

Erläuternde Bemerkungen

I. ALLGEMEINES

1. Ziel und wesentlicher Inhalt des Entwurfs:

Mit dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz, BGBl. I Nr. 50/2002, wurden die in § 55a Abs. 1 Straßengesetz genannten Bundesstraßen aufgelassen und in das Eigentum des Landes übernommen. Diese ehemaligen Bundesstraßen wurden mit Verordnung der Landesregierung zu Landesstraßen erklärt. Für diese Landesstraßen (neu) gelten die Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971, idF BGBl. I Nr. 142/2002, mit einigen Ausnahmen bzw. Abweichungen (vgl. § 55a Abs. 4 und 5 Straßengesetz); diese Übergangsregelung tritt jedoch mit 31.12.2012 außer Kraft (vgl. § 56 Straßengesetz in der Fassung LGBl.Nr. 57/2011). Es bedarf daher einer einheitlichen Regelung für alle Landesstraßen (alt und neu) spätestens für die Zeit ab 2013.

Aus diesem Anlass ist daher eine Novellierung des Straßengesetzes erforderlich. Folgende Schwerpunkte sind vorgesehen:

- Zusammenführung der zwei bisherigen Regelungsregime für Landesstraßen (künftig einheitliche Regelungen für alle Landesstraßen)
- Berücksichtigung des Vorarlberger Verkehrskonzeptes
- Erfassung und Bewertung des sonstigen Änderungsbedarfes.

Im Rahmen einer Arbeitsgruppe mit Vertretern von Land und Gemeinden wurden Eckpunkte für eine mögliche Neuregelung erarbeitet und diesem Entwurf zugrunde gelegt.

Der Entwurf enthält im Wesentlichen folgende Änderungen des Straßengesetzes (1.1 bis 1.6) sowie diverse begleitende Änderungen anderer Materiengesetze (1.7):

1.1 Zielbestimmung

Das derzeit geltende Straßengesetz aus dem Jahre 1969 enthält keine Zielbestimmungen bzw. Grundsätze. Der vorliegende Entwurf sieht nunmehr allgemeine Grundsätze vor, die bei der Planung, beim Bau und bei der Erhaltung von öffentlichen Straßen angemessen zu berücksichtigen sind. Dabei soll nunmehr

insbesondere auch der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Menschen mit Behinderung) stärker Berücksichtigung finden. Die bei Beachtung der Grundsätze einzusetzenden finanziellen Mittel müssen jedoch wirtschaftlich vertretbar sein und in einem angemessenen Verhältnis zum erzielbaren Erfolg stehen.

1.2 Planung von Landes- und Gemeindestraßen

Das Straßengesetz enthält derzeit - für Landesstraßen alt und Gemeindestraßen - keine Bestimmungen über die Planung, sondern lediglich über den Bau und die Erhaltung der Straßen. Der vorliegende Entwurf sieht nunmehr Bestimmungen über die Planung von Landes- und Gemeindestraßen (samt der Pflicht zur Umwelterheblichkeits- bzw. Umweltverträglichkeitsprüfung unter Beteiligung der Öffentlichkeit) vor:

a) Straßen dürfen künftig nur dann - von der Landesregierung mit Verordnung - zu Landesstraßen erklärt werden, wenn deren ungefährer Verlauf (Straßenkorridor mit einer Breite von max. 200 m) zuvor von der Landesregierung im Rahmen eines eigenen Verfahrens (gegebenenfalls mit Umweltverträglichkeits- bzw. Umweltverträglichkeitsprüfung) festgelegt wurde und sie diesen Festlegungen nicht widersprechen. Dieses Erfordernis gilt jedoch nicht bei einem bloßen Ausbau einer bereits bestehenden Landesstraße (einschließlich straßenbegleitender Radwege, Schutzbauten, Kreuzungsumbauten bzw. Kreisverkehre etc.) und bei kleinräumigen Umlegungen bestehender Landesstraßen, sofern die Straßenachse um nicht mehr als 100 m verlegt wird.

Eine Bewilligungspflicht für den Bau von Landesstraßen (und Gemeindestraßen) ist im Straßengesetz wie bisher nicht vorgesehen; eine Bewilligungspflicht für Landes- und Gemeindestraßen besteht aber nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung und nach dem UVP-Gesetz des Bundes, falls jeweils die betreffenden Schwellenwerte erreicht werden (also in der Regel bei größeren Straßenbauvorhaben bzw. solchen, die besonders geschützte Gebiete berühren).

Der Bau von Landesstraßen ist wie bisher grundsätzlich eine öffentliche Aufgabe: Die für den überörtlichen Verkehr größerer Teile des Landes wichtigen Straßen sind zu Landesstraßen zu erklären. Darüber hinaus können Straßen, die überwiegend für den überörtlichen Verkehr zwischen zwei oder mehreren Gemeinden wichtig sind, als Landesstraßen erklärt werden.

b) Straßen dürfen künftig nur dann - von der Gemeindevertretung mit Verordnung - zu Gemeindestraßen erklärt werden, wenn deren ungefähre Verlauf (Korridor mit einer Breite von max. 50 m) zuvor in einem Straßen- und Wegekonzept der Gemeinde festgelegt wurde und sie diesen Festlegungen nicht widersprechen (das Straßen- und Wegekonzept kann auch als Teil des Räumlichen Entwicklungskonzepts nach dem Raumplanungsgesetz erstellt werden). Diese Anforderung gilt nicht für den Ausbau von bestehenden Gemeindestraßen (einschließlich straßenbegleitender Radwege, Schutzbauten, Kreuzungsumbauten bzw. Kreisverkehre etc.) und bei kleinräumigen Umlegungen bestehender Landesstraßen, sofern die Straßenachse um nicht mehr als 50 m verlegt wird.

Die Gemeinde hat eine Erschließungspflicht (falls nicht von anderer Seite Vorsorge getroffen wird): Die vorwiegend für den Verkehr innerhalb des Gemeindegebietes notwendigen Straßen sind – wie bisher – als Gemeindestraßen zu erklären (für die Beurteilung der „Notwendigkeit“ wird jedoch nicht mehr an ganzjährig bewohnte Siedlungen mit mindestens 100 Einwohnern angeknüpft). Darüber hinaus kann die Gemeindevertretung folgende Straßen zu Gemeindestraßen erklären:

- Straßen, die für den Verkehr innerhalb der Gemeinde wichtig sind;
- Straßen, die für die Verbindung mit einer anderen Gemeinde wichtig sind;
- Straßen, die für eine zweckmäßige Erschließung mehrerer Grundstücke wichtig sind.

1.3 Bau und Erhaltung von Gehsteigen und von Anlagen für die Straßenbeleuchtung an Landesstraßen, Grunderwerb für Landesstraßen:

Künftig soll das Land grundsätzlich auch für die Errichtung der erforderlichen Gehsteige an Landesstraßen im Ortsgebiet zuständig sein, denn diese Gehsteige sind Teil der Landesstraße (es kann aber aufgrund einer Vereinbarung die betreffende Gemeinde mit dem Bau und der Erhaltung beauftragt werden); die Kosten hat wie bisher die Gemeinde zu tragen (diese kann Kostenbeiträge von Grundeigentümern einheben).

Die Zuständigkeit des Landes als Straßenerhalter ist grundsätzlich auch für den Bau und die Erhaltung der Anlagen für die Straßenbeleuchtung an Landesstraßen im Ortsgebiet festgelegt (es kann aber aufgrund einer Vereinbarung die Gemeinde mit dem Bau und der Erhaltung beauftragt werden). Die Kosten für Bau und Erhaltung der Straßenbeleuchtung an Landesstraßen im Ortsgebiet werden künftig zwischen Land und Gemeinden im Verhältnis von 50:50 geteilt (bisher: bei Landesstraßen alt Gemeinde; bei ehemaligen Bundesstraßen Land). Die Kosten für die betriebliche

Erhaltung (einschließlich der Kosten für den Betrieb) allerdings trägt wie bisher allein die Gemeinde.

Für den Grunderwerb für Landesstraßen ist künftig das Land zuständig. Es soll jedoch auch diesbezüglich möglich sein, dass die Gemeinde - wie bisher - die Vertragsverhandlungen für das Land führt (Beauftragung der Gemeinde durch das Land). Die Gemeinde wird an den Grunderwerbskosten beteiligt (siehe dazu die Ausführungen unter Punkt 1.4.c); bisher hatte sie die gesamten Grunderwerbskosten für Landesstraßen zu tragen.

1.4 Aufteilung der Straßenbaulast zwischen Land und Gemeinden:

Auch die bisher unterschiedlichen Regelungen hinsichtlich Verteilung der Straßenbaulast bei Landesstraßen alt und neu werden nunmehr vereinheitlicht; es soll durch die geplante Novelle insgesamt aber zu keinen wesentlichen Kostenverschiebungen zwischen Land und Gemeinden kommen.

a) Die Kosten für Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb von Gemeindestraßen trägt wie bisher allein die Gemeinde (abgesehen von den Förderungen des Landes, z.B. für Radwege, die als solche nicht Gegenstand des Straßengesetzes sind).

b) Die Kosten für Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb von Landesstraßen trägt grundsätzlich das Land.

Bei Landesstraßen innerhalb des Ortsgebietes hat jedoch die Gemeinde nachfolgende Kosten zu übernehmen:

- im Falle einer besonderen Bauausführung: die Mehrkosten trägt nach Maßgabe der zu treffenden Vereinbarung die Gemeinde (wie bisher);
- bei der Straßenbeleuchtung: die Gemeinde trägt die Bau- und Erhaltungskosten zur Hälfte und die Kosten für die betriebliche Erhaltung (einschließlich der Kosten für den Betrieb) zur Gänze;
- bei Gehsteigen entlang von Landesstraßen: die Gemeinde trägt die Bau- und Erhaltungskosten zur Gänze bzw. bei kombinierten Geh- und Radwegen zur Hälfte und die Kosten für die betriebliche Erhaltung (einschließlich der Kosten für den Betrieb) zur Gänze.

c) Hinsichtlich der Kosten für den Grunderwerb für Landesstraßen (auch außerhalb des Ortsgebietes) soll künftig Folgendes gelten:

- Grundsätzlich gilt für kleinere Ausbauvorhaben oder kleinräumige Verlegungen (§ 5 Abs. 5) die gesetzlich normierte Kostentragungsregel, wonach die

Grunderwerbskosten bei Landesstraßen im Verhältnis von 50 : 50 zwischen Land und betroffenen Gemeinden geteilt werden (sofern im Einzelfall nicht eine abweichende Vereinbarung getroffen wird);

- Im Falle des Baues einer Landesstraße, für deren Erklärung als Landesstraße die Festlegung des Straßenkorridors (§ 4a) Voraussetzung ist bzw. keine Ausnahmen nach § 5 Abs. 5 des Entwurfs vorliegen (also bei größeren Straßenbauvorhaben), ist für eine Kostenbeteiligung der Gemeinde stets eine Vereinbarung zwischen Land und Gemeinde erforderlich.

Bisher hatte die Gemeinde die gesamten Grunderwerbskosten für Landesstraßen alt zu tragen (abgesehen von den Förderungen des Landes für Gemeinden). Bei den ehemaligen Bundesstraßen hatte allein das Land die Grunderwerbskosten zu tragen.

1.5 Kostenbeteiligung Privater

a) Kostenbeiträge von Grundeigentümern zu den Grunderwerbskosten für Landesstraßen sind künftig nicht mehr vorgesehen (vgl. bisher § 6 Straßengesetz), da dies nicht mehr zeitgemäß ist (die Anrainer werden durch den Verkehr auf Landesstraßen ohnehin belastet). In der Praxis wurden auch bisher keine Kostenbeiträge eingehoben.

b) Kostenbeiträge für Gemeindestraßen

Die bisherigen (komplizierten) Regelungen über Kostenbeiträge differenzieren zwischen Gehsteig und Straße und erscheinen nicht mehr zeitgemäß (vgl. § 10 und 11 Straßengesetz). Die Gemeinde soll nach dem vorliegenden Entwurf ermächtigt werden, durch Beschluss der Gemeindevertretung einen einmaligen Beitrag von den Eigentümern jener Grundstücke einzuheben, die durch eine Gemeindestraße oder einen Gehsteig bzw. einen kombinierten Geh- und Radweg an Landesstraßen erschlossen werden. Die Summe der Beiträge darf 50 % der aufgewendeten Baukosten einschließlich der Grunderwerbskosten nicht überschreiten und richtet sich nach dem Flächenausmaß der erschlossenen Grundstücke. Erforderlichenfalls sind die beitragspflichtigen Grundstücke nach dem Erschließungsvorteil in verschiedene Klassen einzuteilen (siehe § 11 des Entwurfs).

c) Beiträge von Unternehmen

Wenn eine öffentliche Straße wegen der im Rahmen des Gemeingebrauchs erfolgenden besonderen Art oder Häufigkeit der Benützung durch eine Unternehmung oder durch deren Kunden oder Lieferanten in einer kostspieligeren Weise geplant, gebaut oder erhalten werden muss, dann hat die Unternehmung auf

Verlangen des Straßenerhalters zu den Kosten angemessen beizutragen (Beispiel: Tragung der Mehrkosten für einen aufgrund der erhöhten Verkehrsfrequenz durch ein Einkaufszentrum notwendigen Kreisverkehr). Dies soll im Straßengesetz nunmehr ausdrücklich geregelt werden (siehe § 2 Abs. 5 des Entwurfs).

1.6 Sonstige Änderungsvorschläge (im Hinblick auf die angestrebte Vereinheitlichung der bisherigen Regelungsregime für Landesstraßen alt und neu)

a) Ausweitung des Straßenbegriffs (siehe § 1a Abs. 2 des Entwurfs).

b) Anpassung der Bestimmungen über den Gemeingebrauch: der Gemeingebrauch soll auf die unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen eingeschränkt werden (siehe § 2 Abs. 1 des Entwurfs); im öffentlichen Interesse soll der Gemeingebrauch beschränkt werden können (z.B. Straßensperre im Winter).

c) Anpassung der Bestimmungen über den Sondergebrauch: Schaffung einer eigenen Bestimmung über Anschlüsse und Zufahrten; dingliche Wirkung der Gebrauchserlaubnis; Verweigerung/Widerruf der Zustimmung unter bestimmten Voraussetzungen (siehe §§ 3 und 3a des Entwurfs).

d) Auflassung von Landesstraßen: Die zwingende Übertragung eines aufgelassenen Landesstraßengrundstücks mit Bescheid auf die Gemeinde hat sich nicht bewährt; es soll in solchen Fällen jeweils mit der Gemeinde eine einvernehmliche Lösung gesucht werden (§ 8 Straßengesetz kann entfallen).

e) Bauausführung und Erhaltung von öffentlichen Straßen: Es soll in § 28 und § 31 Straßengesetz nicht mehr ausdrücklich auf den Stand der Technik verwiesen werden; der Straßenerhalter hat vielmehr die im Straßengesetz normierten Grundsätze (u.a. die Verkehrssicherheit, aber auch den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und in wirtschaftlicher Hinsicht den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz) zu berücksichtigen; die Landesregierung kann aber wie bisher durch Verordnung nähere Vorschriften über die Bauausführung und die Erhaltung von öffentlichen Straßen erlassen; ein eigener Paragraph über Brücken ist nicht mehr vorgesehen (siehe dazu im einzelnen die §§ 28 und 31 des Entwurfs).

f) Tunnelüberwachung (Videoüberwachung): Es soll eine ausreichende datenschutzrechtliche Grundlage für eine Videoüberwachung in Straßentunnels und Galerien, die nicht dem Straßentunnelsicherheitsgesetzes des Bundes unterliegen, geschaffen werden.

g) Säubern und Bestreuen von Gehsteigen: Für das Säubern und Bestreuen von Gehsteigen und Gehwegen gilt nur noch der § 93 StVO (eigene Regelungen im Straßengesetz sind entbehrlich).

h) Meldepflicht: Die jedermann treffende Pflicht zur Meldung von Schäden an öffentlichen Straßen, die die Sicherheit der Straßenbenutzer gefährden, kann entfallen (Streichung von § 33 Straßengesetz).

i) Bauabstände: Auch hinsichtlich der übernommenen Bundesstraßen (Landesstraßen neu) sollen künftig einheitlich die nach § 36 des Straßengesetzes einzuhaltenden Bauabstände (6 m bei Landesstraßen) gelten.

j) Enteignungs- und Entschädigungsbestimmungen: Eine Enteignung soll künftig auch zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen, die für den Bau einer öffentlichen Straße nach anderen Rechtsvorschriften des Landes (z.B. naturschutzrechtlichen Vorschriften) notwendig sind, zulässig sein; Straffung der Bestimmungen über das Enteignungs- und Entschädigungsverfahren (weitgehender Verweis auf die Bestimmungen des sinngemäß anzuwendenden Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes).

k) Erforderliche Übergangsbestimmungen.

1.7 Anpassung anderer Gesetze, die auf das Straßengesetz verweisen

a) Da, wie erwähnt, der 10. Abschnitt des Straßengesetzes, der Enteignungs- und Entschädigungsbestimmungen enthält, geändert wird, sind auch die betreffenden Bestimmungen in anderen Landesgesetzen, die auf Enteignungs- und Entschädigungsbestimmungen im Straßengesetz verweisen, entsprechend anzupassen. Dies betrifft das Gesetz über Betreiberpflichten zum Schutz der Umwelt (vgl. Art. II), das Gesetz über das Gemeindegut (vgl. Art. III), das Rettungsgesetz (vgl. Art. IV), das Katastrophenhilfegesetz (vgl. Art. V), das Wasserversorgungsgesetz (vgl. Art. VI), das Vorarlberger Abfallwirtschaftsgesetz (vgl. Art. VII), das Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung (Art. VIII) und das Kanalisationsgesetz (vgl. Art. IX).

b) Im Katastrophenhilfegesetz soll anlässlich dieser Novelle gleichzeitig auch Art. 6 Abs. 3 letzter Unterabsatz und Abs. 5 und 6 der Richtlinie 2006/21/EG über die

Bewirtschaftung von Abfällen aus der mineralgewinnenden Industrie umgesetzt werden (vgl. § 29b des Entwurfs über externe Notfallpläne für bestimmte Abfallentsorgungseinrichtungen). In der Praxis sind damit keine Änderungen verbunden, da es derzeit keine solchen Anlagen in Vorarlberg gibt.

c) Im Vorarlberger Abfallwirtschaftsgesetz (neuer Kurztitel: Landes-Abfallwirtschaftsgesetz – L-AWG) sind anlässlich dieser Novelle gleichzeitig auch die Verweise auf das AWG 2002 des Bundes anzupassen. Das AWG 2002 war diesbezüglich in Umsetzung der Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle geändert worden und enthält nunmehr geänderte Ziele und Grundsätze sowie geänderte Begriffsbestimmungen; diese gelten auch für den Anwendungsbereich des Vorarlberger Abfallwirtschaftsgesetzes (vgl. die vorgeschlagenen Änderungen in Art. VII, §§ 1, 2 und 4).

d) Im Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung sollen anlässlich dieser Novelle auch zwischenzeitlich geänderte Bezeichnungen und Verweise auf EU-Recht richtig gestellt werden. Weiters soll der in manchen Schutzgebietsverordnungen bereits vorgesehene Gebietsbetreuer nunmehr ausdrücklich im Gesetz verankert werden.

e) Im Kanalisationsgesetz soll anlässlich dieser Novelle - auf Anregung der Landesvolksanwältin - auch die Begriffsbestimmung über die Geschossfläche geändert werden (vgl. Art. IX, § 2 Abs. 5). Die Außenwände sollen künftig bei der Ermittlung der Geschossfläche, die für die Berechnung von Kanalisationsbeiträgen maßgeblich ist, nicht mehr berücksichtigt werden, um das energieeffiziente Bauen (mit größeren Außenwandstärken aufgrund der besseren Wärmedämmung) nicht zu behindern.

Weiters soll in Anlehnung an § 2 Abs. 1 des Wasserversorgungsgesetzes klargestellt werden, dass - der Sammlung, Ableitung und Reinigung der in der Gemeinde anfallenden Abwässer dienende - Einrichtungen einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, an der die Gemeinde mit mindestens 51 % beteiligt ist, als öffentliche Abwasserbeseitigungsanlage im Sinne des Kanalisationsgesetzes anzusehen sind. Die Gemeinde kann sich daher zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen nach § 1 Kanalisationsgesetz gegebenenfalls einer GmbH bedienen, an der sie die Mehrheit hat.

Im Übrigen sind Anpassungen bei den Bestimmungen über die Kanalbenützungsgebühren vorgesehen (Vorschreibung der Kanalbenützungsgebühr an den jeweiligen Inhaber des Bauwerks, wenn dies der Eigentümer verlangt).

2. Kompetenzen:

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf die Gesetzgebungskompetenz des Landes nach Artikel 15 Abs. 1 B-VG.

Soweit eine Angelegenheit nicht ausdrücklich durch die Bundesverfassung der Gesetzgebung oder auch der Vollziehung des Bundes übertragen ist (vgl. hinsichtlich der Bundesstraßen Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG), verbleibt sie nach Art. 15 Abs. 1 B-VG im selbständigen Wirkungsbereich der Länder.

