

# **Vorarlberger Landtag**

## **2. Sitzung**

**am 29. und 30. Jänner 1969**

Wir kommen nun zum Pkt. 2 der Tagesordnung: Das  
ist der Bericht des Rechts- und

Immunitätsausschusses und des Volkswirtschaftlichen Ausschusses über ein Gesetz über den Bau und die Erhaltung öffentlicher Straßen sowie über die Wegfreiheit (Straßengesetz) (Beilage 1/1969).

Die beiden Ausschüsse haben den Herrn Abg. Dipl.-Ing. Feierle mit der Berichterstattung beauftragt. Ich erteile ihm das Wort.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Hoher Landtag! In der Landtagssitzung vom 27. November 1968 wurde dem Rechts- und Immunitätsausschuß und dem Volkswirtschaftlichen Ausschuß die Regierungsvorlage Nr. 36 aus dem Jahre 1968 über ein Gesetz über den Bau und die Erhaltung öffentlicher Straßen sowie über die Wegfreiheit zur gemeinsamen Beratung zugewiesen. Die beiden Ausschüsse haben die Regierungsvorlage in einer gemeinsamen Sitzung am 15. und 16. Jänner 1969 eingehend beraten und eine Reihe von Abänderungen und Ergänzungen für notwendig befunden. Im Interesse der Übersichtlichkeit und einfacheren Geschäftsbehandlung haben die beiden Ausschüsse beschlossen, eine eigene Vorlage einzubringen, die den durch die Abänderungen und Ergänzungen der beiden Ausschüsse bereinigten Text der Regierungsvorlage enthält. Die beiden Ausschüsse haben mich beauftragt, dem Hohen Haus Bericht zu erstatten.

Aus der Zeit der Ersten Republik stammt das Gesetz betreffend den Bau und die Erhaltung öffentlicher nicht ärarischer Straßen und Wege (LGB1. Nr. 7/1921), das in Vorarlberg bis zum Jahre 1940 für die öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen und der Eisenbahnzufahrtsstraßen gegolten hat. Nach diesem Gesetz waren die Straßen entweder Konkurrenzstraßen oder Gemeindestraßen. Die Last des Baues und die Erhaltung der Konkurrenzstraßen und der Gemeindestraßen lagen bei den Gemeinden, soweit nicht das Land oder der Bund Beiträge gewährten. Für die Bundesstraßen galt das Bundesgesetz BGBl. Nr. 387/1921 und für die Eisenbahnzufahrtstraßen das Landesgesetz LGB1. Nr. 19/ 1873, in der Fassung des LGB1. Nr. 9/1883.

Durch die Verordnung zur Einführung von straßenrechtlichen Vorschriften in der Ostmark vom 30. Dezember 1939, Gesetzblatt für das Land Österreich Nr. 7/1940, wurden in Österreich das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934, Deutsches Reichsgesetzblatt Seite 243, und zwei Durchführungsverordnungen zu diesem Gesetz eingeführt. Danach wurden die Straßen, soweit es sich nicht um Gemeinde- und Privatstraßen handelte, in folgende Gruppen eingeteilt: Kraftfahrbahnen (Reichsautobahnen), Reichsstraßen, Landstraßen I. Ordnung und Landstraßen II. Ordnung. Von den Reichsautobahnen abgesehen, die durch ein besonderes Gesetz geregelt wurden, erfolgte die Einreihung der Straßen in eine der vorgenannten Gruppen durch die Aufnahme in das entsprechende Straßenverzeichnis. Träger der Straßenbaulast

war für Reichsstraßen das Reich, für Landstraßen I. O. der Reichsgau und für Landstraßen II. O. der Landkreis. Da der Aufbau der Landkreisverwaltung in Österreich infolge des Krieges ins Stocken geraten war, wurde die Baulast für die Landstraße II. O. vorläufig von den neu geschaffenen Reichsgauen der Ostmark getragen. In der Folge wurde angeordnet, daß bis zur Beendigung des Krieges die Landstraßen II. O. beim Reichsgau bleiben. Tatsächlich ist die Baulast für die Landstraßen II. O. bis zum Kriegsende vom Reichsgau, d. h. in Vorarlberg von der Selbstverwaltungskörperschaft Vorarlberg, getragen worden und wurde vom wiedererstandenen Land Vorarlberg bis jetzt weitergetragen.

