

#### § 31

##### **Verfahren**

(1) Für den Bau (§ 2 Abs. 5) sowie für die beabsichtigte Auflassung (§ 2 Abs. 4) einer öffentlichen Straße, mit Ausnahme von Verkehrsflächen gemäß § 8 Abs. 2 Z. 4, ist eine Bewilligung der Behörde erforderlich.

(2) Die Bewilligung ist von der Straßenverwaltung bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag sind die zur Beurteilung des Straßenbauvorhabens erforderlichen Pläne und Behelfe sowie ein Verzeichnis der dem Verfahren gemäß Abs. 3 beizuziehenden Parteien anzuschließen.

(3) Parteien sind:

1. der Antragsteller,
2. die Eigentümer der betroffenen Grundstücke sowie jene Personen, denen an einem solchen Grundstück ein dingliches Recht zum Gebrauch oder zur Nutzung zusteht,

3. die Anrainer, das sind die Eigentümer jener Grundstücke, die bei Verkehrsflächen des Landes innerhalb eines Bereiches von 50 Metern, bei Verkehrsflächen der Gemeinden innerhalb eines Bereiches von 25 Metern neben der öffentlichen Straße liegen,
4. Grundeigentümer, die im Sinne des § 20 (Anschlüsse an Verkehrsflächen) vom Straßenbauvorhaben betroffen sind,
5. die Interessentengemeinschaft (§ 25 Abs. 1) und
6. die O.ö. Umweltschutzgemeinschaft (§ 4 O.ö. Umweltschutzgesetz 1988).

(4) Vor der Erteilung der Bewilligung ist eine mündliche Verhandlung durchzuführen, zu der mindestens zwei Wochen vorher zu laden ist. Die für die Beurteilung des Straßenbauvorhabens erforderlichen Pläne und Behelfe (mindestens ein Lageplan, in der Regel im Maßstab 1 : 500 oder 1 : 1000) sind ebenfalls mindestens zwei Wochen vor der Verhandlung in der Gemeinde, in der das Vorhaben ausgeführt werden soll, zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen; auf die Möglichkeit zur öffentlichen Einsichtnahme ist jedenfalls durch Anschlag an der Amtstafel hinzuweisen. Die Planaufgabe kann bei der Auflassung von öffentlichen Straßen entfallen.

(5) Die Durchführung einer mündlichen Verhandlung kann entfallen, wenn der Behörde die schriftliche Zustimmung der Parteien zum Straßenbauvorhaben bzw. zur Auflassung der öffentlichen Straße gleichzeitig mit dem Antrag vorgelegt wird.

## § 32

### Bewilligung

(1) Die Behörde hat über den Antrag gemäß § 31 Abs. 2 einen schriftlichen Bescheid zu erlassen.

(2) Die beantragte Bewilligung ist unter Berücksichtigung des Umweltberichtes (§ 13 Abs. 3) zu erteilen, wenn die zu bauende Straße, erforderlichenfalls unter Vorschreibung von Bedingungen und Auflagen für das Straßenbauvorhaben selbst, für die Ausführung des Bauvorhabens bzw. für die Auflassung der öffentlichen Straße, den Grundsätzen des § 13 Abs. 1 und 2 entspricht und der Bewilligung auch sonst keine Bestimmung dieses Landesgesetzes entgegensteht; handelt es sich um einen Neubau oder um eine Umlegung einer öffentlichen Straße, so darf die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn sie der gemäß § 11 erlassenen Verordnung nicht widerspricht.

(3) Die Bewilligung nach Abs. 2 erlischt für jedes Straßenbauvorhaben mit Ablauf von drei Jahren nach dem Eintritt der Rechtskraft des Bewilligungsbescheides, wenn nicht innerhalb dieser Frist mit der Bauausführung begonnen wurde. Wird mit der Bauausführung innerhalb der dreijährigen Frist begonnen, so erlischt die Bewilligung, wenn das Straßenbauvorhaben nicht innerhalb von fünf Jahren nach Beginn der Bauausführung fertiggestellt wurde. Die fünfjährige Fertigstellungsfrist kann über begründetes Ansuchen der Straßenverwaltung auf weitere drei Jahre verlängert werden.