3. Kosten:

a) Durch die Bestimmungen dieses Entwurfes wird für den Bund kein Mehraufwand entstehen.

b) Den Gemeinden sowie dem Land Vorarlberg wird aufgrund der Bestimmungen der §§ 4a bis 4c (Straßenkorridor für Landesstraßen, Umweltverträglichkeitsprüfung) und der §§ 8 bis 8b (Straßen- und Wegekonzept der Gemeinde, Umweltverträglichkeitsprüfung) ein finanzieller Mehraufwand entstehen.

Aufgrund der in den §§ 5 Abs. 5 und 9 Abs. 5 festgelegten gesetzlichen Ausnahmen (und der Ausnahmemöglichkeit aufgrund einer Verordnung nach § 4b Abs. 3 bzw. 8a Abs. 3 des Entwurfs) wird jedoch nur bei größeren Straßenvorhaben mit voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen bzw. hinsichtlich jener Straßenvorhaben, die über den bloßen Ausbau von bestehenden Straßen bzw. über kleinräumige Umlegungen hinausgehen, die Durchführung einer Umwelterheblichkeitsprüfung bzw. einer Umweltverträglichkeitsprüfung über den festzulegenden Straßenkorridor bzw. das Straßen- und Wegekonzept erforderlich sein. Wie oft dies der Fall sein wird, lässt sich vorab nur schwer abschätzen (bei den Gemeinden äußerst selten, bei Landesstraßen voraussichtlich maximal in ein bis drei Fällen pro Jahr).

Pro Fall sind bei vorheriger Durchführung einer Umwelterheblichkeitsprüfung durchschnittlich mindestens 2 Tage b-wertiger Tätigkeit (Gehaltsklasse 17/3) anzusetzen, das sind Euro 1056,-- pro Fall an Vollzugskosten. Dieser Aufwand resultiert im Wesentlichen aus der Prüfung des Planentwurfes auf Grundlage der Prüfkriterien nach Anhang II der SUP-Richtlinie und der entsprechenden Dokumentation des Prüfergebnisses im Erläuterungsbericht zum Planentwurf.

Für die Durchführung einer obligatorischen Umweltverträglichkeitsprüfung oder der einer Umwelterheblichkeitsprüfung allenfalls nachfolgenden Umweltverträglichkeitsprüfung ist schätzungsweise pro Fall mit durchschnittlich rund 10 Tagen a-wertiger Tätigkeit (Gehaltsklasse 21/3) zu rechnen bzw. einem vergleichbaren Aufwand bei Fremdvergabe, das sind Euro 6616,-- pro Fall an Vollzugskosten. Dieser Aufwand resultiert insbesondere aus der Erstellung des Umweltberichtes, der Auseinandersetzung mit den einlangenden Stellungnahmen und der Erstellung der abschließenden zusammenfassenden Erklärung.

Konsultationen mit ausländischen Staaten aufgrund grenzüberschreitender Auswirkungen werden allenfalls in äußerst seltenen Ausnahmefällen notwendig sein und fallen daher über einen längeren Zeitraum betrachtet kostenmäßig nicht ins Gewicht.

Die Zahl der im Hinblick auf die Erhaltungsziele für Europaschutzgebiete erforderlichen Verträglichkeitsprüfungen lässt sich nur schwer abschätzen. In Vorarlberg gibt es 22 Europaschutzgebiete (Natura 2000 Gebiete). In aller Regel wird eine künftige Landes- oder Gemeindestraße Europaschutzgebiete nicht berühren (vgl. auch § 1b Abs. 2 lit. f des Entwurfs).

Die im Hinblick auf die Erhaltungsziele für Europaschutzgebiete erfolgende Verträglichkeitsprüfung findet im Rahmen der ohnehin durchzuführenden Umwelterheblichkeitsprüfung bzw. Umweltverträglichkeitsprüfung statt. Pro Fall ist dabei – über den mit der Umwelterheblichkeitsprüfung bzw. Umweltverträglichkeitsprüfung anfallenden Aufwand hinaus - zusätzlich mit rund 2 Tagen a-wertiger Tätigkeit (insb. für Sachverständigengutachten) zu rechnen, das sind Euro 1323,-- pro Fall.

Die oben angeführten Kosten resultieren aus der - bei Einführung der vorgesehenen Planungspflichten für beabsichtigte Landes- und Gemeindestraßen - erforderlichen Umsetzung von EU-Recht (Richtlinie 2001/42/EG).

Für die Gemeinde entstehen im Falle der Erstellung eines Straßen- und Wegekonzeptes - auch wenn keine Umwelterheblichkeitsprüfung bzw. Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist (zu diesen Kosten siehe oben) - Kosten aufgrund der in § 8 Abs. 4 des Entwurfs vorgesehenen Öffentlichkeitsbeteiligung (Auflage des Planentwurfs zur allgemeinen Einsicht, Kundmachung der Auflage an der Amtstafel und wenn möglich im Gemeindeblatt bzw. auf der Homepage im Internet, Berücksichtigung der eingelangten Stellungnahmen). Doch werden diese Kosten im Verhältnis zu den Kosten für die Ausarbeitung des Straßen- und Wegekonzeptes (dieses ist nicht verpflichtend zu erstellen) nicht ins Gewicht fallen. Die vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung ist den Regelungen zum Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) nach Raumplanungsgesetz nachgebildet: Das Straßen- und Wegekonzept der Gemeinde kann auch im Rahmen des REK erstellt werden; damit können Synergien genutzt werden.

c) Die erforderliche Anpassung der Landesstraßenverordnung (genaue planliche Darstellung nach § 5 Abs. 7 auch für bereits bestehende Landesstraßen) verursacht voraussichtlich nur geringe, nicht ins Gewicht fallende Kosten, da die betreffenden Pläne im GIS bereits vorhanden sind.

d) Der nunmehr vorgesehene Erwerb der für Landesstraßen erforderlichen Grundstücke durch das Land kann für das Land zusätzliche Personalkosten verursachen, da die Grunderwerbsverhandlungen bzw. der Abschluss der sog. „Cirka-Verträge“ bisher durch die betreffenden Gemeinden erfolgte (zur Aufteilung der unmittelbaren Kosten für den Grunderwerb vgl. § 6a Abs. 1 des Entwurfs und die Ausführungen unter lit. f). Im Hinblick auf die mögliche Beauftragung von Gemeinden nach § 6 Abs. 1 lit. a des Entwurfs kann das tatsächliche Ausmaß dieser zusätzlichen Kosten für das Land derzeit nicht abgeschätzt werden. Es kann sein, dass es keine wesentlichen Änderungen geben wird. Zumindest bei Städten bzw. größeren Gemeinden wird es vermutlich zu einer Beauftragung nach § 6 kommen. Das Ausmaß der allfälligen zusätzlichen Kostenbelastung für das Land wird nicht zuletzt auch davon abhängen, wie viele neue Landesstraßenbauvorhaben in den nächsten Jahren überhaupt verwirklicht werden sollen.

e) Die nunmehr mögliche (unentgeltliche) Beauftragung der Gemeinde nach § 6 des Entwurfs bedeutet für die betreffende Gemeinde gegebenenfalls eine zusätzliche Belastung, doch erfolgt eine solche Beauftragung nur mit Zustimmung der Gemeinde aufgrund einer entsprechenden vertraglichen Vereinbarung (zusätzliches Personal wird dafür nicht eingestellt werden). Insgesamt kommt es dadurch zur

Nutzung von Synergieeffekten; größere Gemeinden verfügen beispielsweise über einen eigenen Bauhof, der die Straßenerhaltung hinsichtlich der Gehsteige entlang von Landesstraßen und die Erhaltung der Straßenbeleuchtung bei Landesstraßen mit übernimmt; denkbar ist etwa auch die gemeinsame Beschaffung einheitlicher Straßenlampen für Gemeinde- und Landesstraßen in der betreffenden Gemeinde (zur gesetzlich vorgesehenen Aufteilung der Kosten für Bau und Erhaltung der Gehsteige an Landesstraßen im Ortsgebiet, von kombinierten Geh- und Radwegen entlang von Landesstraßen im Ortsgebiet und der Straßenbeleuchtung an Landesstraßen im Ortsgebiet siehe § 6a Abs. 2 bis 4 des Entwurf).

f) In § 6a des Entwurfs ist nunmehr die Kostenbeteiligung der Gemeinden bei Landesstraßen alt und neu einheitlich geregelt. Insgesamt kommt es dadurch voraussichtlich zu keiner wesentlichen Kostenverschiebung zwischen Land und Gemeinden (siehe dazu die Ausführungen oben zu Punkt 1.4).

Die wesentlichste Kostenposition bildet dabei die Straßenbeleuchtung. Durch die künftige Aufteilung der Kosten für Bau und Erhaltung der erforderlichen Anlagen für die Straßenbeleuchtung im Ortsgebiet an Landesstraßen im Verhältnis von 50 : 50 zwischen Land und Gemeinde kommt es - nach den durchgeführten Berechnungen - auch innerhalb dieser Kostenposition zu keiner wesentlichen Kostenverschiebung.

g) Direkte externe Kosten:

- Durch die Erhöhung der Kostenbeteiligung der Eigentümer von Grundstücken, die durch eine Gemeindestraße erschlossen werden, von bisher 30% auf maximal zulässige 50 % der anfallenden Baukosten (einschließlich Grunderwerbskosten) kann es künftig zu einer stärkeren Kostenbeteiligung der Grundeigentümer kommen. Dies hängt jedoch davon ab, ob bzw. inwieweit die Gemeinden von der Verordnungsermächtigung tatsächlich Gebrauch machen. In der Vergangenheit wurden von den Grundeigentümern kaum Beiträge nach § 10 oder § 11 StrG erhoben.

Die Möglichkeit der Kostenbeteiligung von Grundeigentümern an den Grunderwerbskosten für Landesstraßen entfällt künftig. Auch diese Ermächtigung wurde bislang kaum in Anspruch genommen.

- Nach § 2 Abs. 5 des Entwurfs haben verkehrserregende Unternehmen auf Verlangen des Straßenerhalters die Mehrkosten (zusätzliche Kosten aufgrund der

besonderen Art oder Häufigkeit der Benützung der Straße durch Kunden und Lieferanten) für Planung, Bau und Erhaltung einer öffentlichen Straße (z.B. für einen erforderlichen Kreisverkehr) zu tragen. Es geht dabei um die Abgeltung von Kosten nach dem Verursacherprinzip; eine solche Kostenbeteiligung wurde auf privatrechtlicher Grundlage schon bisher praktiziert. In wie vielen Fällen bzw. in welchen Fällen eine solche Kostenbeteiligung in den nächsten Jahren erfolgt, lässt sich schwer abschätzen.

4. EU-Recht:

Das Recht der Europäischen Union enthält keine Bestimmungen, die dem im Entwurf vorliegenden Gesetz entgegenstehen.

Dieses Gesetz dient auch der Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme und der Richtlinie 2006/21/EG über die Bewirtschaftung von Abfällen aus der mineralgewinnenden Industrie.

5. Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche:

Das Gesetzesvorhaben wirkt sich auf Kinder und Jugendliche aufgrund der Bestimmungen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer (vgl. insb. § 1b Abs. 2 lit. a bis c und § 28 Abs. 1 und 2) positiv aus.

II. ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN

1. Artikel I (Gesetz über eine Änderung des Straßengesetzes)

Zu Z. 1 (§ 1):

Der § 1 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 1 Abs. 1 und 2 StrG mit dem Unterschied, dass das Straßengesetz nunmehr auch Regelungen über die Planung von Landes- und Gemeindestraßen enthält.

Zu Z. 2 (§§ 1a und 1b):

§ 1a Abs. 1:

Der § 1a Abs. 1 entspricht dem bisherigen § 1 Abs. 3 StrG, wobei nunmehr ausdrücklich - auch im Hinblick auf den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer nach § 1b Abs. 2 lit. a - neben den Fußgängern auch die Radfahrer genannt werden.

§ 1a Abs. 2:

Der § 1a Abs. 2 entspricht großteils dem bisherigen § 1 Abs. 4 StrG. Der Straßenbegriff wurde jedoch nunmehr im Hinblick auf die erforderliche Vereinheitlichung der Regelungen für alle Landesstraßen in Anlehnung an den weiter gefassten Straßenbegriff des § 3 BStG 1971, der aufgrund der Übergangsbestimmung bisher für die vom Land übernommenen Bundesstraßen (Landesstraßen neu) maßgeblich war, entsprechend erweitert.

Als Bestandteile der Straße gelten nach Abs. 2 lit. b bis e auch bestimmte Flächen und Anlagen, die nicht unmittelbar dem Verkehr dienen (wie etwa Anlagen zum Schutz vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Straße, insbesondere gegen Lärmeinwirkung). Dies ist auch im Hinblick auf die Enteignungsmöglichkeit nach § 43 Abs. 1 lit. b („zum Bau oder zur Erhaltung von öffentlichen Straßen“) von Bedeutung.

§ 1a Abs. 3 bis 5:

Diese Regelungen entsprechen den bisherigen Bestimmung des § 1 Abs. 5 bis 7 StrG.

§ 1b:

In § 1b sind Grundsätze festgelegt, die für die Planung, den Bau und die Erhaltung von öffentlichen Straßen relevant sind.

Der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer wird in Abs. 2 lit. a besonders hervorgehoben. Dies entspricht - wie auch die Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Straßen für den nicht motorisierten Verkehr und den öffentlichen Personennahverkehr - dem Vorarlberger Verkehrskonzept (vgl. Amt der Vorarlberger Landesregierung [Hrsg.], Mobil im Ländle. Verkehrskonzept Vorarlberg 2006, Bregenz 2006, insb. S 37 ff).

Die Steigerung des Anteils des nicht motorisierten Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen, die Verbesserung des Angebots an öffentlichem Personennahverkehr u. dgl. sind als solches nicht Gegenstand des Straßengesetzes. Doch ist bei der Planung, beim Bau und der Erhaltung von öffentlichen Straßen nach § 1b Abs. 2 zu beachten, dass die öffentlichen Straßen für den nicht motorisierten Verkehr (lit. b) und für den öffentlichen Personennahverkehr (lit. c) möglichst attraktiv gestaltet werden. „Möglichst attraktiv“ heißt: wenn bzw. soweit es möglich ist (vgl. auch Abs. 3).

Zu der zu gewährleistenden Umweltverträglichkeit (Abs. 2 lit. f) zählt auch die Steigerung der Energieeffizienz (vgl. auch Art. 7 Abs. 6 und 7 der Landesverfassung

sowie den im Verkehrskonzept Vorarlberg formulierten Grundsatz „Verkehr umweltverträglich und sicher abwickeln“). Die Energieeffizienz spielt nicht nur bei Erhaltung und Betrieb (z.B. Straßenbeleuchtung) eine Rolle, sondern kann auch bei der Straßenplanung von Bedeutung sein (z.B. bei der Festlegung des Verlaufs einer beabsichtigten Landesstraße).

Bei der Planung von öffentlichen Straßen stellt sich im Einzelfall - im Hinblick auf den Grundsatz des haushälterischen Umgangs mit Grund und Boden (Abs. 2 lit. d) und die Umweltverträglichkeit (Abs. 2 lit. f) und vor dem Hintergrund der Regelungen in § 5 Abs. 2 und 3 sowie § 9 Abs. 2 und 3 - auch die grundsätzliche Frage nach der Notwendigkeit einer neuen Straßenverbindung bzw. nach allfälligen Alternativen (vgl. auch den im Verkehrskonzept Vorarlberg formulierten Grundsatz „Verkehr vermeiden und verlagern“ sowie den Grundsatz „Gut erreichbar für Wirtschaft und Bevölkerung“).

Die in § 1b Abs. 2 angeführten Grundsätze sind bei Planung, Bau und Erhaltung von öffentlichen Straßen angemessen zu berücksichtigen. Auch der äußerst wichtige Grundsatz der Verkehrssicherheit gilt nicht absolut (zumal es absolute Sicherheit im Verkehr, die im Übrigen auch von anderen Faktoren außerhalb des Straßengesetzes abhängt, nicht gibt). Da die in § 1b verankerten Grundsätze zum Teil in einem Spannungsverhältnis zueinander stehen („Zielkonflikte“), kommt der Grundlagenforschung und der Einhaltung der Verfahrensvorschriften (vgl. insb. die Bestimmungen der §§ 4b und 4c bzw. der §§ 8 Abs. 4, 8a und 8b) bei der Straßenplanung eine besondere Bedeutung zu. Die Landesregierung bzw. die Gemeindevertretung, denen die Erklärung von Straßen zu Landesstraßen bzw. Gemeindestraßen obliegt, verfügen ungeachtet der erwähnten Vorgaben des Straßengesetzes über ein erhebliches Planungsermessen.

In Abs. 3 wird klargestellt, dass bei der Berücksichtigung der Grundsätze nach Abs. 2 die einzusetzenden finanziellen Mittel in einem angemessenen Verhältnis zum erzielbaren Erfolg stehen müssen (vgl. Art. 7 Abs. 8 der Landesverfassung).

Die in § 1b festgelegten Grundsätze sind bei der allfälligen Beschränkung des Gemeingebrauchs (§ 2 Abs. 2 lit. b und Abs. 3), bei der Festlegung des Verlaufs einer beabsichtigten Landesstraße (§ 4a) bzw. der Erklärung zur Landesstraße (§ 5), bei der Erstellung des Straßen- und Wegekonzepts der Gemeinde (§ 8) und der Erklärung zur Gemeindestraße (§ 9), bei der Bauausführung (§ 28 Abs. 1), der Errichtung der erforderlichen Gehsteige oder Geh- und Radwege (§ 28 Abs. 2) und der Erlassung näherer Vorschriften über die Bauausführung mit Verordnung (§ 28 Abs. 3) sowie bei der Straßenerhaltung (§ 31 Abs. 1 bis 3) zu beachten.

Zu Z. 3 und 4 (§ 2 Abs. 1 bis 3):*Abs. 1:*

Die Regelung entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 2 Abs. 1 StrG. Es wird nunmehr insbesondere klargestellt, dass sich der Gemeingebrauch (nur) auf die unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen der Straße (vgl. §1a Abs. 2 lit. a) bezieht.

Abs. 2 und 3:

Im Abs. 2 werden - im Vergleich zur bisherigen Regelung des § 2 Abs. 2 StrG - die Möglichkeiten zur Beschränkung des Gemeingebrauchs erweitert.

Es ist nunmehr - neben einer schon bisher möglichen Beschränkung wegen des Zustandes der Straße zur Vermeidung oder Behebung von Schäden an der Straße oder von Gefahren für die Straßenbenützer (lit. a) - auch eine Beschränkung zulässig, soweit sie im öffentlichen Interesse im Sinne der Grundsätze nach § 1b liegt (lit. b). Denkbar wäre z.B. die vorübergehende Sperre einer Landesstraße im Winter aus Gründen der Verkehrssicherheit (§ 1b Abs. 2 lit. a), zur Vermeidung von Belästigungen (§ 1b Abs. 2 lit. e) bzw. aus Gründen unverhältnismäßiger Kosten (§ 1b Abs. 3), z.B. wegen der Kosten für die Schneeräumung und Absicherungsmaßnahmen im Winter; bei der Beurteilung, ob das „öffentliche Interesse“ für eine Beschränkung des Gemeingebrauchs nach § 2 Abs. 2 lit. b vorliegt, ist dabei im Hinblick auf § 1b Abs. 1 auch das Verkehrsinteresse als solches einzubeziehen (Bedeutung der betreffenden Landesstraße für den überörtlichen Verkehr größerer Teile des Landes/durchschnittliches Verkehrsaufkommen).

Zu Z. 5 (§ 2 Abs. 5):

Diese Regelung soll nunmehr ausdrücklich ermöglichen, dass Unternehmen, die erheblichen zusätzlichen Verkehr durch Kunden und Lieferanten und damit höhere Kosten für den Straßenerhalter verursachen, die dadurch anfallenden Mehrkosten (z.B. durch die erforderliche Errichtung eines Kreisverkehrs bei einem Einkaufszentrum) dem Straßenerhalter abgelten.

Der § 2 Abs. 5 entspricht dem - nunmehr wesentlich geänderten - § 2 Abs. 4 StrG. Anders als nach dem bisherigen § 2 Abs. 4 StrG wird nun aber nicht mehr an eine durch Fahrzeuge erfolgende Abnutzung der öffentlichen Straße „in außergewöhnlichem Maße“ angeknüpft und ist nicht mehr der betreffende Fahrzeughalter zur Zahlung eines angemessenen Beitrages zu den Kosten der Straßenerhaltung verpflichtet (diese Regelung war nur schwer zu vollziehen).

Es wird künftig vielmehr das die Mehrkosten verursachende Unternehmen zur Zahlung eines entsprechenden Entgelts verpflichtet: Bei einer im Rahmen des Gemeingebrauchs erfolgenden (oder zu erwartenden) besonderen Art oder Häufigkeit der Benützung einer öffentlichen Straße durch ein Unternehmen oder deren Kunden oder Lieferanten hat nunmehr das betreffende Unternehmen zu den (höheren) Kosten für Planung, Bau oder Erhaltung der Straße angemessen beizutragen (vgl. auch § 10 Abs. 1 BStG 1971). Die Höhe des Entgelts richtet sich nach den damit verbundenen Mehrkosten für Planung, Bau oder Erhaltung der öffentlichen Straße. In der Praxis wird nach Möglichkeit bereits vor dem – im Hinblick auf das erhöhte Verkehrsaufkommen – erforderlichen Ausbau der Straße (z.B. Errichtung eines Kreisverkehrs) eine entsprechende privatrechtliche Vereinbarung zwischen dem betreffenden Unternehmen und dem Straßenerhalter abgeschlossen. Kommt keine Vereinbarung zustande (oder wird diese nicht erfüllt), kann der Straßenerhalter den ihm gesetzlich zustehenden angemessenen Beitrag zu den Kosten beim Zivilgericht geltend machen.