Die verfassungsrechtliche Lage auf dem Gebiete des Baues und der Erhaltung von Straßen ist so, daß in dieser Hinsicht für Bundesstraßen der Bund und für alle anderen Straßen die Länder zuständig sind. Bundesstraßen sind diejenigen Straßen, die durch Bundesgesetz wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr als solche erklärt werden. Als Landesstraßen kommen diejenigen Straßen in Betracht, die außer den Bundesstraßen von überörtlicher Bedeutung sind. Hinsichtlich der Verpflichtung zum Bau und zur Erhaltung muß in der Praxis aber auch bei den Landesstraßen unterschieden werden zwischen solchen, die für den überörtlichen Verkehr notwendig sind und solchen, die hierfür zwar nicht notwendig, aber doch wichtig sind. Diese Unterscheidung könnte sich nicht zuletzt bei der Beurteilung der Kostenträgerschaft auswirken, wenn auch dieser Gesetzentwurf von einer diesbezüglichen Folgerung absieht.

In diesem Zusammenhang erhebt sich auch die Frage, in welcher Form die Erklärung von Landesstraßen zu erfolgen hat. Es kann wohl kein Zweifel darüber bestehen, daß die richtige Form die ist, daß das Gesetz die Grundsätze festlegt und die Landesregierung durch Verordnung im Rahmen dieser Grundsätze die Erklärung vollzieht. Da es sich um konkrete Einzelfälle handelt, kann es nicht Aufgabe der Gesetzgebung sein, diese im Detail zu regeln. Weil die Rechtswirkungen sich aber an einen unbestimmten Adressatenkreis richten, handelt es sich nicht um Bescheide, sondern um Verordnungen. Diese Form ist auch deswegen zweckmäßig, weil sich auf diesem Gebiete immer wieder Veränderungen ergeben und sonst auch bei Veränderungen von geringerer Bedeutung jeweils eine Gesetzesänderung erforderlich wäre. Der uns vorliegende Entwurf eines Straßengesetzes lehnt sich an den bereits im Jahre 1963 zur Stellungnahme ausgesandten Entwurf an, wurde dann auf Grund der in diesem Begutachtungsverfahren erstatteten Vorschläge und sonstigen Anregungen weitestgehend überarbeitet und im Jahre 1968 nochmals einem Begutachtungsverfahren zugeführt. Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, das für die öffentlichen Straßen in Vorarlberg bestehende Recht in formeller Hinsicht zu vereinheitlichen und hinsichtlich seines materiellen

Inhaltes die während der abgelaufenen Jahrzehnte gemachten Erfahrungen und zutage getretenen Bedürfnisse zu berücksichtigen, überdies müssen die geltenden straßenrechtlichen Vorschriften an das durch die Bundes-Verfassungsgesetz-Novelle 1962 neu geschaffene Gemeinderecht angepaßt und dementsprechend die Angelegenheiten, die nach Art. 118 Abs. 2 und 3 Ziff. 4 Bundes-Verfassungsgesetz dem eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden angehören, ausdrücklich als solche bezeichnet werden.

Die organisatorischen Bestimmungen sollen es unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse in Vorarlberg ermöglichen, den Bau und die Erhaltung der Straßen möglichst einfach, zweckmäßig und kostensparend zu regeln.