(4) Nach Erteilung der Bewilligung hat die Behörde andere oder zusätzliche Bedingungen oder Auflagen vorzuschreiben, soweit dies zur Verhinderung oder Beseitigung einer Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Sicherheit von Menschen erforderlich ist.

(5) Die von der Ausführung des Bauvorhabens tatsächlich Betroffenen sind durch die Straßenverwaltung über den Bau, den Beginn und die voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten mindestens vier Wochen vorher schriftlich zu verständigen. Die Gemeinde hat der Straßenverwaltung auf Verlangen Namen und Anschrift der vom Bauvorhaben tatsächlich Betroffenen zur Verfügung zu stellen.

## 6. HAUPTSTÜCK

### Verpflichtungen und Zwangsrechte

#### § 33

#### **Straßenplanungsgebiet für Verkehrsflächen des Landes**

(1) Zur Sicherung des Neubaus, der Umlegung und des Umbaus von Verkehrsflächen des Landes kann die Behörde bestimmte Grundflächen, die für den Straßenbau in Betracht kommen, durch Verordnung als Straßenplanungsgebiet erklären. Bei Erlassung einer solchen Verordnung sind festgelegte Planungen des Bundes zu berücksichtigen; die Verordnung darf nur erlassen werden, wenn nach dem Stande der Planungs- und Vorbereitungsarbeiten die Einreihung als Landes- oder Bezirksstraße gemäß § 11 Abs. 1 in absehbarer Zeit zu erwarten ist und befürchtet werden muß, daß durch bauliche Veränderungen auf diesen Grundflächen der geplante Straßenbau erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird. Vor Erlassung der Verordnung sind die betroffenen Gemeinden zu hören. Die betroffenen Grundeigentümer sind durch die Straßenverwaltung über den Inhalt der Verordnung nachweislich in Kenntnis zu setzen.

(2) Im Straßenplanungsgebiet dürfen Bauplatzbewilligungen (§ 4 der O.ö. Bauordnung) und Baubewilligungen (§ 49 der O.ö. Bauordnung) nicht erteilt werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Die Behörde hat jedoch nach Anhörung der Straßenverwaltung mit Bescheid Ausnahmen zuzulassen, wenn diese den geplanten Straßenbau nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern. Die Erteilung der Ausnahmegewilligung kann an Bedingungen und Auflagen geknüpft werden. Bauführungen, die in rechtlich zulässiger Weise vor der Erklärung zum Straßenplanungsgebiet begonnen worden sind, werden hiedurch nicht berührt.

(3) Die mit der Erklärung zum Straßenplanungsgebiet verbundenen Rechtsfolgen sind auf die Dauer von höchstens drei Jahren befristet; eine einmalige Verlängerung bis zu drei Jahren ist zulässig. Mit der Einreihung der Straße (§ 11 Abs. 1) tritt die Verordnung über die Erklärung zum Straßenplanungsgebiet außer Kraft.

#### § 34

#### **Vorarbeiten**

(1) Über Antrag der Straßenverwaltung kann die Behörde, um notwendige Vorarbeiten für den Bau einer öffentlichen Straße zu ermöglichen, mit Bescheid die Bewilligung erteilen, fremde Grundstücke zu betreten oder zu befahren und auf diesen Bodenuntersuchungen und sonstige technische Maßnahmen, wie z. B. Vermessungsarbeiten, auszuführen. Einer gegen den Bescheid erhobenen Berufung kommt keine aufschiebende Wirkung zu. Als Folge derartiger Vorarbeiten entstandene Schäden sind von der Straßenverwaltung zu ersetzen. Für die Festsetzung der Höhe der Entschädigung ist § 36 Abs. 5 und 6 sinngemäß anzuwenden.

(2) Die Behörde entscheidet auf Grund des Bewilligungsbescheides nach Abs. 1 auch über Einwendungen gegen die Zulässigkeit einzelner im Zuge der Vorarbeiten erforderlicher Handlungen, wobei auf deren Notwendigkeit sowie auf die größtmögliche Schonung und den bestimmungsgemäßen Gebrauch des betroffenen Grundstückes Bedacht zu nehmen ist.