Zu Z. 7 bis 9 (§ 3 Abs. 1 bis 5):

Abs. 1:

Die Regelung entspricht weitgehend dem bisherigen § 3 Abs. 1 StrG.

Für Anschlüsse und Zu- und Abfahrten ist eine Gebrauchserlaubnis nach der Sonderregelung in § 3a erforderlich; diese hat – im Unterschied zu einem Sondergebrauch nach § 3 Abs. 1 - dingliche Wirkung.

Abs. 2:

Wie bisher darf eine Zustimmung nicht erteilt werden bzw. ist an Bedingungen zu knüpfen, wenn Schäden an der Straße, sonstige Beeinträchtigungen des Gemeingebrauchs (bisher: Gefahren für die Straßenbenützung) oder die Behinderung künftiger Straßenbauvorhaben zu erwarten sind.

Liegt kein Grund für eine Verweigerung der Zustimmung nach Abs. 2 erster Satz vor, ist die Zustimmung - gegen Ersatz der anfallenden Kosten und Leistung eines angemessenen Entgelts (Abs. 4) - zu erteilen.

Eine erteilte Zustimmung darf nur aus wichtigem Grund, insbesondere bei Wegfall der ursprünglichen Voraussetzungen (z.B. bei einem neuen Straßenbauvorhaben, das durch den Sondergebrauch behindert wird), widerrufen werden (bisher konnte sie nach § 3 Abs. 2 StrG gegen jederzeitigen Widerruf erteilt werden).

Auf die Übergangsbestimmungen in § 55a Abs. 1 und 2 wird hingewiesen.

Abs. 3:

Die Regelung in § 3 Abs. 3 ist neu (vgl. auch § 28 Abs. 1 letzter Satz BStG 1971).

Abs. 4 und 5:

Es ändern sich lediglich die Absatzbezeichnungen

Zu Z. 10 (§ 3a):

Für Zu- und Abfahrten war bisher eine Zustimmung nach § 3 StrG erforderlich (Sondergebrauch), da das Überfahren der Bankette bzw. die Errichtung von Zu- und Abfahrten als eine über den Gemeingebrauch der öffentlichen Straße hinausgehende Sondernutzung gesehen wurde. Nunmehr ist eine Zustimmung zu Anschlüssen an öffentliche Straßen sowie Zu- und Abfahrten auf bzw. von öffentlichen Straßen nicht mehr nach § 3, sondern nach § 3a vorgesehen (vgl. auch die Klarstellung in § 3 Abs. 1 letzter Satz).

Die Zustimmung darf nicht bzw. nur unter entsprechenden Bedingungen erteilt werden, wenn Interessen des Straßenbaus oder des Verkehrs (insb. die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der öffentlichen Straße) beeinträchtigt werden. So ist es beispielsweise denkbar, dass eine direkte Zu- oder Abfahrt zu bzw. von einer stark frequentierten Landesstraße - abhängig von den konkreten Gegebenheiten im Einzelfall - nicht zulässig ist, sondern nur indirekt über eine vorhandene, wenig frequentierte Gemeindestraße.

Liegen die Voraussetzungen für eine Verweigerung der Zustimmung nicht vor bzw. kann die Zustimmung an entsprechende Bedingungen geknüpft werden, ist sie zu erteilen; da die Straßenverwaltung über eine Monopolstellung verfügt, besteht insoweit Kontrahierungszwang. Die Erteilung der Zustimmung (Gebrauchserlaubnis) erfolgt im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung. Im Abs. 1 wird klargestellt, dass die Gebrauchserlaubnis nur aus wichtigen Gründen, insbesondere bei Wegfall der ursprünglichen Voraussetzungen (z.B. Interessen des Straßenbaues werden aufgrund eines neuen Straßenbauvorhabens durch die erteilte Gebrauchserlaubnis beeinträchtigt), widerrufen werden darf.

Die Gebrauchserlaubnis nach § 3a hat – im Unterschied zur Zustimmung nach § 3 (Sondergebrauch) – dingliche Wirkung, d.h. sie geht auf den bzw. die Rechtsnachfolger im Eigentum der Grundstücke, denen die Zu- oder Abfahrt dient, über.

In Abs. 2 wird klargestellt, dass bei Änderungen von Anschlüssen oder Zu- und Abfahrten (z.B. durch nachträgliche bauliche Umgestaltung einer Zu- oder Abfahrt), aber auch bei wesentlichen Änderungen in der Art oder im Ausmaß der Benutzung eines Anschlusses oder einer Zu- bzw. Abfahrt (z.B. wesentliche Erhöhung der Anzahl der zu- und abfahrenden Fahrzeuge aufgrund höherer Kundenfrequenz bzw. einer Änderung der Verwendung des betreffenden Gebäudes auf dem erschlossenen Grundstück) eine neuerliche Zustimmung des Straßenerhalters erforderlich ist.

Auf die Übergangsbestimmungen in § 55a Abs. 1 und 2 wird hingewiesen.

Der Straßenerhalter hat Anspruch auf Ersatz aller Kosten, die ihm durch die Herstellung oder Änderung des Anschlusses bzw. der Zu- oder Abfahrt entstehen, im Unterschied zum Sondergebrauch nach § 3 jedoch keinen Anspruch auf ein angemessenes Entgelt.

Zu Z. 11 und 13 (§ 4):

Es erfolgt eine Ergänzung der Überschrift und eine Anpassung der Verweise in Abs. 3.

Zu Z. 12 (§ 4 Abs. 2):

Landesstraßen und Gemeindestraßen müssen wie bisher im Eigentum des Straßenerhalters stehen. In Abs. 2 Satz 2 wird nunmehr die Ausnahmeregelung für Gehsteige und Tunnels im Zuge solcher Straßen auf Tunnels eingeschränkt. Auch Gehsteige sollen im Eigentum des Straßenerhalters stehen. Die bisherige Ausnahmeregelung für Gehsteige war nur für eine Übergangszeit gedacht und ist zwischenzeitlich nicht mehr erforderlich oder zweckmäßig.

Die Ausnahme für „Tunnels“ bezieht sich nur auf den bergmännisch errichteten Teil des Tunnels. Die Einräumung von Dienstbarkeiten ist dafür ausreichend, das Eigentum am Grundstück ist nicht erforderlich.

Zu Z. 14 (§ 4 Abs. 4):

Die Einschränkung auf jene öffentlichen Straßen, die für den Kraftfahrzeugverkehr benützt werden dürfen, soll entfallen. Der Straßenerhalter hat auch bei öffentlichen Straßen, die (nur) dem Verkehr von Fußgängern oder Radfahrern dienen, unverzüglich die ihm zumutbaren Vorkehrungen zur Beseitigung von Gefahren zu treffen.

Zu Z. 15 (§§ 4a bis 4c):

§ 4a:

Das Straßengesetz enthält derzeit - für Landesstraßen alt - keine Bestimmungen über die Straßenplanung (und eine entsprechende Öffentlichkeitsbeteiligung). Im

Verkehrskonzept Vorarlberg ist bezüglich neuer Verkehrsprojekte vorgesehen, dass „nachhaltige Wege im Konsens“ gesucht werden sollen.

Der § 4a sieht nunmehr vor, dass die Landesregierung den ungefähren Verlauf einer beabsichtigten Landesstraße durch einen Straßenkorridor mit einer Breite von maximal 200 m festlegt; dies ist nach § 5 Abs. 4 – von den in § 5 Abs. 5 vorgesehenen Ausnahmen abgesehen - Voraussetzung für die Erklärung zur Landesstraße. Der Straßenkorridor bildet den Rahmen für das betreffende Straßenbauvorhaben: Die Straßenachse samt Regelquerschnitt der betreffende Landesstraße muss sich innerhalb des festgelegten Straßenkorridors befinden. Bei der Festlegung des Straßenkorridors muss die grundsätzlich zulässige Breite von 200m für den Korridor nicht ausgeschöpft werden. Wenn beispielsweise nach den Ergebnissen des Planungsprozesses an einer bestimmten (Eng)Stelle (etwa aus topographischen Gründen oder wegen besonders geschützter Gebiete) nur eine oder einige wenige mögliche Trassenführungen in Betracht kommen, dann wird der festzulegende Straßenkorridor an dieser Stelle entsprechend enger gefasst werden.

Die Festlegung des Straßenkorridors erfolgt durch Beschluss der Landesregierung; es handelt sich dabei nicht um eine Verordnung. Der festgelegte Straßenkorridor bildet (lediglich) eine Planungsgrundlage für das betreffende Straßenprojekt und die Erklärung dieser Straße zur Landesstraße. Die Erklärung als Landesstraße erfolgt nach § 5 Abs. 1 durch Verordnung.

Bei der Festlegung des ungefähren Straßenverlaufs sind die Grundsätze des § 1b zu beachten; es ist eine umfassende, insbesondere auch raumplanerische Aspekte beinhaltende Gesamtbetrachtung geboten (siehe dazu auch die Erläuterungen zu § 1b, § 4b Abs. 2 und § 4c Abs. 2). Auf Planungen anderer Gebietskörperschaften sowie benachbarter Staaten ist Bedacht zu nehmen.

Die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Umweltverträglichkeitsprüfung (samt Öffentlichkeitsbeteiligung) ist in den §§ 4b und 4c vorgesehen.

§ 4b Abs. 1:

Die Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie) knüpfen an Pläne, die von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene angenommen werden und die aufgrund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen, an (vgl. Art. 2 lit. a sowie Art. 3 der Richtlinie). Entsprechend den Vorgaben

der SUP-Richtlinie ist daher nunmehr in § 4b für den Entwurf des Straßenkorridors und dessen Änderungen eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehen.

Im Falle des Abs. 1 lit. a (geplante Straße unterliegt einer UVP nach UVP-G 2000) und lit. b (Europaschutzgebiete sind betroffen) ist zwingend eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 4c) durchzuführen (obligatorische Umweltverträglichkeitsprüfung).

In allen anderen Fällen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 4c) dann durchzuführen, wenn voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind (fakultative Umweltverträglichkeitsprüfung); dies ist im Einzelfall im Rahmen einer Umwelterheblichkeitsprüfung zu beurteilen (Abs. 2).

§ 4b Abs. 2:

Die Beurteilung nach Abs. 2, ob der Plan voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen hat (Umwelterheblichkeitsprüfung, sog. „Screening“), hat auf Grundlage der Prüfkriterien nach Anhang II der SUP-Richtlinie zu erfolgen (vgl. Art. 3 Abs. 5 SUP-Richtlinie). Anhang II der SUP-Richtlinie lautet wie folgt:

„ANHANG II

Kriterien für die Bestimmung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen im Sinne des Artikels 3 Abs. 5

1. Merkmale der Pläne und Programme, insbesondere in Bezug auf

- *das Ausmaß, in dem der Plan oder das Programm für Projekte und andere Tätigkeiten in Bezug auf Standort, Art, Größe und Betriebsbedingungen oder durch die Inanspruchnahme von Ressourcen einen Rahmen setzt;*
- *das Ausmaß, in dem der Plan oder das Programm andere Pläne und Programme – einschließlich solcher in einer Planungs- oder Programmhierarchie – beeinflusst,*
- *die Bedeutung des Plans oder des Programms für die Einbeziehung der Umwelterwägungen, insbesondere im Hinblick auf die Förderung der nachhaltigen Entwicklung;*
- *die für den Plan oder das Programm relevanten Umweltprobleme;*
- *die Bedeutung des Plans oder Programms für die Durchführung der Umweltvorschriften der Gemeinschaft (z.B. Pläne und Programme betreffend die Abfallwirtschaft oder den Gewässerschutz).*

2. Merkmale der Auswirkungen und der voraussichtlich betroffenen Gebiete, insbesondere in Bezug auf

- *die Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen;*

- *den kumulativen Charakter der Auswirkungen;*
- *den grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen;*
- *die Risiken für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt (z.B. bei Unfällen);*
- *den Umfang und die räumliche Ausdehnung der Auswirkungen (geographisches Gebiet und Anzahl der voraussichtlich betroffenen Personen);*
- *die Bedeutung und die Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebiets aufgrund folgender Faktoren:*
 - *besondere natürliche Merkmale oder kulturelles Erbe,*
 - *Überschreitung der Umweltqualitätsnormen oder der Grenzwerte,*
 - *Intensive Bodennutzung*
 - *die Auswirkungen auf Gebiete oder Landschaften, deren Status als national, gemeinschaftlich oder international geschützt anerkannt ist.“*

In diesem Zusammenhang wird auf die vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft herausgegebene Studie „Die Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen. Vorgehen und Kriterien für das Screening bei Strategischen Umweltprüfungen“ (Schriftenreihe des BMLFUW, Band 1/2003) verwiesen, die auch einen Anhang mit praxisbezogenen Prüfmaterialien (Prüfregeln und Checklisten) enthält.

Wenn eine Umwelterheblichkeitsprüfung zu Plänen erfolgt, die Auswirkungen auf Europaschutzgebiete haben können, dann hat sich diese Prüfung auch auf die Verträglichkeit mit den für das Europaschutzgebiet geltenden Erhaltungszielen zu beziehen.

Abs. 2 sieht in Umsetzung von Art. 3 Abs. 6 der SUP-Richtlinie vor, dass im Rahmen der Umwelterheblichkeitsprüfung das Amt der Landesregierung zur Frage der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen zu konsultieren ist. Im Amt der Landesregierung sind die nach der Geschäftseinteilung des Amtes der Landesregierung für Umweltangelegenheiten zuständigen Abteilungen mit der Frage der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen zu befassen. Zu den Umweltangelegenheiten bzw. den damit verbundenen Schutzgütern zählen – vor dem Hintergrund der SUP-Richtlinie (vgl. insbes. Art. 5 sowie Anhang I) – die verschiedenen Umweltmedien (Boden, Wasser, Luft/Klima), Fauna und Flora (Tiere, Pflanzen, Wald, Lebensräume, biologische Vielfalt, Landschaft), aber auch der Mensch (Gesundheit des Menschen, Bevölkerung, Sachwerte, kulturelles Erbe).

Der Abs. 2 sieht vor, dass das Ergebnis der Umwelterheblichkeitsprüfung (gegebenenfalls einschließlich der Gründe, weshalb keine

Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird) in den Erläuterungsbericht über den Entwurf des Straßenkorridors aufzunehmen und in geeigneter Form (z.B. im Internet auf der Homepage des Landes Vorarlberg) zu veröffentlichen ist. Damit wird den Anforderungen des Art. 3 Abs. 7 der SUP-Richtlinie Genüge getan.

§ 4b Abs. 3 und 4:

Nach Abs. 3 können durch Verordnung der Landesregierung Ausnahmen von der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 2 festgelegt werden. Eine solche Verordnung darf jedoch nur erlassen werden, wenn die davon betroffenen Straßen unter Berücksichtigung des Anhangs II der SUP-Richtlinie voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen haben; es ist somit vor Erlassung der Verordnung eine Umwelterheblichkeitsprüfung durchzuführen (generelles „Screening“).

Die Regelungen in Abs. 3 und 4 entsprechen den Anforderungen der SUP-Richtlinie (vgl. insb. Art. 3 Abs. 5 bis 7).

§ 4c Abs. 1 und 2:

Ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen – sei es aufgrund des § 4b Abs. 1 oder aufgrund des Ergebnisses der Umwelterheblichkeitsprüfung nach § 4b Abs. 2 – so ist zunächst ein Umweltbericht zu erstellen; diesbezüglich wird in § 4c Abs. 2 auf die sinngemäß anzuwendenden Regelungen des § 10b des Raumplanungsgesetzes verwiesen. Nach diesen Bestimmungen werden – entsprechend dem Art. 5 Abs. 1 der SUP-Richtlinie - im Umweltbericht die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des Plans auf die Umwelt hat, sowie vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans berücksichtigen, ermittelt, beschrieben und bewertet. Der Umweltbericht muss jedenfalls die in Anhang I der SUP-Richtlinie angeführten Informationen enthalten; Anhang I hat folgenden Wortlaut:

„ANHANG I

Information gemäß Artikel 5 Abs. 1

Die Informationen, die gemäß Artikel 5 Abs. 1 nach Maßgabe von Artikel 5 Absätze 2 und 3 vorzulegen sind, umfassen

- a) eine Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Plans oder Programms sowie der Beziehung zu anderen relevanten Plänen und Programmen;*
- b) die relevanten Aspekte des derzeitigen Umweltzustands und dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans oder Programms;*

- c) *die Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden;*
- d) *sämtliche derzeitigen für den Plan oder das Programm relevanten Umweltprobleme unter besonderer Berücksichtigung der Probleme, die sich auf Gebiete mit einer speziellen Umweltrelevanz beziehen, wie etwa die gemäß den Richtlinien 79/409/EWG und 92/43/EWG ausgewiesenen Gebiete [Europaschutzgebiete];*
- e) *die auf internationaler oder gemeinschaftlicher Ebene oder auf der Ebene der Mitgliedstaaten festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Plan oder das Programm von Bedeutung sind, und die Art, wie diese Ziele und alle Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans oder Programms berücksichtigt wurden;*
- f) *die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen¹, einschließlich der Auswirkungen auf Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren;*
- g) *die Maßnahmen, die geplant sind, um erheblich negative Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans oder Programms zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen;*
- h) *eine Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der ... Alternativen und eine Beschreibung, wie die Umweltprüfungen vorgenommen wurde, einschließlich etwaiger Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen (zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse);*
- i) *eine Beschreibung der geplanten Maßnahme zur Überwachung gemäß Artikel 10 [der Richtlinie 2001/42/EG];*
- j) *eine nichttechnische Zusammenfassung der oben beschriebenen Informationen.“*

Der Umweltbericht muss von einer solchen Qualität sein, dass er ausreichende Rückschlüsse ermöglicht, ob den Inhalten des Anhangs I der SUP-Richtlinie entsprochen wird (vgl. auch Art. 12 Abs. 2 der SUP-Richtlinie).

Der Umweltbericht hat nach dem sinngemäß anzuwendenden § 10b Abs. 2 RPG die Angaben zu enthalten, die in vertretbarer Weise herangezogen werden können. Es kann sich dabei um Angaben handeln, die bereits verfügbar sind oder um solche, die mit vertretbarem Aufwand erstellt werden können.

¹ *Einschließlich sekundärer, kumulativer, synergetischer, kurz-, mittel- und langfristiger, ständiger und vorübergehender, positiver und negativer Auswirkungen.*

Nach dem sinngemäß anzuwendenden § 10b Abs. 4 RPG ist bei Festlegung des Umfangs und des Detaillierungsgrades der in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen das Amt der Landesregierung zu konsultieren. Diese Bestimmung dient der Umsetzung von Art. 5 Abs. 4 der SUP-Richtlinie.

Der Umweltbericht ist nach § 4c Abs. 3 in den Erläuterungsbericht über den Entwurf des Straßenkorridors aufzunehmen.

§ 4c Abs. 3:

Der Entwurf des Straßenkorridors ist mit dem Erläuterungsbericht dem Amt der Landesregierung und den im § 4c Abs. 3 genannten sonstigen öffentlichen Stellen zur Stellungnahme zu übermitteln und überdies im Amt der Landesregierung sowie den betreffenden Gemeindeämtern zur allgemeinen Einsicht aufzulegen und die Auflage dem Abs. 3 entsprechend kundzumachen.

Zu den stellungnahmeberechtigten Organisationen zur Förderung des Umweltschutzes zählen insbesondere auch „relevante Nichtregierungsorganisationen“ (Art. 6 Abs. 4 SUP-Richtlinie).

§ 4c Abs. 4:

In § 4c Abs. 4 wird auf die sinngemäß anzuwenden Bestimmungen des § 10d des Raumplanungsgesetzes verwiesen. Diese Bestimmung dient der Umsetzung von Art. 7 der SUP-Richtlinie (grenzüberschreitende Konsultationen).

§ 4c Abs. 5:

Der § 4c Abs. 5 dient der Umsetzung von Art. 8 der SUP-Richtlinie: Beim Beschluss des Straßenkorridors sind der Umweltbericht, die abgegebenen Stellungnahmen und die Ergebnisse allfälliger grenzüberschreitender Konsultationen angemessen zu berücksichtigen. Die Berücksichtigungspflicht bedeutet keine absolute Bindung, sondern die Pflicht zur Auseinandersetzung mit dem Umweltbericht, den Stellungnahmen und Ergebnissen der grenzüberschreitenden Konsultationen sowie die Pflicht zur Begründung (z.B. im Erläuterungsbericht) insbesondere dann, wenn davon abgewichen wird (vgl. auch § 4c Abs. 7 lit. b und c). Im Übrigen sind auch die sonstigen Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens entsprechend zu berücksichtigen.