Durch die ungeahnte Entwicklung der Kraftfahrzeuge und die damit verbundenen enormen Steigerungen des Straßenverkehrs sind auch die Anforderungen an die Gebietskörperschaften nach Schaffung und Erhaltung eines den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Straßennetzes gestiegen. Umso weniger kann deshalb daran gedacht werden, die seit Jahren mit Erfolg wirksame Verwaltung der dem überörtlichen Verkehr dienenden Straßen ganz allgemein wieder nach unten auf Gemeindeverbände, seien es solche auf Bezirksebene oder sonstige Gemeindekonkurrenzen oder auch Gemeinden selbst, verlagern. Dementsprechend sieht der vorliegende Entwurf eines Straßengesetzes vor, daß alle Straßen, die für den überörtlichen Verkehr notwendig sind, als Landesstraßen erklärt werden, während die für den Verkehr innerhalb des Gemeindegebietes notwendigen Straßen Gemeindestraßen sein sollen. Eine weitere Gruppe sind diejenigen öffentlichen Straßen, die nicht Landesstraßen oder Gemeindestraßen sind. Sie gliedern sich nach dem Entwurf in Genossenschaftsstraßen und öffentliche Privatstraßen. Bei dieser Gruppeneinteilung entfällt auch das Bedürfnis einer rechtlichen Unterscheidung zwischen Landesstraßen I. O. und Landesstraßen II. O., die weitgehend in der Verschiedenheit des durch das Gesetz bestimmten Trägers der Straßenbaulast begründet war.

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht vor, daß die Straßenbaulast für Landesstraßen mit wenigen Ausnahmen vom Land getragen wird. Lediglich die Kosten für den Erwerb des zum Bau von Landesstraßen benötigten unverbauten Grundes sollen wie bisher durch die Gemeinde getragen werden. Auf der anderen Seite soll die Gemeinde wiederum die Möglichkeit haben, diese Kosten bis zu 30 Prozent auf die Liegenschaftseigentümer zu verumlagen, deren Grundstücke durch die Straße einen dauernden Vorteil erlangen. Die Gemeinde soll ferner das Recht haben, vom Eigentümer der durch den Bau einer Gemeindestraße erschlossenen Grundstücke Beiträge zu erheben, wenn diese Grundstücke durch die Straße einen dauernden Vorteil erlangt haben. Die Verumlagerung solcher Erschließungskosten erscheint im

Hinblick auf die immer stärker wachsenden Aufgaben der Gemeinden gerechtfertigt. Die Gemeinden sollen außerdem berechtigt sein, die Kosten für die Errichtung der Gehsteige teilweise auf die angrenzenden Grundeigentümer zu überwälzen.

Von allgemeinem Interesse wird in diesem Zusammenhang auch die Tatsache sein, daß es heute in Vorarlberg rund 245 km Landstraßen I. O., 270 km Landstraßen II. O., 2095 km Gemeindestraßen, 815 km andere öffentliche Straßen, so besonders die Konkurrenzstraßen, gibt, zusammen also 3425 km. Dazu kommen noch 225 km Bundesstraßen.

Der Gesetzesentwurf gliedert sich in folgende zwölf Abschnitte: 1. Abschnitt: Allgemeines, 2. Abschnitt: Landesstraßen, 3. Abschnitt: Gemeindestraßen, 4. Abschnitt: Genossenschaftsstraßen, 5. Abschnitt: öffentliche Privatstraßen, 6. Abschnitt: Wegefreiheit, 7. Abschnitt: Bau und Erhaltung, 8. Abschnitt: Schutz der öffentlichen Straßen, 9. Abschnitt: Vorübergehende Zwangsmaßnahmen, 10. Abschnitt: Enteignung, 11. Abschnitt: Behörden, Notstands-, Verfahrens- und Strafbestimmungen, 12. Abschnitt: Schlußbestimmungen.

Hoher Landtag! Namens des Rechts- und Immunitätsausschusses sowie des Volkswirtschaftlichen Ausschusses stelle ich den Antrag, der Ausschußvorlage, 1. Beilage aus dem Jahre 1969, betreffend ein Gesetz über den Bau und die Erhaltung öffentlicher Straßen sowie über die Wegefreiheit (Straßengesetz) die Zustimmung zu geben, und ich bitte den Herrn Präsidenten, die Generaldebatte zu eröffnen.