## § 35

### Enteignung

(1) Für den Bau einer öffentlichen Straße kann das Eigentum an Grundstücken oder die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung oder Aufhebung von dinglichen und obligatorischen Rechten an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Auch die für die Anlage von Ablagerungsplätzen, Zufahrten, Bauhöfen und anderen Baulichkeiten, wie Streumaterialsilos, sowie die zur Aufrechterhaltung von Verkehrsbeziehungen und zur Entnahme von Straßenbaumaterial notwendigen Grundstücke können im Wege der Enteignung erworben werden. Für den Bau einer Straße, die einer Bewilligung nach § 32 bedarf, darf die Enteignung nur nach Maßgabe dieser Bewilligung erfolgen.

(2) Abs. 1 gilt sinngemäß auch für die Beseitigung von Bauten und Anlagen, die den Vorschriften des § 18 Abs. 1 und 2 widersprechen und die gefahrlose Benutzbarkeit der Straße wesentlich beeinträchtigen, jedoch im Zeitpunkt ihrer Errichtung keinen straßenrechtlichen Bestimmungen widersprochen haben.

(3) Für Verkehrsflächen der Gemeinde (§ 8 Abs. 2) sind Abs. 1 und 2 nur dann anzuwenden, wenn die Anwendung der Enteignungsbestimmungen der O.ö. Bauordnung nicht möglich ist.

(4) Zu Enteignender ist der Eigentümer des Gegenstandes der Enteignung, weiters ein anderer dinglich Berechtigter, wenn das dingliche Recht mit einem nicht der Enteignung unterworfenen Gegenstand verbunden ist sowie der dinglich und obligatorisch Berechtigte, sofern dieses Recht für sich allein Gegenstand der Enteignung ist.

## § 36

### Enteignungsverfahren

(1) Um die Enteignung ist unter Vorlage der zur Beurteilung der Angelegenheit erforderlichen Pläne und sonstigen Behelfe, insbesondere eines Verzeichnisses der hievon betroffenen Personen, der beanspruchten dinglichen Rechte und des voraussichtlichen Ausmaßes der beanspruchten Grundfläche sowie der erforderlichen Grundbuchsauszüge, die nicht älter als drei Monate sind, bei der Behörde anzusuchen. Zudem hat die antragstellende Straßenverwaltung glaubhaft zu machen, daß sie in offensichtlich geeigneter Weise, aber erfolglos, versucht hat, eine entsprechende privatrechtliche Vereinbarung über die Grundabtretung zu erwirken.

(2) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung entscheidet die Behörde unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahnteignungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 137/1975, wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Bedacht zu nehmen ist.

(3) Wird ein Teil eines Grundstückes enteignet und sind alle oder einzelne verbleibende Grundstücksreste unter

Berücksichtigung der bisherigen Verwendung nicht mehr zweckmäßig nutzbar, so sind über Antrag des Eigentümers die nicht mehr zweckmäßig nutzbaren Reste miteinzulösen.

(4) Der Enteignungsbescheid hat zugleich die Höhe der Entschädigung festzusetzen. Diese ist auf Grund des Gutachtens wenigstens eines beeideten Sachverständigen in Anwendung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahnteilenteignungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 137/1975, aufgestellten Grundsätze zu ermitteln.

(5) Die Höhe der festgesetzten Entschädigung kann im Verwaltungsweg nicht angefochten werden. Jede der Parteien kann aber, wenn sie sich durch die festgesetzte Entschädigung benachteiligt erachtet, innerhalb von drei Monaten nach Rechtskraft des Bescheides die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung bei jenem Bezirksgericht begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Mit der Anrufung des Gerichtes tritt die verwaltungsbehördliche Entscheidung über die Höhe der Entschädigung außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Entscheidung kann nur mit der Zustimmung des Antragsgegners zurückgezogen werden. Bei Zurückziehung des Antrages gilt mangels anderweitiger Vereinbarung die ursprünglich behördlich festgesetzte Entschädigung als vereinbart. Für das gerichtliche Verfahren zur Ermittlung der Entschädigung, für deren Feststellung im Wege eines Übereinkommens sowie für die Wahrnehmung der Ansprüche auf Befriedigung aus der Entschädigung, die dritten Personen auf Grund ihrer dinglichen Rechte zustehen, ist das Eisenbahnteilenteignungsgesetz 1954, BGBl. Nr. 71, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 137/1975, sinngemäß anzuwenden.