§ 4c Abs. 6:

In § 4c Abs. 6 wird auf § 10e Abs. 2 bis 4 des Raumplanungsgesetzes verwiesen. Dies dient der Umsetzung von Art. 6 Abs. 3 und Art. 7 der FFH-Richtlinie. Der Art. 6 Abs. 3

der FFH-Richtlinie sieht vor, dass Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes („besonderes Schutzgebiet“ i.S. von Art. 4 der FFH-Richtlinie bzw. Natura 2000 Gebiet) in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen zu prüfen sind. Das Gebiet als solches darf nicht beeinträchtigt werden. Es handelt sich bei diesen Gebieten um Europaschutzgebiete nach § 26 Abs. 4 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung. Die Umweltprüfung nach SUP-Richtlinie und die Verträglichkeitsprüfung nach FFH-Richtlinie sollen dabei von der Behörde in einem gemeinsamen Verfahren abgewickelt werden, um Mehrfachprüfungen zu vermeiden. Dies ist aufgrund von Art. 11 der SUP-Richtlinie zulässig und erscheint aus verwaltungsökonomischen Gründen durchaus zweckmäßig. Ein Straßenkorridor, der nach § 4b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, weil Europaschutzgebiete erheblich beeinträchtigt werden könnten, muss daher auch auf die Verträglichkeit mit den für das Europaschutzgebiet geltenden Erhaltungszielen geprüft werden. Die Erhaltungsziele ergeben sich aus den Anforderungen für einen günstigen Erhaltungszustand der im Anhang der Verordnung der Landesregierung zur Durchführung des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung (Naturschutzverordnung) bezeichneten, für die Ausweisung des Gebiets maßgeblichen natürlichen Lebensräume und Arten, insbesondere der prioritären Lebensraumtypen und Arten. Im Unterschied zu § 4c Abs. 5, wonach (lediglich) eine Berücksichtigungspflicht besteht, darf ein Straßenkorridor nach der sinngemäß anzuwendenden Bestimmung des § 10e Abs. 2 letzter Satz RPG grundsätzlich nur erlassen werden, wenn das Europaschutzgebiet im Hinblick auf die Erhaltungsziele nicht beeinträchtigt wird. Der sinngemäß anzuwendende § 10e Abs. 3 RPG erlaubt jedoch trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung – im Einklang mit Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie – bestimmte Ausnahmen. Der § 10e Abs. 4 RPG sieht in Umsetzung von Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie für diese Fälle vor, dass alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden, um den Zusammenhang des europäischen Schutzgebietsnetzes („Natura 2000“) nicht zu beeinträchtigen. Diese Ausgleichsmaßnahmen zielen darauf ab, negative Auswirkungen des Planes bzw. der durch den Plan ermöglichten Projekte aufzuwiegen und einen Ausgleich zu schaffen, der genau den negativen Auswirkungen auf den betroffenen Lebensraum und die betroffenen Arten entspricht. Zu den Ausgleichsmaßnahmen können gehören:

- die Neuanlage eines Lebensraumes in einem anderen oder erweiterten Gebiet, das in das Netz „Natura 2000“ einzugliedern ist;
- Verbesserung des Lebensraumes in einem Teil des Gebiets oder in einem anderen Gebiet von „Natura 2000“, und zwar proportional zum Verlust, der durch das Projekt entsteht;

- in Ausnahmefällen Beantragung eines neuen Gebietes laut FFH-Richtlinie.

Zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“ (vgl. Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie: „um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist“) müssen die für den Plan bzw. das durch den Plan ermöglichte Projekt vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen die beeinträchtigten Lebensräume und Arten in vergleichbaren Dimensionen erfassen, sich auf die gleiche biogeographische Region im Mitgliedstaat beziehen und Funktionen vorsehen, die mit den Funktionen, aufgrund derer die Auswahl des ursprünglichen Gebiets begründet war, vergleichbar sind. Die Entfernung zwischen dem ursprünglichen Gebiet und dem Standort für die Ausgleichsmaßnahmen ist deshalb kein Hindernis, solange sie die Funktionsfähigkeit des Gebietes und die ursprünglichen Auswahlgründe nicht beeinträchtigt (vgl. den Leitfaden der Europäischen Kommission „Natura 2000 – Gebietsmanagement. Die Vorgaben des Artikels 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG“ vom April 2000, S. 41 ff.).

Nach dem sinngemäß anzuwendenden § 10e Abs. 4 letzter Satz RPG ist die Kommission der Europäischen Union über die ergriffenen Ausgleichsmaßnahmen zu unterrichten (so auch Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie). Die Unterrichtung erfolgt im Wege des zuständigen Bundesministeriums. Der Straßenkorridor hat als solcher keine Umweltauswirkungen, die über das mit ihm zusammenhängende Straßenprojekt hinausreichen. Die Unterrichtung der Kommission über die ergriffenen Ausgleichsmaßnahmen muss erst erfolgen, wenn über das – auf dem festgelegten Straßenkorridor beruhende – bewilligte Straßenprojekt und die diesbezüglich vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen unterrichtet wird (vgl. die Unterrichtungspflicht nach § 15 Abs. 6 lit. d der Naturschutzverordnung).

Allfällige zu ergreifende Ausgleichsmaßnahmen sind in der zusammenfassenden Erklärung, die nach § 4c Abs. 7 in geeigneter Form öffentlich zugänglich zu machen ist, darzulegen. Weiters sind die zu ergreifenden Ausgleichsmaßnahmen von der den Straßenkorridor festlegenden Behörde an die für die Bewilligung des betreffenden Straßenprojektes nach den naturschutzrechtlichen Vorschriften zuständige Behörde mitzuteilen, um sicherzustellen (vgl. den sinngemäß anzuwendenden § 10e Abs. 4 RPG), dass alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden.

§ 4c Abs. 7:

Der § 4c Abs. 7 dient der Umsetzung von Art. 9 der SUP-Richtlinie.

§ 4c Abs. 8:

Der § 4c Abs. 8 dient der Umsetzung von Art. 10 der SUP-Richtlinie.

Zu Z. 16 (§§ 5 und 6):*§ 5 Abs. 1:*

Die Erklärung einer Straße als Landesstraße erfolgt wie bisher durch Verordnung der Landesregierung.

Die Grundsätze nach § 1b sind zu beachten.

§ 5 Abs. 2:

Die Landesregierung hat wie bisher die für den überörtlichen Verkehr notwendigen Straßen als Landesstraßen zu erklären. Im Unterschied zur bisherigen Regelung in § 5 Abs. 2 StrG soll es jedoch für die Notwendigkeit einer Landestraße nicht (mehr) darauf ankommen, ob diese „die einzige, auch für Lastkraftwagen benützbare unmittelbare Straßenverbindung von einer Gemeinde in die Nachbargemeinde oder über die Landesgrenze darstellt“. Dieses Kriterium für die Beurteilung der Notwendigkeit ist obsolet. Die Notwendigkeit für eine Landesstraße soll allgemeiner gefasst werden: Notwendig sind nunmehr diejenigen Straßen, die für den überörtlichen Verkehr größerer Teile des Landes wichtig sind.

Nachdem alle größeren zusammenhängenden Teile des Landes schon durch Landesstraßen erschlossen sind und Vorarlberg bereits über ein verhältnismäßiges engmaschiges Landesstraßennetz verfügt, wird dem § 5 Abs. 2 in der Praxis mittlerweile nicht mehr die Bedeutung zukommen wie zur Zeit der Erlassung des Straßengesetzes im Jahre 1969.

§ 5 Abs. 3:

Es wird wie bisher daran festgehalten, dass die Verbindung der Gemeinden untereinander grundsätzlich eine Aufgabe des Landes ist; die Gemeinden sind demgegenüber für die verkehrsmäßige Erschließung innerhalb des Gemeindegebietes zuständig.

In Abs. 3 wird klargestellt, dass nur solche Straßen als Landesstraßen erklärt werden können, die überwiegend für den *überörtlichen* Verkehr zwischen zwei oder mehreren Gemeinden wichtig sind. Dass eine Straße in einer Gemeinde über die Gemeindegrenze hinaus in der Nachbargemeinde ihre Fortsetzung findet, muss noch nicht bedeuten, dass diese Straße dem überörtlichen Verkehr dient und für den überörtlichen Verkehr wichtig ist; es ist sinnvoll, dass die Gemeinden ihre Straßenplanungen aufeinander abstimmen bzw. Planungen oder bereits realisierte Vorhaben der Nachbargemeinden bei den eigenen Planungen entsprechend berücksichtigen. Bei den überwiegend der örtlichen

Erschließung bzw. dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde dienenden Straßen handelt es sich daher auch dann nicht um Landesstraßen, wenn diese über die Gemeindegrenze hinaus führen (z.B. bei einer grenzüberschreitenden, überwiegend der örtlichen Erschließung dienenden Straße in den angrenzenden Siedlungsgebieten zweier Gemeinden). Nur eine bzw. einige wenige gemeindegrenzenüberschreitende Straßen werden in aller Regel für die Verbindung mit Nachbargemeinden wichtig sein (z.B. für den Berufsverkehr) und können daher nach § 5 Abs. 3 als Landesstraßen erklärt werden.

§ 5 Abs. 4:

In § 4a ist vorgesehen, dass die Landesregierung den ungefähren Verlauf einer beabsichtigten Landesstraße festlegen kann; sie ist dazu nach § 4a nicht verpflichtet. Sofern kein Ausnahmefall nach § 5 Abs. 5 vorliegt, darf jedoch eine Straße nur dann als Landesstraße erklärt werden, wenn deren ungefähre Verlauf (Straßenkorridor) zuvor nach § 4a von der Landesregierung festgelegt wurde und die Straße diesen Festlegungen nicht widerspricht. Ohne vorherige Festlegung eines Straßenkorridors (nach Maßgabe der Bestimmungen der §§ 4a bis 4c) darf daher eine Landesstraße grundsätzlich nicht mehr errichtet werden.

Ein Widerspruch zu den Festlegungen nach § 4a liegt vor, wenn die Landesstraße (Straßenachse plus Regelquerschnitt der Landesstraße) nicht zur Gänze innerhalb des Straßenkorridors liegt.

§ 5 Abs. 5:

In den Fällen des Abs. 5 lit. a und b bedarf es keiner Festlegung des Straßenkorridors nach § 4a als Voraussetzung für die Erklärung als Landesstraße.

Die Ausnahmen nach Abs. 5 lit. a und b gelten für im Zeitpunkt der anstehenden Änderung bereits (in der Natur) bestehende Landesstraßen; sie lassen sich im Hinblick auf den mit ihnen verfolgten Zweck und die mit ihnen typischerweise verbundenen geringfügigen Änderungen im Belästigungsausmaß sachlich rechtfertigen.

Die Ausnahme nach Abs. 5 lit. a erfasst insbesondere straßenbegleitende Gehwege sowie kombinierte Geh- und Radwege im Zuge einer bestehenden Landesstraße, die Errichtung eines Kreisverkehrs oder sonstige Kreuzungsumbauten an Landesstraßen bzw. die Verbreiterung einer bestehenden Landesstraße. Die vorherige Festlegung eines Straßenkorridors ist diesfalls entbehrlich.

Die Ausnahme nach Abs. 5 lit. b erfasst insbesondere durch Brückenneubauten bedingte kleinräumige Umlegungen von bestehenden Landesstraßen, wobei die Straßenachse um

nicht mehr als 100 m verlegt wird (Beispiel: anstelle der kostspieligen Generalsanierung einer alten Brücke mit Einschränkungen und Unterbrechungen des Verkehrs erfolgt im Nahbereich dieser Brücke ein Brückenneubau). Von „keinräumig“ kann bei Landesstraßen nicht mehr gesprochen werden, wenn die verlegte Straße eine Länge von mehr als 1 km aufweist.

Der Begriff der Straßenachse ist nach der dem Stand der Technik entsprechenden RVS zu verstehen; derzeit ist dies die RVS 03.03.23 „Trassierung“. Die Straßenachse kann rechnerisch ermittelt werden. In der Regel liegt die Straßenachse in der Fahrbahnmitte.

Auf die Übergangsbestimmung nach § 55a Abs. 4 (mit weiteren Ausnahmen zu § 5 Abs. 4) und die Erläuterungen dazu wird hingewiesen.

§ 5 Abs. 6:

Der Abs. 6 entspricht dem bisherigen § 5 Abs. 4 StrG.

§ 5 Abs. 7:

In einer Verordnung nach § 5 Abs. 1 über die Erklärung als Landesstraße ist nunmehr der *genaue* Verlauf der Landesstraße *planlich darzustellen* (bisher genügte nach § 5 Abs. 5 StrG die Angabe der ungefähren Länge in Kilometern); die planliche Darstellung in der Verordnung kann durch Verweis auf ein Plandokument erfolgen, das zur allgemeinen Einsicht aufzulegen ist (vgl. § 3 des Kundmachungsgesetzes). Die Pflicht zur genauen planlichen Darstellung des Straßenverlaufs gilt auch in den Fällen des § 5 Abs. 5, in welchen die Festlegung eines Straßenkorridors (§ 4a) keine Voraussetzung für die Erklärung als Landesstraße bildet, und ebenso bei Änderungen der Verordnung.

Für die genaue planliche Darstellung des Straßenverlaufs genügt die zeichnerische Darstellung der *Straßenachse* in einem Maßstab nicht kleiner als 1:5000, wie dies schon derzeit bei Landesstraßen im VOGIS erfolgt (vgl. die GIS-Straßenkarte im VOGIS auf der Homepage des Landes) und die Angabe des Regelquerschnitts der Straße.

Auf die Übergangsbestimmung nach § 55a Abs. 5 wird hingewiesen.

§ 5 Abs. 8 bis 10:

Die Abs. 8 bis 10 entsprechend dem bisherigen § 5 Abs. 5 bis 8 StrG.

§ 6:

Bisher hatte die Gemeinde den für den Bau von Landesstraßen in ihrem Gebiet notwendigen Grund auf ihre Kosten für das Land zu erwerben (vgl. § 6 Abs. 1 StrG);

künftig ist dies eine Aufgabe des Landes. Weiters war bisher vorgesehen, dass die Gemeinde im verbauten Gebiet an Landesstraßen (und Gemeindestraßen) Gehsteige zu errichten hat, soweit es die Verhältnisse erfordern (§ 10 Abs. 1 StrG). Auch die Straßenbeleuchtung war bislang auf den durch verbautes Gebiet führenden Strecken einer Landesstraße von der Gemeinde auf ihre Kosten anzubringen und zu erhalten (§ 6 Abs. 8 StrG). Da Gehsteige (sowie Geh- und Radwege) entlang von Landesstraßen und Anlagen für die Straßenbeleuchtung an Landesstraßen Bestandteil der Landesstraße sind (vgl. § 1a Abs. 2 lit. a) und nach dem vorliegenden Entwurf keine Sonderregelung über deren Errichtung durch die Gemeinde mehr besteht, ist hierfür künftig bei Landesstraßen das Land als Straßenerhalter zuständig (vgl. zur Kostenbeteiligung der Gemeinde die Regelungen in § 6a des Entwurfs).

Vor diesem Hintergrund ist in § 6 Abs. 1 nunmehr vorgesehen, dass eine Gemeinde - wenn sie dies wünscht und dies im Interesse der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit liegt - die in Abs. 1 lit. a, b oder c genannten Angelegenheiten aufgrund einer entsprechenden zivilrechtlichen Vereinbarung mit dem Land besorgt. Es können auch nur einzelne dieser Angelegenheiten von der Gemeinde besorgt werden.

Die mögliche Beauftragung mit der Besorgung der Angelegenheiten „Bau“ oder „Erhaltung“ (lit. b und c) umfasst nicht nur die Geschäftsbesorgung für das Land (Rechtshandlungen), sondern nach Maßgabe der Vereinbarung gegebenenfalls auch die faktische Durchführung (Tathandlungen, wie z.B. die Behebung von Schlaglöchern bei Gehsteigen oder Geh- und Radwegen an Landesstraßen durch den Bauhof der Gemeinde).

Die Geschäftsbesorgung hat im Namen des Landes und unentgeltlich zu erfolgen. Die Gemeinde hat daher beispielsweise keinen Anspruch auf Entgelt für die Durchführung von Vergabeverfahren und den Abschluss der betreffenden Bau- oder Lieferaufträge namens des Landes.

Für die Tragung der anfallenden Auslagen gelten die Bestimmungen der §§ 4 Abs. 5 und 6a. Dies wird in § 6 Abs. 2 klargestellt.

Es ist erforderlichenfalls in der Vereinbarung zwischen Land und Gemeinde näher festzulegen, inwieweit die Durchführung bestimmter Bau- bzw. Erhaltungsarbeiten durch Bedienstete der Gemeinde zulässig ist (anstelle der Vergabe an Dritte) und inwieweit der Personalaufwand für die Durchführung solcher Bau- bzw. Erhaltungsarbeiten durch Gemeindebedienstete zu den Kosten zählt, die der Gemeinde abzugelten bzw. nach Maßgabe des § 6a zwischen Land und Gemeinde aufzuteilen sind.

Der § 6 ermöglicht nicht nur eine projektbezogene, sondern nach Maßgabe der betreffenden Vereinbarung auch eine generelle Beauftragung der Gemeinde mit Aufgaben nach Abs. 1 lit. a, b und c. Unter welchen Voraussetzungen die Vereinbarung auflösbar ist, kann in der Vereinbarung näher geregelt werden.

Die Besorgung der Angelegenheiten nach § 6 Abs. 1 erfolgt - aufgrund der betreffenden Vereinbarung mit dem Land - im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung und daher im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde. Die Gemeinde unterliegt somit nicht der Weisungsbefugnis der Landesregierung, ist aber sehr wohl an die Vereinbarung mit dem Land gebunden. Das Land hat in der Vereinbarung sicherzustellen, dass die in den betreffenden Angelegenheiten (§ 6 Abs. 1) geltenden Rechtsvorschriften (z.B. für Bau und Erhaltung von öffentlichen Straßen nach den §§ 28 ff) im Falle einer Beauftragung von der Gemeinde eingehalten werden.

Zum „Bau“ (§ 6 Abs. 1 lit. b und c) zählt auch die Projektierung der betreffenden Straße.

Mit „Ortsgebiet“ (§ 6 Abs. 1 lit. a und b) ist das Ortsgebiet im Sinne der StVO (vgl. § 2 Abs. 1 Z. 15 StVO i.V.m. § 53 Z. 73a und 73b StVO) gemeint. Der bisher im Straßengesetz an mehreren Stellen verwendete Begriff des „verbauten Gebietes“ (§ 6 Abs. 5 StrG) hat sich in der Vollzugspraxis als unzweckmäßig erwiesen.

Beispiel für eine Beauftragung der Gemeinde:

Da die Gemeinde im gesamten Gemeindegebiet für die Straßenbeleuchtung auf Gemeindestraßen zuständig ist, kann es im Interesse der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit liegen, wenn die Gemeinde - etwa im Rahmen eines von ihr angestrebten einheitlichen Beleuchtungskonzeptes - auch die Anlagen für die Straßenbeleuchtung auf den durch die Gemeinde führenden Landesstraßen errichtet und für deren Erhaltung sorgt (allfällige Vorgaben, z.B. aufgrund einer Verordnung nach § 28 Abs. 3 und 31 Abs. 2 oder aufgrund der Vereinbarung mit dem Land sind dabei einzuhalten).

Abschließend wird noch angemerkt, dass die bisher in § 6 Abs. 1 und 6 bis 8 StrG enthaltenen Kostentragungsbestimmungen nunmehr in § 6a geregelt sind. Weiters sollen die bisher in § 6 Abs. 2 bis 5 StrG Regelungen entfallen, wonach die Gemeinde ermächtigt ist, durch Beschluss der Gemeindevertretung für die (bisher von ihr zu tragenden) Grunderwerbskosten für Landesstraßen von den Grundeigentümern, die durch die Landesstraße erschlossen werden, Beiträge zu erheben. Diese Ermächtigung

wurde in der Praxis kaum ausgeschöpft und erscheint im Hinblick auf die von einer Landesstraße ausgehenden höheren Umweltbelastungen obsolet.

Zu Z. 17 (§ 6a):

Nach § 4 Abs. 5 hat der Straßenerhalter (d.h. bei Landesstraßen das Land, bei Gemeindestraßen die Gemeinde) die mit dem Bau und der Erhaltung öffentlicher Straßen einschließlich der Straßenreinigung, Schneeräumung sowie Schneeeglätte- und Glatteisbekämpfung verbundenen Kosten zu tragen, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist. Der § 6a des Entwurfs normiert eine solche abweichende Kostentragungsregelung hinsichtlich der Grunderwerbskosten für Landesstraßen (Abs. 1), der Kosten für Bau und Erhaltung von Gehsteigen (Abs. 2) und kombinierten Ge- und Radwegen (Abs. 3) im Ortsgebiet an Landesstraßen sowie hinsichtlich der Mehrkosten für eine besondere Bauausführung bei Landesstraßen im Ortsgebiet (Abs. 4).

Die vorgesehenen Regelungen in § 6a des Entwurfs erfolgen im Hinblick auf die erforderliche Vereinheitlichung für Landesstraßen alt und neu; ihnen liegen die Ergebnisse der Gespräche zwischen Land und Gemeinden im Rahmen der eingangs erwähnten Arbeitsgruppe zugrunde (vgl. zu den bisherigen Kostentragungsregelungen bei Landesstraßen alt die §§ 4 Abs. 5, 6 Abs. 1 und Abs. 6 bis 8 sowie 10 Abs. 1 StrG und zu den übernommenen Bundesstraßen den § 9 BStG 1971 in der Fassung BGBl. I Nr. 142/2000).