**Präsident:** Es hat sich der Herr Abg. Bosch zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

**Bosch:** Hoher Landtag! Der Entwurf des seit Jahren in Bearbeitung stehenden Landesstraßengesetzes liegt uns nun, nachdem er vom Rechts- und Immunitätsausschuß und vom Volkswirtschaftlichen Ausschuß dann nochmals überarbeitet wurde, in einer Neuauflage vor. Mit diesem Gesetz sollen die straßenrechtlichen Vorschriften, soweit sie in Gesetzgebung und Vollziehung dem Lande zustehen, nun nach den neuesten Erkenntnissen und Erfordernissen gefaßt werden. Aus der Vergangenheit liegen einige Vorschriften dieser Art vor. Die bedeutendsten, die eigentlich der Motorisierung bereits Rechnung getragen haben, stammen aus der reichsdeutschen Zeit. Sie sind durch das Überleitungsgesetz auch in der Zweiten Republik wirksam geworden. Durch die Verfassungsbestimmung im Art. 10 ist klargestellt, was Bundesstraßen sind, und, nachdem weitere Ausführungen bezüglich anderer Straßen nicht vorhanden sind, fallen nach Art. 15 der Bundesverfassung Gesetzgebung und Vollziehung über andere Straßen dem Lande zu. Der Bund selbst hat sich das Recht vorbehalten, d. h. er hat in der Verfassung den Nationalrat, also die Volksvertretung, bevollmächtigt, von sich aus, Straßen zu Bundesstraßen zu erklären. Dieses Recht soll nach diesem Gesetzestext der Volksvertretung im

Lande Vorarlberg nicht zustehen, obwohl im Bericht angeführt ist, daß andere Bundesländer diese Regelung vorsehen. Man verweist hier auf die Zweckmäßigkeit und die Einfachheit in der Verwaltung, wenn die Landesregierung durch Verordnung Straßen zu Landesstraßen erklären bzw. Landesstraßen auflösen will. Es ist eine Frage, ob das so viel mehr Arbeit gäbe, wenn die Volksvertretung damit beschäftigt wäre. Ich glaube es nicht, denn der Nationalrat muß in bezug auf Bundesstraßen jedesmal ein Gesetz verabschieden. Es wird in diesem Gesetz versucht, und ich glaube mit Erfolg, den ganzen Katalog der Straßen, die wir kennen und die sowohl für den öffentlichen Verkehr mit Fahrzeugen als auch für den Wanderbetrieb oder die Sportausübung vorgesehen sind, auszuführen. Es ist also eine viel weitergehende Ausführung der ganzen Verkehrsvorschriften, als wir dies bisher kennen. Die Gliederung in Landstraßen, in Gemeindestraßen, in Genossenschaftsstraßen, die hier neu aufgenommen sind, und in private Straßen mit öffentlichem Verkehr ist sehr übersichtlich und ich glaube im Grunde genommen gut geraten.

Die Freiheitliche Partei hat, weil sie glaubt, daß dieses Gesetz ein sehr wichtiges Gesetz ist, und weil wir wissen, daß es die Gemeinden in großem Ausmaße berührt, im ganzen Land ihre in den Gemeindestuben sitzenden Gemeindevertreter zusammengerufen und mit ihnen dieses Gesetz durchgearbeitet. Dabei sind einige wesentliche Stellungnahmen zutage getreten, und zwar erstens einmal der § 6, der vorsieht, daß die Gemeinden dem Land für den Bau von Landesstraßen den Grund kostenlos erwerben müssen, d. h. die Gemeinde muß die Grundkosten bezahlen und den so erworbenen Grund dem Straßenerhalter Land übertragen. Man sieht hierin eine nicht passende und nicht gerechtfertigte Maßnahme bzw. Vorschrift. Nachdem in der Einleitung des Gesetzes gesagt wird, daß der Straßenerhalter auch die Straßenbaulast zu tragen hat, nachdem der Bund dies auch tut und die Gemeinden es selbstverständlich auch tun müssen, ist nach Ansicht unserer Fraktionen in den Gemeindestuben und auch des Gemeindeverbandes nicht einzusehen, warum in diesem Falle bei Landstraßen ausgerechnet das Land sich dieser Kosten, dieses Teiles der Straßenbaulast entschlagen will. Man verweist hier auf eine eingefahrene Praxis, aber meiner Meinung nach lassen sich die Argumente, die dazu vorgebracht werden, nicht aufrechterhalten, und man muß damit rechnen, daß einige Gemeinden dann wahrscheinlich das nicht einsehen werden, und man muß damit rechnen, daß unter Umständen so viele Gemeinden zusammenkommen, die gegen diesen Teil des Gesetzes sich zur Wehr setzen werden.