(6) Der Vollzug des rechtskräftigen Enteignungsbescheides kann nicht gehindert werden, sobald die von der Behörde ermittelte Entschädigung oder eine Sicherheit für die erst nach Vollzug der Enteignung zu leistende Entschädigung an den Enteigneten ausbezahlt oder gerichtlich erlegt ist.

## § 37

### Entschädigung

(1) Dem Enteigneten gebührt für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile Schadloshaltung (§ 1323 ABGB). Bei der Bemessung der Entschädigung haben der Wert der besonderen Vorliebe und die Werterhöhung außer Betracht zu bleiben, die der Gegenstand der Enteignung möglicherweise durch die straßenbauliche Maßnahme erfährt. Auf die Wertverminderung eines etwa verbleibenden Grundstücksrestes ist hingegen Bedacht zu nehmen.

(2) Wird dem Enteigneten durch die Enteignung der einzige ordentliche Wohnsitz entzogen, so ist die Entschädigung unter Berücksichtigung des Abs. 1 zumindest so zu bemessen, daß ihm der Erwerb einer nach Größe und Ausstattung ausreichend vergleichbaren Wohngelegenheit ermöglicht wird. Entsprechend ist auch auf die Wohnversorgung der Bestandnehmer und sonstigen Nutzungsberechtigten Rücksicht zu nehmen.

## § 38

**Rückübereignung**

(1) Wird der Gegenstand der Enteignung ganz oder zum Teil nicht für den Enteignungszweck verwendet, so kann der Enteignete die bescheidmäßige Rückübereignung des Gegenstandes der Enteignung bzw. dessen Teiles nach Ablauf von drei Jahren ab Rechtskraft des Enteignungsbescheides bei der Behörde beantragen. Diese hat über diesen Antrag unter sinngemäßer Anwendung der im Enteignungsverfahren anzuwendenden Bestimmungen zu entscheiden.

(2) Der Anspruch auf Rückübereignung ist vererblich und veräußerlich; er erlischt, wenn er nicht binnen eines Jahres ab nachweislicher Aufforderung durch die Straßenverwaltung bei der Behörde geltend gemacht wird, spätestens jedoch zehn Jahre nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides.

(3) Macht die Straßenverwaltung glaubhaft, daß sie an der bislang nicht entsprechenden Verwendung des Gegenstandes der Enteignung kein Verschulden trifft und die entsprechende Verwendung unmittelbar bevorsteht oder zumindest in absehbarer Zeit erfolgen wird, so hat die Behörde der Straßenverwaltung eine angemessene Ausführungsfrist zu bestimmen und das Rückübereignungsverfahren einstweilen auszusetzen. Bei Einhaltung der gesetzten Frist ist der Antrag auf Rückübereignung abzuweisen.

(4) Die dinglich oder obligatorisch Berechtigten am Gegenstand der Enteignung, deren Rechte durch die Enteignung erloschen sind, sind von der Einleitung des Verfahrens zu verständigen; soweit sie der Behörde 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 Gegenstandes der Enteignung durch die Straßenverwaltung unzulässig, es sei denn, der Berechtigte hätte auf seinen Rückübereignungsanspruch schriftlich verzichtet. Eine entgegen dieser Bestimmung vorgenommene Veräußerung ist rechtsunwirksam. Für Schäden, die dem gutgläubigen Erwerber durch eine solche Veräußerung entstehen, hat die Straßenverwaltung volle Genugtuung zu leisten (§ 1323 ABGB).

(6) Der Rückübereignungsbescheid hat auch eine Bestimmung über den Rückersatz der empfangenen Entschädigung zu enthalten. Bei der Bestimmung der Höhe dieses Rückersatzes sind wertvermindernde und werterhöhende Maßnahmen am Gegenstand der Enteignung zu berücksichtigen; der zu leistende Betrag darf die dem Enteigneten geleistete Entschädigungssumme jedoch nicht übersteigen. Auch jene Werterhöhungen, die sich aus dem Wegfall von Rechten ehemaliger Nebenberechtigter (§ 5 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 137/1975) 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; ebensowenig sind für die geleisteten Entschädigungen Zinsen zu berechnen. Bei unbilligen Härten ist für die Leistung des Rückersatzes unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Enteigneten Ratenzahlung zu bewilligen.