§ 6a Abs. 1:

Bisher hatte die Gemeinde den für den Bau von Landesstraßen (alt) in ihrem Gebiet notwendigen Grund - anders als bei den übernommenen Bundesstraßen (Landesstraßen neu) - auf ihre Kosten für das Land zu erwerben, ausgenommen die Ablöse von Bauwerken und Grundlasten (vgl. § 6 Abs. 1 StrG).

Nunmehr ist vorgesehen, dass die betroffenen Gemeinden bei Bauvorhaben nach § 5 Abs. 5 (Ausbau von bestehenden Landesstraßen und kleinräumige Umlegungen bestehender Landesstraßen) die Hälfte der Grunderwerbskosten (einschließlich der Kosten für die Ablöse von Bauwerken und Grundlasten) zu tragen haben und die Hälfte das Land trägt. In allen anderen Fällen (d.h. bei größeren Bauvorhaben) erfolgt eine Kostenbeteiligung der betroffenen Gemeinden (nur) nach Maßgabe einer allfälligen privatrechtlichen Vereinbarung zwischen Land und Gemeinden, wobei eine derartige Vereinbarung vom Land jedenfalls anzustreben ist. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande und wird das Bauvorhaben dennoch verwirklicht, hat das Land die Grunderwerbskosten zu tragen.

§ 6a Abs. 2:

Die Kosten für den Bau und die Erhaltung (wozu auch die betriebliche Erhaltung gehört) der Gehsteige im Ortsgebiet an Landesstraßen sind wie bisher zur Gänze von der Gemeinde zu tragen. Bei kombinierten Ge- und Radwegen im Zuge von Landesstraßen erfolgt jedoch - abgesehen von den Kosten über die betriebliche Erhaltung - eine Kostenteilung zwischen Land und Gemeinde (Abs. 3); die Möglichkeit von Förderungen des Landes für Radwege bleibt davon unberührt.

§ 6a Abs. 3:

Die Straßenbeleuchtung war bislang auf den durch verbautes Gebiet führenden Strecken einer Landesstraße (alt) von der Gemeinde auf ihre Kosten anzubringen und zu erhalten (§ 6 Abs. 8 StrG). Bei übernommenen Bundesstraßen hatte die Gemeinde nicht für die Errichtung, aber für die Erhaltung und den Betrieb auf eigene Kosten zu sorgen (§ 9 Abs. 3 BStG 1971).

Nunmehr ist einheitlich vorgesehen, dass die Kosten für den Bau und die Erhaltung der erforderlichen Anlagen für die Straßenbeleuchtung im Ortsgebiet an Landesstraßen zur Hälfte vom Land und zur Hälfte von der Gemeinde zu tragen sind; die Kosten für die betriebliche Erhaltung einschließlich der Kosten für den Betrieb (z.B. Stromkosten) sind jedoch zur Gänze von der Gemeinde zu tragen.

§ 6a Abs. 4:

Die Mehrkosten für eine besondere Bauausführung an Landesstraßen im Ortsgebiet werden wie bisher von der Gemeinde getragen (sofern dies mit der Gemeinde vereinbart ist); andernfalls wird eine besondere Bauausführung in aller Regel nicht erfolgen bzw. nicht in Betracht kommen.

Von einer „besonderen“ Bauausführung kann gesprochen werden, wenn die Bauausführung über den sonst üblichen Standard hinausgeht.

§ 6a Abs. 5:

Es handelt sich bei den vermögensrechtlichen Ansprüchen nach § 6a Abs. 1 bis 4 um öffentlich-rechtliche Ansprüche.

Ob ein vermögensrechtlicher Anspruch durch Bescheid einer Verwaltungsbehörde zu erledigen ist, bestimmt sich nach den Verwaltungsvorschriften. Der vorliegende Entwurf sieht bei Streitigkeiten zwischen dem Land und einer Gemeinde über eine

Kostenbeteiligung nach § 6a einen Bescheid der Landesregierung vor mit Berufungsmöglichkeit an den Unabhängigen Verwaltungssenat.

Eine Entscheidung durch den Verfassungsgerichtshof nach Art. 137 B-VG scheidet aus.

§ 6a Abs. 6:

Die Gemeinde hat die Möglichkeit, die von ihr aufgrund der Kostentragungsbestimmungen zu tragenden Kosten für Gehsteige und kombinierte Geh- und Radwege nach Maßgabe der sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen des § 11 auf die Grundeigentümer zu verumlagen.

Zu Z. 18 (bisheriger § 8 StrG):

Der § 8 StrG hat sich in der Praxis nicht bewährt. Es soll künftig nicht mehr möglich sein, der Gemeinde ohne ihre Zustimmung ein Grundstück einer aufgelassenen Landesstraße ins Eigentum zu übertragen. Eine solche Übertragung soll künftig nicht mehr mit Bescheid erfolgen, sondern mit zivilrechtlichem Vertrag. Der bisherige § 8 StrG kann daher entfallen.

Zu Z. 19 (§§ 8, 8a und 8b):

§ 8 Abs. 1 und 5:

Das Straßengesetz enthält derzeit keine Bestimmungen über die Straßenplanung (und eine entsprechende Öffentlichkeitsbeteiligung).

Der § 8 sieht nunmehr ein Straßen- und Wegekonzept der Gemeinde vor, das die Gemeindevertretung für das gesamte Gemeindegebiet (bzw. Teile desselben) - unter angemessener Berücksichtigung der Grundsätze nach § 1b - erstellen soll.

Im Unterschied zur Straßenplanung bei Landesstraßen, die jeweils im Hinblick auf eine beabsichtigte Landesstraße erfolgt und den ungefähren Straßenverlauf als Straßenkorridor festlegt (§ 4a), wird das Straßen- und Wegekonzept der Gemeinde bezogen auf das gesamte Gemeindegebiet (oder einen Teil des Gemeindegebietes) erstellt. Die allfällige Festlegung des ungefähren Verlaufs beabsichtigter Gemeindestraßen mittels eines Straßenkorridors (Abs. 1 lit. b und 2) stellt dabei lediglich einen Teil des Straßen- und Wegekonzeptes dar.

Das Straßen- und Wegekonzept der Gemeinde kann auch als Teil des räumlichen Entwicklungskonzeptes nach § 11 des Raumplanungsgesetzes erstellt werden (§ 8 Abs. 5).

Das Straßen- und Wegekonzept ist – wie das räumliche Entwicklungskonzept – keine Verordnung.

Das Straßen- und Wegekonzept hat insbesondere auch grundsätzliche Aussagen zu enthalten über die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und der Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs (Abs. 1 lit. c).

§ 8 Abs. 2:

Wenn im Straßen- und Wegekonzept der Gemeinde beabsichtigte Gemeindestraßen enthalten sind, dann ist auch deren ungefährender Verlauf durch Festlegung eines Straßenkorridors in einer Breite von höchstens 50 m festzulegen.

Diese Festlegung des Straßenverlaufs ist nach § 9 Abs. 4 - von den in § 9 Abs. 5 vorgesehenen Ausnahmen abgesehen - Voraussetzung für die Erklärung zur Gemeindestraße. Der festgelegte Straßenkorridor bildet (lediglich) eine Planungsgrundlage für das betreffende Straßenprojekt und die Erklärung dieser Straße zur Gemeindestraße. Die betreffende Gemeindestraße (Straßenachse plus Regelquerschnitt der Gemeindestraße) muss sich zur Gänze innerhalb des festgelegten Straßenkorridors befinden.

§ 8 Abs. 3 und 4:

Der § 8 Abs. 3 und 4 enthält Verfahrensbestimmungen, die von der Gemeinde bei der Erstellung des Straßen- und Wegekonzeptes einzuhalten sind. Der § 8 Abs. 4 ist dem § 11 Abs. 3 des Raumplanungsgesetzes (Räumliches Entwicklungskonzept) nachgebildet und gilt auch dann, wenn keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. §§ 8a und 8b) besteht.

§ 8a und 8b:

Die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Umweltverträglichkeitsprüfung (samt Öffentlichkeitsbeteiligung) ist in den §§ 8a und 8b vorgesehen.

Der § 8b verweist - mit bestimmten Abweichungen - auf sinngemäß anzuwendende Bestimmungen des § 4c.

Es wird auf die Ausführungen zu den §§ 4b und 4c verwiesen.

Zu Z. 20 (§ 9):*Abs. 1:*

Die Erklärung einer Straße als Gemeindestraße erfolgt wie bisher durch Verordnung der Gemeindevertretung.

Die Grundsätze nach § 1b sind zu beachten.

Abs. 2:

Die Gemeinde trifft eine (subsidiäre) Pflicht zur verkehrsmäßigen Erschließung des Gemeindegebietes: Die Gemeindevertretung hat wie bisher nach Maßgabe der finanziellen Mittel die für den „Verkehr innerhalb des Gemeindegebietes notwendigen Straßen“ als Gemeindestraßen zu erklären.

Im Unterschied zur bisherigen Regelung in § 9 Abs. 2 StrG soll es jedoch für die Notwendigkeit einer Gemeindestraße nicht (mehr) darauf ankommen, ob durch sie „ganzjährig bewohnte Siedlungen mit mindestens 100 Einwohnern erschlossen werden.“ Die Einwohnerzahl als Anknüpfungspunkt hat sich als ungeeignet erwiesen (falls z.B. die zu erschließende Siedlung noch nicht existiert, muss die künftige Einwohnerzahl prognostiziert werden; bei einer vorhandenen Siedlung verändert sich die Einwohnerzahl laufend).

Abs. 3:

Der Abs. 3 lit. a („für den Verkehr innerhalb der Gemeinde wichtig“) entspricht der bisherigen Regelung des § 9 Abs. 3 StrG.

Die verkehrsmäßige Verbindung der Gemeinden untereinander („überörtlicher Verkehr“) ist grundsätzlich eine Aufgabe des Landes (vgl. § 6 Abs. 3). Es kann eine Gemeinde jedoch auch eine Straße, die für die Verbindung mit einer anderen Gemeinde wichtig ist (z.B. Geh- oder Radweg), im überwiegenden örtlichen Interesse zur Gemeindestraße erklären (§ 9 Abs. 3 lit. b).

§ 9 Abs. 3 lit. c ermöglicht künftig eine Erklärung als Gemeindestraße auch für den Fall, dass dies (lediglich) für eine „zweckmäßige Erschließung mehrerer Grundstücke wichtig“ ist (z.B. wenn ein Grundeigentümer nicht bereit ist, anderen Grundeigentümern eine entsprechende Dienstbarkeit auf einer Privatstraße einzuräumen und eine zweckmäßige Erschließung der betroffenen Grundstücke auf andere Weise nicht bzw. nur schwer möglich ist). Seit der Novelle LGBl. Nr. 22/2006 ist eine Erklärung als Gemeindestraße auch unter der aufschiebenden Bedingung zulässig, dass die Gemeinde das Eigentum oder ein sonstiges entsprechendes Verfügungsrecht erst

erwirbt und der Bürgermeister diesen Rechtserwerb kundmacht (vgl. § 9 Abs. 6). Die Gemeinde kann also eine Straße als Gemeindestraße erklären, auch wenn sie noch nicht über das Eigentum am Straßengrundstück verfügt.

Bei neu gewidmeten Bauflächen besteht das Problem der mangelnden verkehrsmäßigen Feinerschließung (durch fehlende oder unzureichende Privatstraßen bzw. Dienstbarkeiten) in der Regel nicht mehr.

Abs. 4:

Im § 8 ist vorgesehen, dass die Gemeindevertretung im Straßen- und Wegekonzept den ungefähren Verlauf einer beabsichtigten Gemeindestraße festlegen soll. Sofern kein Ausnahmefall nach § 9 Abs. 5 vorliegt (Ausbau von bestehenden Gemeindestraßen, kleinräumige Umlegungen), darf eine Straße nur dann als Gemeindestraße erklärt werden, wenn deren ungefährender Verlauf (Korridor) zuvor im Straßen- und Wegekonzept der Gemeinde nach § 8 Abs. 1 lit. b von der Gemeindevertretung festgelegt wurde und die Straße diesen Festlegungen nicht widerspricht. Ohne vorherige Festlegung eines Straßenkorridors (nach Maßgabe der Bestimmungen der §§ 8, 8a und 8b) darf daher eine Gemeindestraße grundsätzlich nicht mehr errichtet werden.

Ein Widerspruch zu den Festlegungen nach § 8 Abs. 1 lit. b bzw. Abs. 2 liegt vor, wenn die Straßenachse samt Regelquerschnitt der Gemeindestraße nicht innerhalb des Straßenkorridors liegt.

Abs. 5:

In den Fällen des Abs. 5 lit. a und b bedarf es keiner Festlegung des Straßenkorridors nach § 8 Abs. 1 lit. b als Voraussetzung für die Erklärung als Gemeindestraße.

Die Ausnahmen nach Abs. 5 lit. a und b gelten für – im Zeitpunkt der anstehenden Änderung – bereits tatsächlich bestehende Gemeindestraßen. Liegen die Voraussetzungen nach Abs. 5 lit. a oder b nicht vor, muss sich die Straßenachse samt Regelquerschnitt der ausgebauten oder umgelegten Gemeindestraße innerhalb des festgelegten Korridors befinden (sonst muss das Straßen- und Wegekonzept mit dem festgelegten Korridor geändert bzw. angepasst werden).

Von „keinräumig“ kann bei Gemeindestraßen nicht mehr gesprochen werden, wenn die verlegte Straße eine Länge von mehr als 500m aufweist.

Abs. 6 und 7:

Die Abs. 6 und 7 entsprechen dem bisherigen § 9 Abs. 4 und 5 StrG.

Abs. 8:

In einer Verordnung nach § 9 Abs. 1 über die Erklärung als Gemeindestraße ist nunmehr der *genaue* Verlauf der Gemeindestraße *planlich darzustellen* (bisher genügte nach § 9 Abs. 6 StrG die Angabe der ungefähren Länge in Kilometern). Die Pflicht zur genauen planlichen Darstellung des Straßenverlaufs gilt auch in den Fällen des § 9 Abs. 5, in welchen die Festlegung eines Straßenkorridors (§ 8 Abs. 2) keine Voraussetzung für die Erklärung als Gemeindestraße bildet, und ebenso bei Änderungen der Verordnung.

Für die genaue planliche Darstellung des Straßenverlaufs genügt die planliche Darstellung der Straßenachse samt Regelquerschnitt in einem Maßstab nicht kleiner als 1:5000 (GIS-Genauigkeit).

Auf die Übergangsbestimmung in § 55a Abs. 6 wird hingewiesen.

Abs. 9 und 10:

Die Abs. 9 und 10 entsprechen dem bisherigen § 9 Abs. 7 und 8 StrG.

Zu Z. 21 (bisheriger § 10 StrG):

Der bisherige § 10 StrG soll entfallen. Die Pflicht zur Errichtung der erforderlichen Gehsteige (oder Geh- und Radwege) ist nunmehr in § 28 Abs. 2 festgelegt. Diese Pflicht trifft den jeweiligen Straßenerhalter: für Gehsteige an Landesstraßen also das Land (bisher: Gemeinde), für Gehsteige an Gemeindestraßen die Gemeinde. Die betreffende Gemeinde kann jedoch in einer Vereinbarung mit dem Land (Straßenerhalter) mit dem Bau und der Erhaltung von Gehsteigen (und Geh- und Radwegen) an Landesstraßen im Ortsgebiet beauftragt werden (vgl. § 6a Abs. 1 lit. b).

An der Kostentragungspflicht der Gemeinde für Gehsteige an Landesstraßen im Ortsgebiet soll sich nichts ändern; doch ist diese nunmehr in § 6a Abs. 2 geregelt.

Die Regelungen über Kostenbeiträge von Grundeigentümern sind nunmehr - auch für Gehsteige - in § 11 enthalten; die diesbezüglichen Sonderregelungen für Gehsteige sollen entfallen.

Zu Z. 22 (§ 11):

Die Kompetenzgrundlage für die vorgesehene Abgabe (Kostenbeitrag des Grundeigentümers) ist § 8 Abs. 5 F-VG. Es handelt sich um eine landesgesetzlich geregelte ausschließliche Gemeindeabgabe, die auf Grund eines Beschlusses der

Gemeindevertretung erhoben wird. Im § 11 des Entwurfs werden die wesentlichen Merkmale dieser Abgabe (Abs. 1 bis 3), insbesondere ihr zulässiges Höchstausmaß (Abs. 2) bestimmt.

Die Gemeinde hat den Gleichheitsgrundsatz zu beachten, also nicht etwa bei einer Gemeindestraße eine Kostenbeteiligung der Grundeigentümer vorzusehen, in einem anderen vergleichbaren Fall aber nicht. Das bedeutet nicht zwingend, dass im Falle einer gewünschten Kostenbeteiligung der Grundeigentümer stets eine Verordnung nach Abs. 1 zu erlassen ist; denkbar ist auch eine vergleichbare Belastung der Grundeigentümer der erschlossenen Grundstücke im Wege einer vertraglichen Vereinbarung.

Der Kostenbeitrag ist einmalig, bezogen jeweils auf den Bau einer Straße. Unter Bau ist nach § 28 Abs. 4 der Neubau, der Ausbau und die Verlegung einer Straße zu verstehen. Wenn also beispielsweise eine bestehende Gemeindestraße ausgebaut wird, kann für diesen Straßenbau (Ausbau) gegebenenfalls wiederum ein Kostenbeitrag von den Eigentümern der erschlossenen Grundstücke, die dadurch einen Vorteil erlangen, erhoben werden. Die Summe der Beiträge darf 50 % der für den Ausbau aufgewendeten Baukosten nicht überschreiten.

Wenn die Ermächtigung nach § 11 von der Gemeinde ausgeschöpft wird, bedarf es zweier Verwaltungsakte: Zunächst der Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 (Beschluss der Gemeindevertretung, von den Eigentümern der Grundstücke, die durch die Gemeindestraße erschlossen werden - die beitragspflichtigen Grundstücke sind genau zu umgrenzen - einen einmaligen Beitrag zu den Baukosten einschließlich der Grunderwerbskosten in einem bestimmten Prozentsatz zu erheben); sodann der Erlassung der auf Grund dieser Verordnung ergehenden Bescheide nach Abs. 4 (Vorschreibung des vom einzelnen Grundeigentümer zu leistenden Beitrages entsprechend dem Flächenausmaß des betreffenden Grundstücks). Der Abgabenbescheid hat dingliche Wirkung, d.h. er gilt auch für allfällige Rechtsnachfolger im Eigentum des beitragspflichtigen Grundstücks.

Bei den Kostenbeiträgen der Grundeigentümer wird künftig nicht mehr zwischen den Kostenbeiträgen für Gehsteige (vgl. bisher § 10 Abs. 2 bis 6 StrG) und Kostenbeiträgen für die Fahrbahn (vgl. bisher § 11 StrG) differenziert (siehe nunmehr § 11 des Entwurfs).

Es sind nicht nur die unmittelbar an die Gemeindestraße angrenzenden Grundstücke beitragspflichtig. Mittelbar erschlossen werden durch eine Gemeindestraße auch weiter

hinten liegende Grundstücke (z.B. zweite oder dritte Baureihe); auch solche Grundstücke sind gegebenenfalls beitragspflichtig. Ohne planliche Darstellung in der Verordnung nach Abs. 1 wird eine genaue Umschreibung der beitragspflichtigen Grundstücke bzw. des beitragspflichtigen Gebietes kaum möglich sein. Allfällige Unterschiede bei den Erschließungsvorteilen sind durch Einteilung der beitragspflichtigen Grundstücke in unterschiedliche Klassen zu berücksichtigen. In der Verordnung sind diesfalls die Anteile der einzelnen Grundstücksklassen an der Summe der Beiträge (von insgesamt höchstens 50 % der aufgewendeten Kosten) festzusetzen. Bei der Beurteilung des Vorteils kommt es nicht darauf an, welche Verwendung das Grundstück zur Zeit der Erschließung hat, sondern welche Verwendungsmöglichkeiten zu diesem Zeitpunkt bestehen.

Nach Ablauf von drei Jahren nach erfolgtem Bau (Neubau, Ausbau, Verlegung) der betreffenden Gemeindestraße (Baufertigstellung) ist die Erlassung einer Verordnung nach § 11 Abs. 1 nicht mehr zulässig.

Zu Z. 23 (§ 21 Abs. 4):

Diese Regelung soll ermöglichen, dass nicht zuerst ein aufwendiges Feststellungsverfahren nach § 2 Abs. 4 zur strittigen Frage des Gemeingebrauchs bzw. der dadurch bedingten Öffentlichkeit einer Privatstraße geführt werden muss, falls die Voraussetzungen für eine Auflassung nach Abs. 3 vorliegen und der Straßenerhalter diese beantragt.

Zu Z. 24 (§§ 23 Abs. 1 und 24 Abs. 2):

Die Eigentümer von Wanderwegen (öffentlichen Privatstraßen) und von unproduktiven Grundstücken, die nach § 24 Abs. 1 StrG auch ohne Einverständnis des Grundeigentümers betreten werden dürfen, haben nach § 23 Abs. 1 bzw. § 24 Abs. 2 StrG zu dulden, dass Gemeinden und in Vorarlberg bestehende Organisationen, deren satzungsgemäßer Zweck auch die Förderung des Wanderns ist, auf solchen Grundstücken Wegweiser und Markierungszeichen anbringen. Künftig soll die Landesregierung durch Verordnung eine einheitliche Gestaltung dieser Wegweiser und Markierungszeichen anordnen können. Das Wanderwegekonzept Vorarlberg aus dem Jahre 1995 sieht solche standardisierten Wegweisertafeln vor.