Ein weiterer Einwand kam von den Bürgern, und zwar der, daß in der ursprünglichen Fassung vorgesehen war, daß der Grundanrainer den Gehsteig sauberzuhalten habe. Das ist schon bisher eine nicht aufrechtzuerhalten

tende Verpflichtung gewesen; denn man kann in locker verbauten Gebieten einem Grundbesitzer, der ein Hektar Boden hat, das auf 100 m am Gehsteig anliegt, wenn er einen oder zwei km weit weg wohnt, nicht zumuten, daß er den Gehsteig räumt. Im Ausschuß ist dann eine diesbezügliche Änderung gekommen. Der Gehsteiganrainer ist dazu nur noch verpflichtet, wenn er eine Bauparzelle hat, und im zumutbaren Ausmaß, also man wird künftig von ihm verlangen können und verlangen müssen, daß er vor seiner Türe selbst den Schnee wegräumt, was allerdings heutzutage schwierig ist; er muß nicht nur räumen, er muß auch streuen. Nachdem heutzutage meistens Ölfeuerungen unterhalten werden und Asche nur noch in den weniger Haushalten anfällt, wird es dem Verpflichteten schwierig, den Gehsteig tatsächlich auch zu bestreuen, wenn nicht die Gemeinde selbst ihm das Streugut zur Verfügung stellt. Ein diesbezüglicher Antrag ist, glaube ich, von unserer Fraktion im Ausschuß gestellt worden. Er ist nicht angenommen worden, er wird deshalb noch einmal nachgereicht werden.

Zu weiteren Diskussionen führte der Umstand, daß man Mauten einheben kann, wenn Straßen in besondere Gegenden gebaut werden, wenn sie besondere Naturschönheiten erschließen, wenn sie übermäßige Steigungen aufweisen und die Erstellung deshalb mit entsprechend hohen Kosten verbunden ist. Ich habe selbst versucht, dem entgegenzuhalten, daß schon bisher die Möglichkeit bestand, Mauten einzuheben und daß in diesem Sinne bisher kein Mißbrauch getrieben wurde und daß es eigentlich jedem selbstverständlich erscheint, der über die Silvrettastraße fährt, daß er auch eine Maut bezahlt. Aber trotzdem ist man in der breiten Öffentlichkeit der Meinung, daß man in einem Fremdenverkehrsland mit dem Einheben von Mauten sehr vorsichtig sein sollte.

Mit diesem Gesetz werden schließlich eine ganze Menge früherer Rechtsvorschriften außer Kraft gesetzt. Es bedeutet dieses Gesetz also eine absolute und erfreuliche und ausgiebige Rechtsbereinigung. Mit Ausnahme dieser drei erwähnten Einwände konnte sich unsere Fraktion mit diesem Gesetz einverstanden erklären. Wir werden uns erlauben, bei Behandlung der einzelnen Paragraphen selbst noch eingehend Stellung zu nehmen.