(7) Mit Rechtskraft des Rückübereignungsbescheides und vollständiger Leistung oder Sicherstellung des Rückersatzes sind die früheren Rechte des Enteigneten wiederhergestellt und etwaige, seit der Enteignung begründete dingliche und obligatorische Rechte am Gegenstand der Enteignung erloschen. Für die Festsetzung des Rückersatzes ist § 36 Abs. 5 und 6 sinngemäß anzuwenden. Die Herstellung des ordnungsgemäßen Grundbuchstandes ist von der Behörde zu veranlassen.

(8) Erfolgte für den Bau einer öffentlichen Straße die Übertragung des Eigentums an Grundstücken oder die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung oder Aufhebung von dinglichen oder obligatorischen Rechten an solchen auf Grund eines Rechtsgeschäftes, so hat der Verkäufer bzw. der Eigentümer bzw. der sonst dinglich oder obligatorisch Berechtigte dann Anspruch auf Wiederkauf bzw. Wiederherstellung der früheren dinglichen bzw. obligatorischen Rechte, wenn das betreffende Grundstück nicht binnen dreier Jahren nach Abschluß des Rechtsgeschäftes für Zwecke des Baus einer öffentlichen Straße verwendet worden ist.

(9) Der Anspruch nach Abs. 8 ist vererblich und veräußerlich; er erlischt sechs Jahre nach Abschluß des Rechtsgeschäftes, das der Übertragung des Eigentums, der dauernden oder zeitweiligen Einräumung, Einschränkung oder Aufhebung von dinglichen oder obligatorischen Rechten zu Grunde lag. Wird vertraglich nicht anderes vereinbart, gilt für die Höhe der Gegenleistung für den Wiederverkauf und die Wiederherstellung der früheren dinglichen und obligatorischen Rechte Abs. 6 sinngemäß.

## 7. HAUPTSTÜCK

### **Strafbestimmung**

#### § 39

(1) Wer eine öffentliche Straße einschließlich ihrer Bestandteile beschädigt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist, sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe bis zu S 30.000,—, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Ersatzfreiheitsstrafe bis zu einer Woche zu bestrafen.

(2) Eine Verwaltungsübertretung nach Abs. 1 liegt nicht vor, wenn die Beschädigung fahrlässig erfolgt ist und ohne unnötigen Aufschub der nächsten Polizei- oder Gendarmeriedienststelle oder der nächsten Dienststelle der Straßenverwaltung vom Verursacher unter Bekanntgabe seiner Identität gemeldet wurde. Schadenersatzrechtliche Regelungen werden dadurch nicht berührt.

(3) Die Straf gelder fließen der Straßenverwaltung zu, deren Straße beschädigt worden ist.

## 8. HAUPTSTÜCK

### Übergangsbestimmungen

#### § 40

(1) Dieses Landesgesetz ist auch auf die im Zeitpunkt seines Inkrafttretens anhängigen Verwaltungsverfahren anzuwenden.

(2) Rechtskräftige Bescheide und rechtswirksame Verordnungen, die auf Grund des LStVG 1975 erlassen wurden, werden durch das Inkrafttreten dieses Landesgesetzes, sofern in den folgenden Absätzen nicht anderes bestimmt ist, nicht berührt.

(3) Der Eigentumsübergang gemäß § 5 Abs. 1 ist innerhalb von zehn Jahren, gerechnet ab Inkrafttreten dieses Landesgesetzes, herbeizuführen.

(4) Die Verzeichnisse gemäß § 9 Abs. 1 sind bis spätestens ein Jahr nach dem Inkrafttreten der gemäß § 9 Abs. 3 zu erlassenden Verordnung fertigzustellen. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten vorhandene Verzeichnisse als Verzeichnisse nach diesem Landesgesetz.