In der Verordnung kann auch festgelegt werden, dass sie nur für Wegweiser und Markierungszeichen gilt, die nach Inkrafttreten der Verordnung angebracht werden (eingeschränkte Inanspruchnahme der Verordnungsermächtigung: einheitliche Gestaltung nur hinsichtlich neuer Wegweisertafeln).

Zu Z. 25 (§ 25 Abs. 1):

Im Straßengesetz wird nunmehr einheitlich der Begriff des „Ortsgebietes“ anstelle des Begriffs des „verbauten Gebietes (§ 6 Abs. 5)“ verwendet. Im § 25 Abs. 1 kann aber die Einschränkung auf das verbaute Gebiet zur Gänze entfallen, denn es ist in Abs. 1 ohnehin ausdrücklich festgelegt, dass Bauwerke, Äcker und Wiesen ohne Einverständnis des Grundeigentümers (auch innerhalb des verbauten Gebietes bzw. des Ortsgebietes) nicht betreten oder zum Schifahren oder Rodeln verwendet werden dürfen.

Zu Z. 26 (§ 28):*Abs. 1 und 3:*

Es wird in § 28 (und § 31) nicht mehr ausdrücklich auf die Erfahrungen der technischen Wissenschaften (Stand der Technik) verwiesen. Der Straßenerhalter hat vielmehr die im Straßengesetz in § 1b normierten Grundsätze zu beachten (u.a. die Verkehrssicherheit und insbesondere auch den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer sowie in wirtschaftlicher Hinsicht den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz).

Die Regelung in Abs. 1, dass die öffentlichen Straßen so zu bauen sind, dass sie den Verkehrsbedürfnissen insbesondere auch der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Menschen mit Behinderung) entsprechen, schließt die Barrierefreiheit von Straßen mit ein (vgl. Art. 9 Abs. 1 des Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen).

Die Landesregierung kann wie bisher durch Verordnung nach Abs. 3 nähere Vorschriften über die Bauausführung von öffentlichen Straßen erlassen und dabei erforderlichenfalls auch (technische) Normen, die den Stand der Technik darstellen, für verbindlich erklären.

Abs. 2:

Anstelle der bisherigen Regelung in § 10 Abs. 1 StrG (Verpflichtung der Gemeinde zur Errichtung der erforderlichen Gehsteige) ist nunmehr - bei den Regelungen über die Bauausführung - in § 28 Abs. 2 des Entwurfs vorgesehen, dass innerhalb des Ortsgebietes an Landesstraßen und Gemeindestraßen unter bestimmten Voraussetzungen Gehsteige oder kombinierte Ge- und Radwege zu errichten sind.

Die Verpflichtung trifft nunmehr nicht mehr allein die Gemeinde, sondern den jeweiligen Straßenerhalter (bei Landesstraßen das Land, bei Gemeindestraßen die Gemeinde). Die Einschränkung „nach Maßgabe der finanziellen Mittel“ (vgl. bisher § 10 Abs. 1 StrG) fehlt in § 28 Abs. 2 (vgl. jedoch nunmehr § 1b Abs. 3). Wenn es die

Verhältnisse erfordern (in der Regel abhängig von der Verkehrsfrequenz), müssen im Ortsgebiet an Landes- und Gemeindestraßen Gehsteige oder kombinierte Geh- und Radwege errichtet werden; bei Landesstraßen wird dies in der Regel der Fall sein (siehe zur Kostentragung § 6a Abs. 2 und 3); die Grundsätze nach § 1b sind angemessen zu berücksichtigen (vgl. § 28 Abs. 1).

Die Regelung in § 28 Abs. 2 schließt eine (Neu)Gestaltung des Straßenraumes in dafür geeigneten innerörtlichen Bereichen nach dem Planungsprinzip des „Shared Space“ - auf Gehsteige wird dabei verzichtet bzw. der Straßenraum von allen Verkehrsteilnehmern benutzt - nicht aus; in solchen Fällen wird ein eigener Gehsteig oder kombinierter Geh- und Radweg nach den Verhältnissen nicht erforderlich sein.

Mit „Ortsgebiet“ ist das Ortsgebiet im Sinne der StVO (vgl. § 2 Abs. 1 Z. 15 StVO i.V.m. § 53 Z. 73a und 73b StVO) gemeint.

Abs. 4 und 5:

Der Abs. 4 entspricht dem bisherigen Abs. 3. Der Abs. 5 bleibt unverändert.

Der bisherige Abs. 4 über die Pflicht zur Beleuchtung der Landes- und Gemeindestraßen im notwendigen Ausmaß kann entfallen, da die diesbezüglichen Regelungen der StVO ausreichen. Die - im Hinblick auf die Verkehrssicherheit erforderliche - Beleuchtung einer öffentlichen Straße hat nach Maßgabe der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung zu erfolgen (vgl. §§ 31 ff StVO). Eine über die Verkehrssicherheit hinausreichende Pflicht zur Straßenbeleuchtung soll im Straßengesetz nicht angeordnet werden (siehe aber die Verordnungsermächtigung nach Abs. 3).

Abs. 6:

Der bisherige Abs. 6 kann im Hinblick auf die Regelung in § 1b Abs. 2 lit. f entfallen.

Der bisherige Abs. 7 wird nunmehr als Abs. 6 bezeichnet; eine Änderung ist im Abs. 6 hinsichtlich der Festsetzung der Entschädigung im Streitfalle vorgesehen (bisher wurde auf den ordentlichen Rechtsweg verwiesen). Kommt keine Einigung über die Entschädigung zustande, kann nunmehr spätestens ein Jahr nach Beendigung der Bauarbeiten die Festsetzung der Entschädigung beim Landesgericht Feldkirch beantragt werden; hierfür gelten die einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes sinngemäß. Einschlägig sind Bestimmungen des EisbEG über Gegenstand und Umfang der Entschädigung (II. Abschnitt des EisbEG)

und über die Festsetzung der Entschädigung durch das Gericht (Abschnitt III.B des EisbEG).

Zu Z. 27 (bisherige §§ 29 und 30 StrG):

Der bisherige § 29 StrG über die Auflage des Lageplanes vor Baubeginn kann entfallen, da nunmehr die Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem viel früheren Zeitpunkt erfolgt (vgl. die §§ 4b und 4c sowie 8 Abs. 4, 8a und 8b).

Der bisherige § 30 StrG mit sehr detaillierten Sonderregelungen über den Bau und die Untersuchung für Brücken kann entfallen, da diese Regelungen nunmehr im Rahmen der Bestimmungen über die Bauausführung (vgl. § 28 Abs. 1 und 3 des Entwurfs) und die Straßenerhaltung (vgl. § 31 Abs. 1 und 2 des Entwurfs) erfolgen.

Zu Z. 28 (§§ 31 und 32):

§ 31:

Es wird in § 31 nicht mehr ausdrücklich auf die Erfahrungen der technischen Wissenschaften (Stand der Technik) verwiesen. Der Straßenerhalter hat vielmehr die im Straßengesetz in § 1b normierten Grundsätze zu beachten (u.a. die Verkehrssicherheit). Die Landesregierung kann nunmehr durch Verordnung nähere Vorschriften über die Erhaltung öffentlicher Straßen erlassen und dabei erforderlichenfalls auch (technische) Normen, die den Stand der Technik darstellen, für verbindlich erklären.

Ein eigene Sonderbestimmung für Brücken (vgl. bisher § 30 StrG) ist nicht mehr vorgesehen. In einer Verordnung nach § 31 Abs. 2 können nunmehr insbesondere auch die erforderlichen Überwachungen, Untersuchungen und Dokumentationen für Brücken u. dgl. festgelegt werden.

§ 32 (und bisheriger § 32 StrG):

Die bisherigen Sonderbestimmungen in § 32 des Straßengesetzes über das Säubern und Bestreuen der Gehsteige können entfallen. In § 31 Abs. 5 wird klargestellt, dass für das Säubern und Bestreuen der Gehsteige und Gehwege der § 93 StVO 1960 gilt. Nach § 93 Abs. 1 StVO haben die Eigentümer von Liegenschaften in Ortsgebieten (ausgenommen die Eigentümer von unverbauten, land- und forstwirtschaftlich genutzten Liegenschaften) dafür zu sorgen, dass die entlang der Liegenschaft in einer Entfernung von nicht mehr als 3 m vorhandenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Gehsteige und Gehwege einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Stiegenanlagen entlang der ganzen Liegenschaft in der Zeit von 6 bis 22 Uhr von Schnee und Verunreinigungen gesäubert sowie bei Schnee und Glatteis bestreut sind; ist ein Gehsteig (Gehweg) nicht

vorhanden, so ist der Straßenrand in der Breite von 1 m zu säubern und zu bestreuen. Nach § 93 Abs. 2 StVO haben die in Abs. 1 genannten Personen ferner dafür zu sorgen, dass Schneewächten oder Eisbildungen von den Dächern ihrer an der Straße gelegenen Gebäude bzw. Verkaufshütten entfernt werden. Durch die genannten Verrichtungen dürfen Straßenbenützer nicht gefährdet oder behindert werden; wenn nötig, sind die gefährdeten Straßenstellen abzuschränken oder sonst in geeigneter Weise zu kennzeichnen.

Mit der vorgesehenen Regelung im § 32 (neu) wird nunmehr eine ausreichende datenschutzrechtliche Grundlage für eine Videoüberwachung in Straßentunnels und Galerien, die nicht dem Straßentunnelsicherheitsgesetz des Bundes unterliegen, geschaffen.

§ 32 Abs. 1:

Die Durchführung der Videoüberwachung ist eine Aufgabe, die das Land oder die Gemeinde als Straßenerhalter im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung wahrnimmt.

Als Gefahrensituationen sind insbesondere Unfallereignisse, Brände, der Austritt von leichtentzündbaren Stoffen in Folge eines Unfalles u.dgl. anzusehen. Zur Beurteilung und damit zusammenhängend zur Bekämpfung des Gefahrenereignisses (einschließlich der Befreiung der betroffenen Personen aus der Gefahrensituation) und möglicherweise zur Vermeidung einer Katastrophe sowie zum Schutz der Einsatzdienste (wie Feuerwehr und Rettung), sind nähere Informationen über die konkrete Gefahrensituation unerlässlich.

Eine Videoüberwachung ist nur zulässig, wenn die erforderlichen Informationen aufgrund der Länge oder Beschaffenheit des Tunnels oder der Galerie auf andere Weise nicht ausreichend erlangt werden können. Zum Tunnel oder zur Galerie gehören auch die jeweiligen Portalbereiche, sodass grundsätzlich auch diese videoüberwacht werden dürfen.

Die Videoüberwachung umfasst die systematische, fortlaufende Feststellung von Ereignissen durch technische Bildaufnahme- oder Bildübertragungsgeräte (vgl. § 50a Abs. 1 Datenschutzgesetz 2000).

§ 32 Abs. 2:

Darin wird zunächst bestimmt, dass mit einer Videoüberwachung Daten (Bilder) nur zu dem im Abs. 1 genannten Zweck gewonnen werden dürfen. Weiters wird festgelegt, dass die gewonnenen Daten auch nur zu dem im Abs. 1 genannten Zweck aufgezeichnet

(gespeichert) und verwendet werden dürfen. Als Verwendung kommt insbesondere die Verwendung der gewonnenen Daten zum Zwecke der Echtzeitüberwachung (Abs. 4 erster Satz), die Abfrage und Benützung von aufgezeichneten Daten (Abs. 4 zweiter Satz) sowie die Bereitstellung der ermittelten und aufgezeichneten Daten im Sinne des Abs. 5 in Betracht.

§ 32 Abs. 3 und 4:

Videoüberwachungssysteme funktionieren in der Regel so, dass die gewonnenen Daten in einem im Tunnel stationierten Server gespeichert werden, auf den von außen (z.B. von einer Tunnelüberwachungszentrale) zugegriffen und die darauf befindlichen Daten abgefragt werden können. Daneben können die im Tunnel angebrachten Videokameras auch zum Zwecke einer Echtzeitüberwachung aufgeschaltet werden, d.h. die gewonnenen Bilder werden in Echtzeit direkt an einen anderen Ort (z.B. an eine Tunnelüberwachungszentrale) übertragen. In diesem Fall werden die gewonnenen Daten zwar auch auf dem Server gespeichert, diese Daten werden jedoch nicht vom Server abgefragt, sondern direkt von der Videokamera übertragen.

Der Abs. 4 erste Satz bestimmt, dass der Straßenerhalter (oder die nach Abs. 9 betraute Person) die ermittelten Daten im Wege einer Echtzeitwiedergabe (Überwachung durch Mitschauen) jederzeit verwenden darf. Eine Echtzeitüberwachung ist notwendig, um frühestmöglich Anhaltspunkte für das Vorliegen einer allfälligen Gefahrensituation zu erhalten. Eine reine Echtzeitüberwachung (d.h. eine Überwachung durch bloßes Mitschauen ohne Speicherung der gewonnenen Daten) ist allerdings nicht ausreichend, weil zur Beurteilung und damit zusammenhängend zur Bekämpfung einer Gefahrensituation in der Regel eine Wiederholung des die Gefahrensituation auslösenden Ereignisses notwendig ist. Daher wird festgelegt, dass alle mit der Videoüberwachung gewonnenen Daten aufgezeichnet (gespeichert) werden dürfen. Im Falle einer Aufzeichnung müssen die aufgezeichneten Daten allerdings spätestens nach Ablauf von vier Stunden nach der erstmaligen Aufzeichnung gelöscht werden. Dies gilt nicht, wenn eine Datenverwendung im Sinne des Abs. 4 zweiter Satz und Abs. 5 erfolgt.

§ 32 Abs. 5 und 6:

Die aufgezeichneten (gespeicherten) Daten dürfen nur verwendet werden, d.h. vom Server abgefragt werden, wenn es Anhaltspunkte (z.B. aufgrund von Beobachtungen im Rahmen der Echtzeitüberwachung) für das Vorliegen einer Gefahrensituation gibt.

Sind für die Beseitigung der Gefahrensituation Einsatzdienste erforderlich, so dürfen sowohl die aufgezeichneten Bilddaten als auch die laufend anfallenden (ermittelten) Bilddaten in Echtzeit den angeforderten Einsatzdiensten in geeigneter Weise bereit

gestellt werden (z.B. über ortsfeste Kommunikationssäulen, die an den Portalen des Tunnels oder der Galerie eingerichtet sind). Im Falle einer Katastrophe gilt auch der Katastrophenhilfsdienst (§ 10 Abs. 2 Katastrophenhilfegesetz) als Einsatzdienst. Zu den Einsatzdiensten zählen auch deren Leiter (vgl. § 24 Abs. 1 Feuerpolizeiordnung; § 3 Abs. 6 Rettungsgesetz; § 10 Abs. 3 bzw. § 28 Abs. 1 oder 2 Katastrophenhilfegesetz), die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle (RFL), die die erforderlichen Einsatzdienste alarmiert, sowie – im Falle des § 28 Abs. 2 Katastrophenhilfegesetz – auch die Lawinenwarnzentrale.

§ 32 Abs. 7:

Hier sind Vorschriften zur sicheren Datenverwendung enthalten.

§ 32 Abs. 8:

Auf den Umstand der Videoüberwachung ist entsprechend hinzuweisen.

§ 32 Abs. 9:

Damit kann die Durchführung der Videoüberwachung auch Dritten (z.B. der ASFINAG) übertragen werden.

Zu Z. 29 (bisheriger §§ 33 StrG):

Die Meldepflicht nach § 33 StrG kann entfallen. Schäden an öffentlichen Straßen werden von aufmerksamen Bürgern freiwillig gemeldet; im Übrigen hat sich der Straßenerhalter selbst regelmäßig über den Zustand der öffentlichen Straßen ein Bild zu machen.

Zu Z. 30 (§ 36):

Abs. 1 und 2:

Der Abs. 1 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 36 Abs. 1 StrG. Es wurden lediglich sprachliche Anpassungen und Präzisierungen vorgenommen.

In inhaltlicher Hinsicht ist anzumerken, dass die bisherigen Bauabstände von 6 m bei Landesstraßen nunmehr auch für die übernommenen Bundesstraßen (Landesstraßen neu) gelten.

Für Einfriedungen gelten die Bauabstände nach § 36 nicht; der § 37 enthält über Einfriedungen spezielle Regelungen.

Auf die Übergangsbestimmung in § 55a Abs. 7 wird hingewiesen.

Abs. 3:

Bisher war für die ausnahmsweise Zulassung kleinerer Abstände ein Bescheid der Behörde erforderlich (vgl. § 36 Abs. 2 letzter Satz StrG). Nunmehr ist in § 36 Abs. 3 des Entwurfs vorgesehen, dass die Unterschreitung der im Abs. 1 angeführten Abstände der Zustimmung des Straßenerhalters bedarf; die Erteilung dieser Zustimmung erfolgt dabei im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung. Nur wenn die Zustimmung verweigert wird oder nicht innerhalb von sechs Wochen nach Antragstellung erteilt wird, entscheidet die Behörde auf Antrag mit Bescheid über die ausnahmsweise Zulassung des geringeren Bauabstandes. Diese Regelung kommt den Bedürfnissen der Praxis entgegen und dient der Verwaltungsvereinfachung und der Beschleunigung der Verfahren.

Abs. 4:

Werden die im Abs. 1 festgelegten, die nach Abs. 2 vorgeschriebenen größeren oder die nach Abs. 3 ausnahmsweise zugelassenen geringeren Abstände nicht eingehalten werden, ist auf Antrag des Straßenerhalters von der Behörde die Beseitigung des betreffenden Bauwerks oder der Anlage auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

Zu Z. 31 bis 33 (§ 37):*§ 37 Abs. 1:*

In Abs. 1 ist nunmehr vorgesehen, dass der Anspruchsberechtigte seinen Anspruch auf Entschädigung bei sonstigem Verlust innerhalb eines Jahres nach Rechtskraft der behördlichen Verfügung über die Beseitigung der Einfriedungen geltend machen kann. Kommt eine Einigung über die Entschädigung für die vermögensrechtlichen Nachteile nicht zustande, kann der Anspruchsberechtigte spätestens ein Jahr nach Rechtskraft der behördlichen Verfügung die Festsetzung der Entschädigung beim Landesgericht Feldkirch beantragen; ansonsten erlischt der Anspruch. Für das gerichtliche Verfahren gelten die einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes sinngemäß. Einschlägig sind Bestimmungen des EisbEG über Gegenstand und Umfang der Entschädigung (II. Abschnitt des EisbEG) und über die Festsetzung der Entschädigung durch das Gericht (Abschnitt III.B des EisbEG).

§ 37 Abs. 2:

Es handelt sich zum Einen um eine sprachliche Präzisierung hinsichtlich des äußeren Bankettrandes.

Der letzte Satz in Abs. 2 betreffend die zulässigen Augenblickswert der Stromstärke bei Zäunen kann entfallen, da eine solche Regelung zwischenzeitlich nicht mehr erforderlich ist.

§ 37 Abs. 3:

Wenn dies wegen der Schneeräumung erforderlich ist, müssen nunmehr auf Verlangen des Straßenerhalters an öffentlichen Straßen außerhalb des Ortsgebietes Einfriedungen ausnahmslos entfernt werden. Die bisherigen Ausnahmen für Haus und Hofplätze, Hausbünnten sowie Gärten sollen entfallen; dies hat sich aufgrund der Erfahrungen in der Praxis im Hinblick auf Schäden bei der Schneeräumung als notwendig erwiesen.

Hinsichtlich der Entschädigung wird auf die Ausführungen zu Abs. 1 verwiesen.

Zu Z. 34 (§ 39 Abs. 1 lit. b):

Der bisherige Begriff des „verbauten Gebietes (§ 6 Abs. 5)“, der an die Flächenwidmung anknüpft, hat sich in der Praxis nicht bewährt. Es soll daher künftig im Straßengesetz an den Begriff des „Ortsgebietes“ angeknüpft werden.

Mit „Ortsgebiet“ ist das Ortsgebiet im Sinne der StVO (vgl. § 2 Abs. 1 Z. 15 StVO i.V.m. § 53 Z. 73a und 73b StVO) gemeint.

Zu Z. 35 (§ 39 Abs. 1 lit. c):

Es wird klargestellt, dass nicht nur der abgeräumte Schnee, sondern auch das darin enthaltene Streumittel (Streusalz) abgelagert werden darf.

Zu Z. 36 (§ 39 Abs. 2):

In Abs. 2 ist nunmehr vorgesehen, dass im Falle einer Nichteinigung über die Entschädigung für die erlittenen Einbußen spätestens ein Jahr nach der Geltendmachung des Anspruchs (Einforderung der erlittenen Einbußen beim Straßenerhalter) die Festsetzung der Entschädigung beim Landesgericht Feldkirch beantragt werden kann; ansonsten erlischt der Anspruch. Für das gerichtliche Verfahren gelten die einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes sinngemäß. Einschlägig sind Bestimmungen des EisbEG über Gegenstand und Umfang der Entschädigung (II. Abschnitt des EisbEG) und über die Festsetzung der Entschädigung durch das Gericht (Abschnitt III.B des EisbEG).