**Präsident:** Jetzt ist der Herr Abg. Graf zum Wort gemeldet.

**Graf:** Hoher Landtag! Das Straßengesetz, das uns vorliegt, soll heute zum Beschluß erhoben werden. Nun gestatten Sie mir, meine Dame, meine Herren, daß ich einige grundsätzliche Ausführungen zu diesem Gesetz mache und mich zuerst mit der Entwicklung der Wege im allgemeinen befasse. In der frühgeschichtlichen Zeit, als der mitteleuropäische Raum noch dicht bewaldet war, konnten Rohstoffe und nach dem heutigen Begriff Waren über eine Strecke von kaum 100 Kilometer nur

schwer oder überhaupt nicht befördert werden. Bis ins späte Mittelalter hinein sind auf Landwegen relativ geringe Gütermengen befördert worden. Die römischen Wege dienten meist nur militärischen Zwecken. Im mitteleuropäischen Raum waren auch die römischen Wege für den Transport größerer Gütermengen kaum geschaffen. Die großen Karawanenwege im asiatischen Raum, die Zinn-, Eisen-, Gold-, Bernstein- und Salzstraßen sind die ersten Zeugen langer und längster Handelswege. Die Besiedelung des mitteleuropäischen Raumes erforderte die Anlegung von Wegen. Nach und nach entstand ein relativ dichtes Wegenetz. Obwohl schon blühende Stadtgemeinschaften entstanden waren, reichte der Wegebau bei weitem nicht aus, den Landverkehr zu intensivieren. Es ist erstaunlich, daß bis ins 18. Jahrhundert die römische Straßenbaukunst noch nicht überboten werden konnte. Zölle, Mauten und andere Abgaben, die eingehoben wurden, verwendete man damals schon zum größten Teil für den Unterhalt der Wege. Verschiedene Städte erließen Straßenrechte, zusammen mit dem sogenannten Straßenzwang. Nach und nach entstand der Begriff einer öffentlichen Straße. Damals war der Begriff einer öffentlichen Straße dadurch besonders dargestellt, daß eine sechs Meter breite Fahrbahn als eine öffentliche Straße anzusehen war. Wir kennen erst um das Jahr 1700 Wegeordnungen, die eine Reihe von Vorschriften enthielten, so die Spurweite der Wagen, die Belastungen der Wege durch Fahrzeuge und Bestimmungen, wie die Mittel zur Erhaltung dieser Wege aufgebracht werden. Das Eisenbahnzeitalter in Verbindung mit dem Industriezeitalter hat eine umwälzende Entwicklung im Verkehrswesen gebracht. Der Landwegebau kam damals sehr stark ins Hintertreffen. Die Verkehrsbewältigung des sehr rasch anwachsenden Güterstroms wurde von den Eisenbahnen übernommen. Das Industriezeitalter bescherte uns auch das Automobil und im Laufe der Jahrzehnte die vielen Abwandlungen dieses Verkehrsmittels. Die mengenmäßige Zunahme dieses Verkehrs- und Fortbewegungsmittels machte es geradezu gebieterisch notwendig, daß mit dem Landwegebau neu begonnen werden mußte. Regierungen und Parlamente mußten sich mit der Frage beschäftigen, neue Rechtsnormen entstanden. Die Beanspruchung von Grund und Boden für Verkehrsflächen wurde immer größer. Eigentumsrechte wurden eingeschränkt, Enteignungen mußten in nicht wenigen Fällen durchgesetzt werden. Unzählige Rechtsvorschriften, Gesetze, Verordnungen, Erlässe gaben den Behörden die Möglichkeit, das Straßennetz den Erfordernissen anzupassen. Die Begriffe öffentliche Straße, Gemeingebrauch, Baulast, Wegfreiheit usw. mußten aus der Überlieferung neu durchdacht werden. Die Zuordnung der Straße an den Straßenerhalter wurde neu geregelt.

Das Straßengesetz, das wir heute zum Beschluß erheben werden, bringt in formeller Hinsicht eine umfassende Rechtsbereinigung.

Wir haben es ab diesem Zeitpunkt nur mit einem Gesetz zu tun. Es gibt nach diesem Gesetz vier verschiedene Straßenerhalter: das Land, die Gemeinden, Straßengenossenschaften und Besitzer von öffentlichen Privatstrassen; in formeller Hinsicht eine klare Unterscheidung der Besitzverhältnisse. Landstraßen I. und II. Ordnung gehören der Vergangenheit an. Es gibt daher nur noch Landesstraßen, Gemeindestraßen, Genossenschaftsstraßen und private öffentliche Straßen.