(5) Mit Inkrafttreten dieses Landesgesetzes gelten:

1. Eisenbahn-Zufahrtstraßen gemäß § 8 Abs. 1 Z. 3 LStVG 1975 als Gemeindestraßen gemäß § 8 Abs. 2 Z. 1, und zwar jener Gemeinde, in deren Gebiet diese Straße liegt;
2. sonstige Konkurrenzstraßen gemäß § 8 Abs. 1 Z. 3 LStVG 1975, die im Sinne des LStVG 1975 Verkehrsflächen des Landes sind, als Landesstraßen gemäß § 8 Abs. 1 Z. 1;
3. sonstige Konkurrenzstraßen gemäß § 8 Abs. 1 Z. 3 LStVG 1975, die im Sinne des LStVG 1975 Verkehrsflächen der Gemeinde sind, als Gemeindestraßen gemäß § 8 Abs. 2 Z. 1;
4. Güterwege gemäß § 8 Abs. 1 Z. 6 LStVG 1975, die im Sinne des LStVG 1975 Verkehrsflächen des Landes sind, als Bezirksstraßen gemäß § 8 Abs. 1 Z. 2.

(6) Straßenkonkurrenzen im Sinne des § 32 Abs. 2 LStVG 1975 und Beitragsgemeinschaften im Sinne des § 46 Abs. 2 LStVG 1975 sind mit dem Inkrafttreten dieses Landesgesetzes aufgelöst; das Vermögen und die Verbindlichkeiten der Straßenkonkurrenz gehen damit im Verhältnis des Aufteilungsschlüssels nach § 33 Abs. 1 lit. b LStVG 1975, das Vermögen und die Verbindlichkeiten der Beitragsgemeinschaft im Verhältnis des Aufteilungsschlüssels nach § 46 Abs. 3 LStVG 1975, auf die Konkurrenten bzw. Mitglieder über.

(7) Die Bestimmungen über die Rückübereignung gemäß § 38 sind auch auf Enteignungen, die vor Inkrafttreten dieses Landesgesetzes rechtskräftig abgeschlossen wurden, sowie auf rechtsgeschäftliche Grundeinlösen, die zum Zweck des Baus einer öffentlichen Straße vor Inkrafttreten dieses Landesgesetzes vorgenommen wurden, anzuwenden. Der Lauf der im § 38 angeführten Fristen beginnt mit Inkrafttreten dieses Landesgesetzes.

(8) Beitragsgemeinschaften gemäß § 48 LStVG 1975 gelten mit Inkrafttreten dieses Landesgesetzes als Interessentengemeinschaften gemäß § 25; an die Vorschriften dieses Landesgesetzes angepaßte Satzungen sind gemäß § 27 Abs. 2 der Behörde binnen vier Monaten zur Genehmigung vorzulegen; die Wahlen der im § 26 Abs. 1 angeführten Organe sind binnen sechs Monaten durchzuführen; bis dahin ist die Geschäftsführung für die

Beitragsgemeinschaft von den bisherigen Organen wahrzunehmen. Andernfalls gelten diese Beitragsgemeinschaften als aufgelöst; das Vermögen und die Verbindlichkeiten der Beitragsgemeinschaft gehen damit im Verhältnis des gemäß § 48 Abs. 2 LStVG 1975 festgesetzten Beitragsanteiles anteilmäßig auf die Mitglieder über.

(9) Beitragsgemeinschaften nach § 49 LStVG 1975 sind mit Inkrafttreten dieses Landesgesetzes aufgelöst; das Vermögen und die Verbindlichkeiten dieser Beitragsgemeinschaft gehen damit im Verhältnis des gemäß § 48 Abs. 2 LStVG 1975 festgesetzten Beitragsanteiles anteilmäßig auf die Mitglieder über.

(10) Bestehende, auf privatrechtlicher Basis erteilte Bewilligungen der Straßenverwaltung zur Benützung von öffentlichen Straßen und der dazugehörigen Anlagen für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck nach § 71 Abs. 1 LStVG 1975 werden durch das Inkrafttreten dieses Landesgesetzes nicht berührt.

#### § 41

(1) Dieses Landesgesetz tritt mit 1. August 1991 in Kraft. Gleichzeitig tritt das O.ö. Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1975, LGBl. Nr. 22, außer Kraft.

(2) Verordnungen auf Grund dieses Landesgesetzes können schon vor dem Inkrafttreten des Landesgesetzes erlassen werden, sie treten jedoch frühestens mit diesem Landesgesetz in Kraft.