Zu Z. 37 (§ 39 Abs. 5):

Die bisherige Regelung im Abs. 5 betreffend die erforderliche Zustimmung des Straßenerhalters für die Überbrückung von Straßengräben bzw. das Überfahren der

Straßenränder kann - auch im Hinblick auf die Regelungen in den §§ 2 Abs. 1, 3 und 3a - entfallen.

In Abs. 5 werden nunmehr der Behörde die erforderlichen Anordnungsbefugnisse zur Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten nach Abs. 3 oder 4 herbeigeführten Zustandes eingeräumt; diese Anordnungen können auf Antrag des Straßenerhalters verfügt werden.

Zu Z. 38 (§ 40 Abs. 1):

Es ist nunmehr vorgesehen, dass die Organe des Straßenerhalters (erst) auf Verlangen des betroffenen Grundeigentümers einen schriftlichen Nachweis ihrer Ermächtigung vorzulegen haben. Dies entspricht der Praxis.

Zu Z. 39 (§ 40 Abs. 3):

In Abs. 3 ist nunmehr vorgesehen, dass der Straßenerhalter für alle vermögensrechtlichen Nachteile, die dem dinglich Berechtigten oder sonst Nutzungsberechtigten durch Vorarbeiten nach Abs. 1 erwachsen, eine angemessene Entschädigung zu leisten hat. Ein Verschulden des Straßenerhalters muss nicht vorliegen. Der Anspruch auf Entschädigung ist bei sonstigem Anspruchsverlust innerhalb eines Jahres nachdem der Anspruchsberechtigte vom Eintritt des Schadens bzw. vermögensrechtlichen Nachteils Kenntnis erlangt hat, gegenüber dem Straßenerhalter geltend zu machen. Im Falle der Nichteinigung über die Entschädigung kann der Anspruchsberechtigte spätestens ein Jahr nach der Geltendmachung des Anspruchs (Einforderung der Entschädigung beim Straßenerhalter) die Festsetzung der Entschädigung beim Landesgericht Feldkirch beantragen; ansonsten erlischt der Anspruch. Für das gerichtliche Verfahren gelten die einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes sinngemäß. Einschlägig sind Bestimmungen des EisbEG über Gegenstand und Umfang der Entschädigung (II. Abschnitt des EisbEG) und über die Festsetzung der Entschädigung durch das Gericht (Abschnitt III.B des EisbEG).

Zu Z. 40 (§ 41 Abs. 2):

In § 41 Abs. 2 ist nunmehr - wie in § 40 Abs. 3 - vorgesehen, dass der Straßenerhalter für vermögensrechtliche Nachteile, die dem dinglich Berechtigten oder sonst Nutzungsberechtigten durch Maßnahmen nach Abs. 1 erwachsen, eine angemessene Entschädigung zu leisten hat. Der Anspruch auf Entschädigung ist bei sonstigem Anspruchsverlust innerhalb eines Jahres nach Eintritt des vermögensrechtlichen Nachteils gegenüber dem Straßenerhalter geltend zu machen. Bei Nichteinigung über die Entschädigung kann der Anspruchsberechtigte spätestens ein Jahr nach der

Geltendmachung des Anspruchs (Einforderung der Entschädigung beim Straßenerhalter) die Festsetzung der Entschädigung beim Landesgericht Feldkirch beantragen; ansonsten erlischt der Anspruch. Für das gerichtliche Verfahren gelten die einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes sinngemäß.

Zu Z. 41 (§ 43):

Abs. 1:

Nach Abs. 1 ist nunmehr – über die bisher in § 43 Abs. 1 StrG genannten Zwecke hinaus - eine Enteignung auch zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen, die für den Bau einer öffentlichen Straße nach anderen Rechtsvorschriften des Landes notwendig sind (z.B. nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung; vgl. § 37 Abs. 3 GNL), möglich. Diese Ausgleichsmaßnahmen können Grundstücke betreffen, die nicht Bestandteil der öffentlichen Straße sind.

Abs. 2:

Es soll nunmehr auch möglich sein, erforderlichenfalls auf fremden Grundstücken Lärmschutzfenster - auf Kosten des Straßenerhalters - einzubauen, um Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen durch eine öffentliche Straße auszuschließen. Die Grundsätze des § 1b (daher auch der Grundsatz der möglichsten Vermeidung von Belästigungen) sind bei Planung, Bau und Erhaltung öffentlicher Straßen zu beachten. Die vorliegende Regelung kann u.U. einen Beitrag zur Erreichung dieses Grundsatzes leisten.

Dies erleichtert gegebenenfalls auch die Realisierung von Straßenbauvorhaben, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 zu unterziehen sind.

Abs. 3:

Der Abs. 3 entspricht dem bisherigen § 44 Abs. 2 StrG.

Abs. 4:

Der Abs. 4 entspricht dem bisherigen § 44 Abs. 3 StrG.

Zu Z. 42 und 43 (§§ 44 und 45):

§ 44:

Der bisherige § 44 Abs. 1 StrG kann im Hinblick auf die Regelungen des §§ 1b, 5 Abs. 4 bzw. 9 Abs. 4 entfallen (Prüfung einer alternativen Trassenführung ist im Enteignungsverfahren nicht mehr erforderlich).

Wie oben bereits ausgeführt wurde, entspricht § 43 Abs. 3 und 4 des Entwurfs dem bisherigen § 44 Abs. 2 und 3 StrG.

Im § 44 des Entwurfs ist nunmehr geregelt, dass der Enteignete für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile angemessen zu entschädigen ist (vgl. bisher § 46 Abs. 1 StrG).

§ 45:

Das Enteignungs- und Entschädigungsverfahren ist in § 45 geregelt. Dabei wird nunmehr aber weitgehend auf die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes verwiesen, die sinngemäß anzuwenden sind (Abs. 2). Im Übrigen werden nur noch die notwendigsten Regelungen im Straßengesetz selbst getroffen (siehe Abs. 3 bis 7).

Der Abs. 3 (Baufrist) entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 48; die Baufrist wurde aber von 5 auf 6 Jahre ausgedehnt.

Der Abs. 4 (Bewertung nach den Verhältnissen im Zeitpunkt der Erlassung des Enteignungsbescheides) entspricht dem bisherigen § 46 Abs. 3 StrG.

Nach Abs. 5 kann binnen drei Monaten nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides die Festsetzung der Entschädigung beim Landesgericht Feldkirch beantragt werden (bisher nach § 47 Abs. 2 StrG beim Bezirksgericht).

Nach Abs. 6 kommen die Kostenbestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes (vgl. nunmehr § 7 Abs. 3 EisbEG in der Fassung BGBl. I Nr. 111/2010) nur hinsichtlich des gerichtlichen Entschädigungsverfahrens zur Anwendung; für das behördliche Verfahren gelten daher die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (vgl. §§ 74 ff AVG).

Der Abs. 7 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 49 Abs. 1 StrG.

Die bisherigen Regelungen in den §§ 45 Abs. 2 bis 6 und 46 bis 50 StrG können im Hinblick auf die verwiesenen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes und die Regelungen in §§ 44 und 45 des Entwurfs entfallen.

Zu Z. 44 und 45 (§ 50d Abs. 1 und 3):

Es handelt sich zum einen um sprachliche Anpassungen; weiters ist in Abs. 1 nunmehr vorgesehen, dass die Auflage des Entwurfs des Aktionsplanes im Interesse einer höheren Transparenz auch auf der Homepage des Landes Vorarlberg kundzumachen ist.

Zu Z. 46 und 47 (§§ 50e und 50f):

Im bisherigen § 50e StrG wird hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung für Aktionspläne auf sinngemäß anzuwendende Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes verwiesen.

Im Sinne der Einheitlichkeit und besseren Lesbarkeit wird nunmehr - analog den Bestimmungen über die Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich des Straßenkorridors (§§ 4b und 4c) und hinsichtlich des Straßen- und Wegekonzepts der Gemeinde (§§ 8a und 8b) - die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung und die Umweltverträglichkeitsprüfung direkt im Straßengesetz geregelt. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Z. 48 (§ 51):

Nachdem die Kostenbeteiligung bei Landesstraßen (vgl. bisher § 6 StrG) anders geregelt wird (vgl. nunmehr § 6a des Entwurfs) und in § 6a Abs. 5 bei Streitigkeiten über die Kostenbeteiligung eine Entscheidung der Landesregierung vorgesehen ist, haben die bisher für Streitfälle vorgesehene Kommission bzw. die damit in Zusammenhang stehenden Regelungen (vgl. § 51 Abs. 2 bis 5 StrG) zu entfallen. Der bisher vorgesehene Kommission kam keine praktische Bedeutung zu.

Zu Z. 49 (§ 52 Abs. 1):

Es werden lediglich die Verweise in § 52 Abs. 1 angepasst.

Zu Z. 50 (§ 54):

Der bisherige § 54 lit. g, h und o, der auf die - nunmehr entfallenden §§ 32, 33 und 39 Abs. 5 StrG - Bezug nimmt, hat zu entfallen bzw. ist entsprechend anzupassen. Im Übrigen soll die maximal zulässige Geldstrafe von bisher 400 auf 2000 Euro erhöht werden. Der § 54 wurde daher neu gefasst.

Zu Z. 51 (§ 55):

Der Verweis in Abs. 2 und 5 auf § 9 Abs. 7 (nunmehr Abs. 9) ist richtig zu stellen.

Zu Z. 52 (§ 55a):

Der bisherige § 55a StrG wird mit dieser Novelle obsolet. Die bisher geltenden Übergangsbestimmungen für die übernommenen Bundesstraßen können nunmehr

entfallen; es sollen für die Landesstraßen alt und neu dieselben Regelungen gelten. Der § 55a wird daher neu gefasst und enthält nur mehr die erforderlichen Übergangsbestimmungen zur vorliegenden Novelle.

Abs. 1 und 2:

Erteilte Zustimmungen nach § 3 StrG (Landestraßen alt) und nach § 28 BStG 1971 in der Fassung vor BGBl. I Nr. 50/2002 (übernommene Bundesstraßen) gelten als Zustimmungen nach § 3 bzw. 3a des Entwurfs. Diese Klarstellung ist erforderlich.

Abs. 3:

Straßenerhalter bei Landesstraßen ist das Land (vgl. § 5 Abs. 9), bei Gemeindestraßen die Gemeinde (vgl. § 9 Abs. 10). Nach § 4 Abs. 2 zweiter Satz müssen künftig - anders als bisher - auch Gehsteige im Eigentum des Straßenerhalters stehen, bei Gehsteigen an Landesstraßen also im Eigentum des Landes und bei Gehsteigen an Gemeindestraßen im Eigentum der Gemeinde. Der § 55a Abs. 3 enthält eine Übergangsbestimmung zu § 4 Abs. 2, in der klargestellt wird, dass sich das Eigentum an bestehenden Gehsteigen an Landes- oder Gemeindestraßen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Novelle nicht im Eigentum des betreffenden Straßenerhalters stehen (bei Landesstraßen nicht im Eigentum des Landes, bei Gemeindestraßen nicht im Eigentum der Gemeinde) durch diese Novelle unberührt bleibt. Diese Gehsteige müssen also weiterhin nicht im Eigentum des Straßenerhalters (Land bzw. Gemeinde) stehen.

Abs. 4:

Jene - wenigen - Vorhaben, bei denen die Planung bereits weit fortgeschritten ist, sollen nach der alten Rechtslage realisiert werden können; diesfalls ist keine Festlegung des Straßenkorridors (§ 4a) erforderlich für die Erklärung zur Landesstraße. Es wird dabei an ein durchgeführtes oder erst eingeleitetes UVP-Verfahren oder zumindest an das Vorliegen eines Feststellungsbescheides nach UVP-G 2000 angeknüpft.

Abs. 5:

Der § 5 Abs. 7 (genaue planliche Darstellung des Straßenverlaufs) soll sinngemäß auch für bereits bestehende Landesstraßen gelten. Wie in den Erläuterungen zu § 5 Abs. 7 ausgeführt wurde, ist mit der genauen planlichen Darstellung des Straßenverlaufs die zeichnerische Darstellung der Straßenachse gemeint; die Angabe des Regelquerschnitts ist bei bestehenden Landesstraßen jedoch nicht erforderlich. Auch die rechnerische Ermittlung der Straßenachse nach RVS ist bei bestehenden Landesstraßen nicht erforderlich. Es genügt für die planliche Darstellung des Straßenverlaufs in der anzupassenden Verordnung die planliche Darstellung der bestehenden Straße

(Fahrbahn) auf Grundlage von Orthofotos und der Straßenachse, ohne dass diese rechnerisch ermittelt wird.

Für die Anpassung der Verordnung ist eine Übergangsbestimmung erforderlich.

Abs. 6:

Bei bereits bestehenden Gemeindestraßen muss der Verlauf der Straße - in sinngemäßer Anwendung des § 9 Abs. 8 - nicht zwingend dargestellt werden, eine Anpassung der Verordnung soll jedoch erfolgen. Bei Gemeindestraßen, mit deren Bau zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes noch nicht begonnen wurde, hat jedoch gegebenenfalls eine entsprechende Anpassung der Verordnung über die Erklärung als Gemeindestraße bis zum 31. Dezember 2013 zu erfolgen.

Abs. 7:

Bereits erteilte Zustimmungen bzw. Ausnahmegewilligungen nach § 21 Abs. 2 BStG 1971 (bei übernommenen Bundesstraßen) gelten als Zustimmung bzw. ausnahmsweise Zulassung nach § 36 Abs. 3 des Entwurfs. Diese Klarstellung ist erforderlich.

Abs. 8:

Allfällige, zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle bereits anhängige Verfahren über Kostenbeiträge nach den §§ 6 Abs. 2 bis 7, 10 oder 11 Straßengesetz sowie anhängige Enteignungs- oder Enteignungsentschädigungsverfahren nach Bestimmungen des 10. Hauptstücks des Straßengesetzes sind nach den Bestimmungen in der Fassung vor dieser Novelle zu beenden. Dies wird durch Abs. 7 klargestellt.

Zu Z. 53 (§ 55b):

Diese Novelle soll erst am 1.1.2013 in Kraft treten, nachdem die - mit LGBl. Nr. 57/2011 verlängerte - Übergangsbestimmung des § 55a Abs. 4 bis 8 Straßengesetz am 31.12.2012 ausgelaufen ist (vgl. § 56 des Straßengesetzes).

Verordnungen nach den neuen bzw. geänderten Bestimmungen können bereits vor Inkrafttreten der Novelle erlassen werden, dürfen jedoch frühestens am 1.1.2013 in Kraft treten, ebenso Vereinbarungen zwischen Land und Gemeinden nach dem § 6 in der Fassung der Novelle.

Zu Z. 54 (§§ 56 und 57 StrG):

Die bisherigen §§ 56 und 57 StrG sind mittlerweile obsolet und können entfallen.

2. Zu Artikel II (Änderung des Gesetzes über Betreiberpflichten zum Schutz der Umwelt)

Aufgrund der Änderungen im Straßengesetz (Art. I) sind auch die entsprechenden Verweise auf Bestimmungen des Straßengesetzes im Gesetz über Betreiberpflichten zum Schutz der Umwelt anzupassen (vgl. Art II, § 7a Abs. 1 lit. b).

Der Verweis auf Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes in § 7a Abs. 2 kann entfallen, da das Straßengesetz, auf das verwiesen wird, nunmehr auch die betreffenden Bestimmungen über die Umweltverträglichkeitsprüfung enthält.

3. Zu Art. III (Änderung des Gesetzes über das Gemeindegut)

Es soll nunmehr im Gesetz über das Gemeindegut bei den Entschädigungsregelungen nicht mehr auf sinngemäß anzuwendende Bestimmungen des Straßengesetzes verwiesen werden, die dann ihrerseits wiederum auf Bundesrecht verweisen; es soll vielmehr direkt auf die einschlägigen bundesrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) über die Festsetzung der Entschädigung verwiesen werden, die sinngemäß anzuwenden sind.

Die Frist für die Geltendmachung des Anspruchs auf Entschädigung beträgt ein Jahr. Innerhalb eines (weiteren) Jahres nach Geltendmachung des Anspruchs kann bei Nichteinigung die Festsetzung der Entschädigung beim Landesgericht Feldkirch beantragt werden; ansonsten erlischt der Entschädigungsanspruch.

4. Zu Art. IV (Änderung des Rettungsgesetzes)

Es soll im Rettungsgesetz bei den Entschädigungsregelungen nicht mehr auf sinngemäß anzuwendende Bestimmungen des Straßengesetzes verwiesen werden, die dann ihrerseits wiederum auf Bundesrecht verweisen; es soll vielmehr direkt auf die einschlägigen bundesrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) über die Festsetzung der Entschädigung verwiesen werden, die sinngemäß anzuwenden sind.

Die Frist für die Geltendmachung des Anspruchs auf Entschädigung beträgt ein Jahr nachdem der Anspruchsberechtigte vom Eintritt des Schadens bzw. des vermögensrechtlichen Nachteils Kenntnis erlangt hat. Innerhalb eines (weiteren) Jahres nach Geltendmachung des Anspruchs kann bei Nichteinigung die Festsetzung der

Entschädigung beim Landesgericht Feldkirch beantragt werden; ansonsten erlischt der Entschädigungsanspruch.

5. Zu Art. V (Änderung des Katastrophenhilfegesetzes)

Zu Z. 1 bis 5 (§§ 9a Abs. 2 und 3, 25 Abs. 4, 30a Abs. 4 und 5):

Es soll auch im Katastrophenhilfegesetz bei den Entschädigungsregelungen nicht mehr auf sinngemäß anzuwendende Bestimmungen des Straßengesetzes verwiesen werden, die dann ihrerseits wiederum auf Bundesrecht verweisen; es soll vielmehr - neben einigen wenigen erforderlichen Entschädigungsregelungen im Katastrophenhilfegesetz (diese sind den Bestimmungen über die Enteignung im 10. Abschnitt des Straßengesetzes nachgebildet) - direkt auf die einschlägigen bundesrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) über die Festsetzung der Entschädigung verwiesen werden, die sinngemäß anzuwenden sind.

Die Frist für die Geltendmachung des Anspruchs auf Entschädigung beträgt ein Jahr nach Rechtskraft der behördlichen Verfügung oder Erlass der Verordnung. Innerhalb eines (weiteren) Jahres nach Geltendmachung des Anspruchs kann bei Nichteinigung die Festsetzung der Entschädigung beim Landesgericht Feldkirch beantragt werden; ansonsten erlischt der Entschädigungsanspruch.

Zu Z. 6 und 7 (§ 29a Abs. 4 letzter Satz und § 29b):

Die Bestimmungen dienen der Umsetzung von Art. 6 Abs. 3 letzter Unterabsatz und Abs. 5 und 6 der Richtlinie 2006/21/EG über die Bewirtschaftung von Abfällen aus der mineralgewinnenden Industrie (externe Notfallpläne für Abfallentsorgungseinrichtungen der Kategorie A). Im Übrigen wurde die Richtlinie 2006/21/EG durch den Bund umgesetzt (vgl. das Bundesgesetz, mit dem das Mineralrohstoffgesetz und das Abfallwirtschaftsgesetz 2002 geändert werden (Bergbauabfallgesetz), BGBl.Nr. I 115/2009).

„Abfallentsorgungseinrichtung“ ist nach Art. 3 Z. 15 der Richtlinie 2006/21/EG ein Bereich, der - für Abfallentsorgungseinrichtungen der Kategorie A unabhängig von einer zeitlichen Befristung - für die Sammlung oder Ablagerung von festen, flüssigen, gelösten oder in Suspension gebrachten mineralischen Abfällen ausgewiesen wird.

Abfallentsorgungseinrichtungen werden nach Anhang III der Richtlinie 2006/21/EG in Kategorie A eingestuft, wenn

- die Risikoabschätzung, bei der Faktoren wie derzeitige oder künftige Größe, Standort und Umweltauswirkungen der Abfallentsorgungseinrichtung berücksichtigt wurden, ergibt, dass ein Versagen oder der nicht ordnungsgemäße Betrieb, wie z.B. das Abrutschen einer Halde oder ein Dammbbruch, zu einem schweren Unfall führen könnte, oder
- die Anlage Abfälle enthält, die gemäß der Richtlinie 91/689/EWG ab einem bestimmten Schwellenwert als gefährlich eingestuft werden, oder
- die Anlage Stoffe oder Zubereitungen enthält, die gemäß den Richtlinie 67/548/EWG bzw. 1999/45/EG ab einem bestimmten Schwellenwert als gefährlich eingestuft werden (vgl. dazu auch die näheren Bestimmungen nach der Entscheidung der Kommission 2009/337/EG über die Festlegung der Kriterien für die Einstufung von Abfallentsorgungseinrichtungen gemäß Anhang III der Richtlinie 2006/217/EG).

Auch das Mineralrohstoffgesetz verweist bei der Bestimmung der Abfallentsorgungsanlagen der Kategorie A in § 119a Abs. 2 auf Anhang III der Richtlinie 2006/21/EG (vgl. § 119a Abs. 2 in Verbindung mit Abs. 1 Z. 1 MinroG). Bei Zweifeln des Bergbauberechtigten, ob die Voraussetzungen des Anhangs III der Richtlinie 2006/21/EG vorliegen (ein Fall des § 119a Abs. 1 Z. 1 MinroG vorliegt) entscheidet über Antrag des Bergbauberechtigten der Bundesminister, ob es sich um eine Abfallentsorgungsanlage der Kategorie A handelt.