In materieller Hinsicht wird dieses Gesetz den Erfahrungen der technischen Wissenschaften, dem technischen Fortschritt und den verkehrstechnischen Erfordernissen Rechnung tragen. Auf die verfassungsmäßigen Erfordernisse zur Erlassung eines Landesstraßengesetzes einzugehen, ist insofern nicht notwendig, weil dies der Herr Berichterstatter ohnehin schon getan hat, und darüber hinaus eine Diskussion abzuführen über Zentralismus und Föderalismus ist in diesem Hause seit 1966 verpönt, und nachdem diese Wäsche woanders zu waschen ist als in diesem Hause, will auch ich mich über dieses Thema nicht länger äußern. Derzeit gibt es in Vorarlberg, wie auch der Herr Berichterstatter gesagt hat, 515 km Landesstraßen, 2095 km Gemeindestraßen und 815 km andere öffentliche Straßen und nur 225 km Bundesstraßen.

Dieses Gesetz ist in 12 Abschnitte eingeteilt und umfaßt 57 Paragraphen — eine umfangreiche Rechtsvorschrift. Alle Straßenerhalter treten als Träger von Privatreechten auf. Diesem Grundsatz treten auch wir als Sozialistische Fraktion bei. Der ordentliche Rechtsweg aller Beteiligten ist leider nicht in allen Fällen offen. Der zweite Abschnitt war der umstrittenste. Er behandelt die §§ 5 bis 8, also die Landesstraßen. Im § 5 wird die Regierung ermächtigt, durch Verordnung Straßenzüge zu Landesstraßen zu erklären oder solche zu erklären, die im Vorentwurf zum Bau beabsichtigt sind. Alle Straßen, die dem überörtlichen Verkehr dienen, sind zu Landesstraßen zu erklären. Erfreulich war bei der Ausschlußberatung, daß vor der Erlassung der Verordnung der Volkswirtschaftliche Ausschuß Gelegenheit haben wird, in diesen Straßenkatalog Einsicht zu nehmen und in etwa auch mitzuwirken bei der Erstellung dieses Straßenkatalogs. Die Frage der Kostenbeiträge regelt der § 6, eine Verteilung der Lasten zwischen Land, Gemeinden und Grundbesitzern, die an einer Straße angrenzen — ein Interessenausgleich, der auf verschiedene Umstände abstellt, Vorteile und Nachteile ausgleicht und in dieser Form akzeptabel erscheint.

In den Ausschlußberatungen, die zwei volle Tage umfaßten, wurden über den § 6 ausführlich und eingehend beraten. Im Rahmen der allgemeinen Aussprache, so glaube ich jedenfalls, würde es zu weit führen, auf Einzelheiten einzugehen. In der Spezialdebatte ist dazu ohnedies Gelegenheit genug. Wie immer man Kostenbeiträge für den Straßenbau konstruiert, voll befriedigend wird keine Regelung