Es ist nach derzeitigem Stand davon auszugehen, dass es in Vorarlberg keine Abfallentsorgungseinrichtungen der Kategorie A gibt.

Soweit im vorliegenden Entwurf auf die Richtlinie 2006/21/EG (Anhang III) verwiesen wird, ist diese Richtlinie im Falle ihrer Änderung nach Ablauf der Umsetzungsfrist in ihrer jeweils aktuellen Fassung anzuwenden.

Der Bergbauberechtigte hat einen (internen) Notfallplan zu erstellen (vgl. § 109 Abs. 1 MinroG). Nach § 119b Abs. 5 MinroG hat der Notfallplan die im Notfall vor Ort zu ergreifenden Maßnahmen zu enthalten. Dieser Notfallplan ist von der Bezirkshauptmannschaft bei der Erstellung des externen Notfallplanes nach § 29b Abs. 1 des vorliegenden Entwurfs zu berücksichtigen.

Der Bergbauberechtigte hat der Behörde nach § 119b Abs. 6 MinroG vor der Inbetriebnahme der Abfallentsorgungsanlage die für die Erstellung externer Notfallpläne erforderlichen Informationen zu übermitteln. Die Behörde hat die vom Bergbauberechtigten für die Erstellung externer Notfallpläne gelieferten Informationen den für den Katastrophenschutz zuständigen Behörden und dem Landeshauptmann zur

Verfügung zu stellen (§ 119b Abs. 7 MinroG). Der nach § 29b Abs. 1 des Entwurfs sinngemäß geltende § 29a Abs. 2 erster Satz des Katastrophenhilfegesetzes sieht gleichfalls eine (landesgesetzliche) Verpflichtung des Betreibers vor, innerhalb der von der Bezirkshauptmannschaft hierfür gesetzten Frist die für die Erstellung der externen Notfallpläne erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen.

Da die externen Notfallpläne für Abfallentsorgungseinrichtungen der Kategorie A sich – auch vor dem Hintergrund der dafür maßgeblichen EU-rechtlichen Bestimmungen – nicht wesentlich von den externen Notfallplänen für Seveso-II-Betriebe nach § 29a unterscheiden, wird in § 29b Abs. 2 bestimmt, dass der § 29a Abs. 2 erster Satz und § 29a Abs. 3 bis 7 sinngemäß gilt.

In § 29a Abs. 4 letzter Satz, der sinngemäß auch bei externen Notfallplänen für Abfallentsorgungseinrichtungen der Kategorie A anzuwenden ist, ist nunmehr ausdrücklich vorgesehen, dass bei der Erstellung des externen Notfallplanes die – aufgrund der Auflage zur öffentlichen Einsichtnahme – abgegebenen Stellungnahmen angemessen zu berücksichtigen sind, dies dient der Umsetzung von Art. 6 Abs. 5 letzter Satz der Richtlinie 2006/21/EG.

Zu Z. 8 bis 10 (§ 30a Abs. 6 bis 10):

Die vorgesehenen Bestimmungen über das Entschädigungsverfahren bei Enteignung für Schutzräume entsprechen den Entschädigungsregelungen im Straßengesetz (vgl. §§ 44 und 45 des Straßengesetzes [Art. I des Entwurfs] sowie die Erläuterungen dazu).

6. Zu Art. VI (Änderung des Wasserversorgungsgesetzes)

Es soll im Wasserversorgungsgesetz bei den Enteignungs- und Entschädigungsregelungen nicht mehr auf sinngemäß anzuwendende Bestimmungen des Straßengesetzes verwiesen werden, die dann ihrerseits wiederum auf Bundesrecht verweisen; es soll vielmehr direkt auf die einschlägigen bundesrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) verwiesen werden, die - mit bestimmten Ergänzungen bzw. Abweichungen - sinngemäß anzuwenden sind. Festgelegt wird, dass für die Bewertung des Enteignungsgegenstandes die Verhältnisse im Zeitpunkt der Erlassung des Enteignungsbescheides maßgebend sind. Außerdem kommen die Kostenbestimmungen des EisbEG nur hinsichtlich des gerichtlichen Entschädigungsverfahrens zur Anwendung. Im verwaltungsbehördlichen Verfahren gelten die Kostenbestimmungen des AVG.

7. Zu Art. VII (Änderung des Vorarlberger Abfallwirtschaftsgesetzes)

Zu Z. 1 bis 11 (§§ 1, 2 Abs. 2, 4, 6 Abs. 1, 7 Abs. 6 und 9 Abs. 3):

Hinsichtlich der gefährlichen Abfälle besteht eine ausschließliche Bundeskompetenz. Hinsichtlich der nicht gefährlichen Abfälle besteht eine Landeskompetenz, die jedoch durch die Bedarfskompetenz des Bundes eingeschränkt ist (vgl. Art. 10 Abs. 1 Z. 12 B-VG).

Der Bund hat seine Bedarfskompetenz für nicht gefährliche Abfälle durch das AWG 2002 umfassend in Anspruch genommen, insbesondere auch hinsichtlich der Ziele und Grundsätze sowie der Begriffsbestimmungen.

Das Vorarlberger Abfallwirtschaftsgesetz verweist in den §§ 1 und 2 auf das Abfallwirtschaftsgesetz 2002 des Bundes und legt die im AWG 2002 festgelegten Ziele und Grundsätze sowie Begriffsbestimmungen (auch) dem Vorarlberger Abfallwirtschaftsgesetz zugrunde.

Da die betreffenden Bestimmungen des AWG 2002 in Umsetzung der Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle mittlerweile geändert wurden, sollen nunmehr auch die Bestimmungen in den §§ 1, 2 Abs. 2 und 4 des V-AWG und die auf § 1 verweisenden Bestimmungen in den §§ 6 Abs. 1, 7 Abs. 6 und 9 Abs. 3 entsprechend angepasst werden.

Auf die Erläuterungen der Regierungsvorlage zur AWG-Novelle 2010 (BGBl. I Nr. 9/2011), GP XXIV RV 1005, insbesondere die Erläuterungen zu § 1 Abs. 4 (Entsorgungsautarkie, Prinzip der Nähe), und den Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 (Kapitel 8.1) wird verwiesen.

Zu Z. 12 bis 14 (§§ 13 Abs. 2 und 14 Abs. 1):

Es soll im Vorarlberger Abfallwirtschaftsgesetz (nunmehr: Landes-Abfallwirtschaftsgesetz) bei den Enteignungs- und Entschädigungsregelungen nicht mehr auf sinngemäß anzuwendende Bestimmungen des Straßengesetzes verwiesen werden, die dann ihrerseits wiederum auf Bundesrecht verweisen; es soll vielmehr - neben einigen wenigen erforderlichen Entschädigungsregelungen im Landes-Abfallwirtschaftsgesetz (diese orientieren sich an den Bestimmungen über die Enteignung im 10. Abschnitt des Straßengesetzes) - direkt auf die einschlägigen bundesrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) verwiesen werden, die mit den vorgesehenen Ergänzungen bzw. Abweichungen sinngemäß anzuwenden sind. Festgelegt wird insbesondere, dass für die

Bewertung des Enteignungsgegenstandes die Verhältnisse im Zeitpunkt der Erlassung des Enteignungsbescheides maßgebend sind. Außerdem kommen die Kostenbestimmungen des EisbEG nur hinsichtlich des gerichtlichen Entschädigungsverfahrens zur Anwendung. Im verwaltungsbehördlichen Verfahren gelten die Kostenbestimmungen des AVG.

8. Zu Art. VIII (Änderung des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung)

Zu Z. 1, 2 und 14 (§§ 2 Abs. 1 lit. c, 8 Abs. 2, 17 Abs. 1 und 2, 49 Abs. 1 bis 3, 58 Abs. 2):

Im Gesetz wird in mehreren Bestimmungen auf die Vorarlberger Naturschau Bezug genommen. Die Vorarlberger Naturschau wird mittlerweile in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung geführt. Der Firmenname dieser Gesellschaft lautet: „inatura Erlebnis Naturschau GmbH“. Auch die Bezeichnung „Umweltinstitut“ ist anzupassen.

Die Verweise werden daher richtig gestellt.

Bei der „inatura Erlebnis Naturschau GmbH“ gibt es neben der Geschäftsführung einen naturwissenschaftlichen Direktor bzw. eine Direktorin; zu den Hauptaufgaben des Direktors bzw. der Direktorin gehört die Geschäftsführung im Naturschutzrat. Eine entsprechende Berichtigung wird daher vorgenommen.

Zu Z. 3 bis 6 (§§ 18 Abs. 1 und 2 lit. a, 19 Abs. 1 und 21 Abs. 1):

In den Regelungen über den internationalen Artenschutz wird in mehreren Bestimmungen auf die Verordnung Nr. 3626/82/EWG verwiesen. Diese Verordnung wurde mittlerweile durch die Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels ersetzt. Die Verweise müssen daher richtig gestellt werden.

Die Verweise sind so zu verstehen, dass die Verordnung in ihrer jeweils aktuellen Fassung anzuwenden ist.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Verordnung (EG) Nr. 338/97 mittlerweile durch die Verordnung (EU) Nr. 709/2010 der Kommission vom 22. Juli 2010 geändert worden ist.

Zu Z. 7 (§ 26 Abs. 4):

Auch der Verweis auf die Richtlinie 79/409/EWG ist anzupassen (nunmehr: Richtlinie 2009/147/EWG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten).

Zu Z. 8 (§ 26a):

In mehreren Schutzgebietsverordnungen ist die Bestellung eines Gebietsbetreuers vorgesehen (z.B. § 6 der Verordnung über das Naturschutzgebiet Faludriga-Nova in Raggal, § 4 der Verordnung über das Europaschutzgebiet (Natura-2000-Gebiet) „Verwall“, § 5 der Verordnung über die Ruhezone „Vergaldatal“ in St. Gallenkirch oder § 6 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Lauteracher Ried“).

Im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit sollen die Gebietsbetreuer auch gesetzlich verankert werden.

§ 26a Abs. 1:

Ein Gebietsbetreuer kann nur dann bestellt werden, wenn dies in einer Schutzgebietsverordnung gemäß § 26 Abs. 1 vorgesehen ist.

Behörde ist die örtlich zuständige Bezirkshauptmannschaft. Die Bestellung erfolgt mit Bescheid.

§ 26a Abs. 2:

Der Verordnungsgeber kann die angeführten Voraussetzungen näher ausführen, also Festlegungen dazu treffen, wann ein Gebietsbetreuer oder eine Gebietsbetreuerin die erforderlichen Fach- und Ortskenntnisse aufweist.

§ 26a Abs. 3:

Die Gebietsbetreuer sollen die Behörde unterstützen und Nutzer sowie Besucher beraten und informieren. Behörde ist die örtlich zuständige Bezirkshauptmannschaft.

Nähere Festlegungen zum Aufgabenkreis sind in der Schutzgebietsverordnung zu treffen. Der Gebietsbetreuer muss nicht mit allen Aufgaben betraut werden, die im § 26a Abs. 3 beispielhaft angeführt sind.

§ 26a Abs. 4:

Die Behörde das Recht, die Bestellung jederzeit zu widerrufen. Im Übrigen sind in § 56a entsprechende Aufsichts- und Weisungsrechte der Behörde vorgesehen.

Behörde ist die örtlich zuständige Bezirkshauptmannschaft.

Zu Z. 9 (§ 33 Abs. 1 lit. a):

Es wird lediglich der Verweis auf das Baugesetz (nunmehr: § 2 lit. f Baugesetz) angepasst.

Zu Z. 10 (§ 43 Abs. 1 erster Satz):

Im § 43 Abs. 1 erster Satz wird – neben der Richtigstellung eines Verweises – die Ziehung von Proben durch Behördenorgane nunmehr ausdrücklich als Überwachungsmaßnahme angeführt.

Zu Z. 11 und 12 (§ 46 Abs. 4 und 5):

Es soll auch im Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung bei den Entschädigungsregelungen nicht mehr auf sinngemäß anzuwendende Bestimmungen des Straßengesetzes verwiesen werden, die dann ihrerseits wiederum auf Bundesrecht verweisen; es soll vielmehr direkt auf die einschlägigen bundesrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) über die Festsetzung der Entschädigung verwiesen werden, die sinngemäß anzuwenden sind.

Die Kostenbestimmungen des Eisenbahn-Entschädigungsgesetzes sollen jedoch nur hinsichtlich des gerichtlichen Entschädigungsverfahrens zur Anwendung kommen.

Zu Z. 13 (§ 48 Abs. 1):

Es wird klargestellt, dass die Gemeinde nicht nur gegen (letztinstanzliche) Bescheide der Landesregierung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 131 Abs. 2 B-VG erheben kann, sondern auch gegen Bescheide des Unabhängigen Verwaltungssenates (falls dieser Berufungsbehörde ist).

Zu Z. 15 (§ 54 Abs. 2):

Der bisherige § 54 Abs. 2 lit. a hat vorgesehen, dass nur Inländer als Naturwächter bestellt werden können.

Dieser Inländervorbehalt ist sachlich nicht gerechtfertigt und soll daher gestrichen werden. Auch die Altersbeschränkung soll entfallen.

Zu Z. 16 (§ 56a):

Eine Beleihung, d.h. die Übertragung hoheitlicher Befugnisse auf Rechtsträger, die außerhalb der Verwaltungsorganisation stehen, ist u.a. nur dann zulässig, wenn der Beliehene einem obersten Verwaltungsorgan unterstellt ist.

Es müssen in diesem Fall dem obersten Organ effektive Steuerungs- und Lenkungenfunktionen eingeräumt werden. Dies bedarf entsprechender gesetzlicher Regelungen.

Dem Naturwächter sind auch hoheitliche Befugnisse übertragen (er ist z.B. gemäß § 55 Abs. 2 berechtigt, Personen, die er bei Übertretungen antrifft, anzuhalten und zum Nachweis ihrer Identität zu verhalten). Dasselbe gilt für Wald-, Jagd- und Fischereiaufseher (vgl. § 56 Abs. 2). Auch der Gebietsbetreuer ist der Behörde unterstellt.

Es müssen daher entsprechende Aufsichts- und Weisungsrechte der Behörde vorgesehen werden.

Behörde ist die örtlich zuständige Bezirkshauptmannschaft.

9. Zu Art. IX (Änderung des Kanalisationsgesetzes)

Zu Z. 1 (§ 2 Abs. 2):

Es soll nunmehr in Anlehnung an § 2 Abs. 1 des Wasserversorgungsgesetzes klargestellt werden, dass - der Sammlung, Ableitung und Reinigung der in der Gemeinde anfallenden Abwässer dienende - Einrichtungen einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, an der die Gemeinde mit mindestens 51 % beteiligt ist, als öffentliche Abwasserbeseitigungsanlage im Sinne des § 2 Abs. 2 anzusehen sind.

Damit wird der Entschliebung des Landtages vom 15.12.2011 betreffend „Öffentliche Abwasserbeseitigung – Notwendigkeit einer rechtlichen Klarstellung“ entsprochen.

Zu Z. 2 und 5 (§§ 2 Abs. 5 und § 14 Abs. 1 lit. a):

Einer Anregung der Landesvolksanwältin folgend, soll der Begriff der Geschossfläche - der für die Berechnung des Anschlussbeitrages nach § 14 maßgeblich ist - dahingehend geändert werden, dass künftig die Außenwände bei der Geschossfläche nicht mehr zu berücksichtigen sind.

Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bereits mit LGBl. Nr. 53/2009 bzw. LGBl. Nr. 29/2010 die Baubemessungsverordnung dahingehend geändert wurde, dass Außenwände nicht (mehr) in die Gesamtgeschossfläche einzurechnen sind. Damit wurde den heutigen Anforderungen an die Energieeinsparung, welche die neue Bautechnikverordnung, LGBl. Nr. 83/2007, mit sich gebracht hat, Rechnung getragen.

Insofern erscheint es konsequent, nunmehr auch die Begriffsbestimmung des § 2 Abs. 5 des Kanalisationsgesetzes über die Geschossfläche (an die in § 14 Abs. 2 lit. a Kanalisationsgesetz anknüpft wird) entsprechend anzupassen und künftig bei der Geschossfläche die Außenwände nicht einzurechnen. Ein Bauherr, der eine bessere Wärmedämmung vorsieht (mit dadurch bedingten größeren Außenwandstärken), soll nicht durch einen höheren Anschlussbeitrag nach Kanalisationsgesetz „bestraft“ werden.

Das Kanalisationsgesetz sah in seiner Erstfassung (LGBl. Nr. 33/1976) eine Bemessungsgrundlage von 40% der Geschossfläche für die Berechnung des Anschlussbeitrages vor. Nicht zur Geschossfläche zählten damals Keller- und Dachgeschosse, die nicht jeweils zum überwiegenden Teil für Wohnzwecke geeignet sind oder betrieblichen Zwecken dienen.

Mit der Novelle LGBl. Nr. 62/1988 wurde der Geschossflächenbegriff geändert. Es sollten alle Geschossflächen, sofern der Raum darüber 1,80 m hoch war, als Bemessungsgrundlage herangezogen werden. Um Kostenneutralität zu wahren, wurde der Prozentsatz auf 27 gesenkt (vgl. § 14 Abs. 2 lit. a Kanalisationsgesetz).

Der Gemeinde soll es weiterhin möglich sein, insgesamt kostendeckende Beiträge bzw. Gebühren einzuheben.

Im § 14 Abs. 1 ist nunmehr aufgrund der künftigen Nichtberücksichtigung der Außenwände bei der Geschossfläche eine Erhöhung der Teileinheit nach lit. a (Geschossfläche von Gebäuden oder der Grundfläche sonstiger Bauwerke) von 27 % auf 30 % vorgesehen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass - wie schon bisher - der durch Kanalisationsbeiträge nicht gedeckte Teil der für die Errichtung der Abwasserbeseitigungsanlage erwachsenen Kosten als Errichtungskosten bei der Festsetzung der Kanalbenützungsgebühren nach Maßgabe des § 22 Kanalisationsgesetz berücksichtigt werden kann. Die Gemeinde ist daher weiterhin in der Lage, insgesamt kostendeckende Gebühren einzuheben.

Zu Z. 3 und 4 (§ 8 Abs. 3 bis 5):

Es soll im Kanalisationsgesetz bei den Enteignungs- und Entschädigungsregelungen nicht mehr auf sinngemäß anzuwendende Bestimmungen des Straßengesetzes verwiesen werden, die dann ihrerseits wiederum auf Bundesrecht verweisen; es soll vielmehr - neben einigen wenigen erforderlichen Entschädigungsregelungen im Kanalisationsgesetz (diese orientieren sich an den Bestimmungen über die Enteignung

im 10. Abschnitt des Straßengesetzes) - direkt auf die einschlägigen bundesrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) verwiesen werden, die mit den vorgesehenen Ergänzungen bzw. Abweichungen sinngemäß anzuwenden sind. Festgelegt wird insbesondere, dass für die Bewertung des Enteignungsgegenstandes die Verhältnisse im Zeitpunkt der Erlassung des Enteignungsbescheides maßgebend sind. Außerdem kommen die Kostenbestimmungen des EisbEG nur hinsichtlich des gerichtlichen Entschädigungsverfahrens zur Anwendung; im verwaltungsbehördlichen Verfahren gelten die Kostenbestimmungen des AVG.

Zu Z. 6 (§ 14 Abs. 7):

Es wird lediglich der Verweis auf das Raumplanungsgesetz angepasst.

Zu Z. 7 (§ 23 Abs. 2):

Die Behörde soll künftig nicht mehr verpflichtet sein, die Kanalbenützungsgebühren im Falle einer Vermietung, Verpachtung oder sonstigen Gebrauchsüberlassung den jeweiligen Inhabern (Mieter, Pächtern oder sonstigen Gebrauchsberechtigten) vorzuschreiben. Dies hat sich insbesondere im Falle von Mehrfamilienhäusern (mit Wohnungseigentum) als unzweckmäßig erwiesen. Die Behörde soll die Kanalbenützungsgebühr grundsätzlich auch in diesen Fällen dem Eigentümer vorschreiben können; bei Wohnungseigentum kann die Zustellung des Bescheides an den gemeinsamen Verwalter erfolgen (vgl. § 23 Abs. 1 letzter Satz i.V.m. § 11 Abs. 5 Kanalisationsgesetz).

Wenn der betroffene Eigentümer dies rechtzeitig verlangt und die erforderlichen Daten bekannt gibt, ist die Behörde aber verpflichtet, die Kanalbenützungsgebühr dem betreffenden Inhaber vorzuschreiben. Der Eigentümer haftet auch diesfalls - wie bisher - persönlich für die Abgabenschuld.

Handelt es sich um ein Wohnhaus mit mehreren Wohnungen im Wohnungseigentum und gibt es nur einen Wasserzähler für die gesamte Anlage, so ist der Wasserverbrauch der betreffenden Wohnung zu schätzen (vgl. § 20 Abs. 5 letzter Satz Kanalisationsgesetz). Hierbei kann der Wasserverbrauch der gesamten Anlage herangezogen und entsprechend dem Miteigentumsanteil des betreffenden Wohnungseigentümers der Schätzung zugrunde gelegt werden.