ausfallen. Härten für Gemeinden können gemildert werden, und die Regierung wird im Einzelfall nach Maßgabe dieses Gesetzes die nötigen Entscheidungen fällen. Ein Benützungsentgelt ist ebenfalls vorgesehen. Es handelt sich hier nicht um eine Maut. Ich möchte das sehr deutlich sagen. Eine Maut ist etwas anderes als ein Benützungsentgelt, das in dem einen oder anderen Falle vorgeschrieben werden kann. Auf Straßen, die Naturschönheiten erschließen und größere Höhenunterschiede überwinden, können die Fahrzeuge mit einem Benützungsentgelt belegt werden. Dieser Grundsatz ist in unserer Fraktion nicht anstößig vermerkt worden. Die weiteren Abschnitte behandeln die Gemeinde-, Genossenschafts- und öffentlichen Privatstraßen. Nach diesem Gesetz haben auch die Gemeinden zu erklären, welche Straßen in das Verzeichnis der Gemeindestraßen aufzunehmen sind, welche Straßen Gemeindestraßen werden müssen: Straßen, die ganzjährig bewohnte Siedlungen von mindestens 100 Einwohner erschließen. Auch die Gemeinden können Kostenbeiträge und Benützungsentgelte beschließen und vorschreiben. Für Genossenschaftsstraßen und öffentliche Privatstraßen sind dieselben Bestimmungen vorgesehen. Endlich sind Bestimmungen über Gehsteige gesetzlich verankert. Auch bei Gehsteigen sind Kostenbeiträge vorgesehen. Im § 31 sind Bestimmungen über das Säubern und Bestreuen der Gehsteige enthalten; in diesem Paragraph ist ja auch die Zumutbarkeit dieser Arbeit sehr deutlich zum Ausdruck gebracht worden. Darüber hinaus gibt es auch Möglichkeiten für die Gemeinden, beim Säubern und Bestreuen der Gehsteige ihre guten Dienste anzubieten. Der Abschnitt 6 behandelt in fortschrittlicher Weise die Wegfreiheit, die Wegfreiheit in unproduktivem Gebiet, im land- und forstwirtschaftlich genutzten Betrieb und am Bodenseeufer. Der Bau und die Unterhaltung, der Schutz der öffentlichen Straßen, die Enteignungs-, Behörden-, Notstands-, Verfahrens\* und Strafbestimmungen runden das umfangreiche Gesetzeswerk ab.

Die Vorarbeiten zum Straßengesetz haben im Jahre 1963 begonnen. Zahlreiche Stellungnahmen sind eingeholt worden. Es ist nicht nur ein Entwurf erarbeitet worden, jedoch erst 1968 kam dieser Entwurf als Regierungsvorlage ins Haus. Die Regelung der Kompetenzverhältnisse auf dem Straßensektor ist schon längst fällig. Dieses Gesetz ist parlamentarisch gut durchgearbeitet worden. Ich darf annehmen, daß die Klubs diesem Gesetz eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt haben. Jedenfalls haben der Rechts- und Immunitätsausschuß und der Volkswirtschaftliche Ausschuß in einer zweitägigen Beratung jede Einzelheit gründlich überlegt. Land, Gemeinden und anderen Straßenerhaltern werden Rechte und Pflichten auferlegt, die beträchtliche Mittel erfordern werden. Die Privatbesitzer von Grundflächen, die zum Bau von Landes-, Gemeindestraßen und anderen Straßen benötigt werden, sind zu den verschiedensten Duldungen ver-

pflichtet. Die freie Verfügbarkeit wird beträchtlich eingeschränkt. Es ist zu hoffen, daß dieses Gesetz durch die vermehrten Anforderungen an Verkehrsflächen ein brauchbares Instrument bleibt. Wenn die Prognosen nur annähernd zutreffen, die bezüglich der Zunahme des Kraftwagenverkehrs angestellt wurden, werden wir in Vorarlberg mit den jetzt vorhandenen Verkehrsflächen nicht auskommen. Alle Beteiligten nach diesem Gesetz, Körperschaften, Private und nicht zuletzt die Straßenbenützer selbst, sollten sich klar darüber werden, daß die diesem Gesetz innewohnende Dynamik einem öffentlichen Erfordernis gerecht zu werden versucht.

Ich habe namens meiner Fraktion hier zu erklären, daß wir diesem Gesetz die Zustimmung erteilen wollen, darf aber auch auf die Spezialdebatte verweisen.

**Präsident:** Ich begrüße in der Zwischenzeit die Maturaklasse der Höheren technischen Lehranstalt in Bregenz, die unseren Beratungen beiwohnt, und besonders auch unseren langjährigen Straßenreferenten, Herrn Landesrat Vögel, auf der Galerie.

Nun hat sich zum Wort gemeldet der Herr Landesrat Müller. Ich erteile es ihm.

**Müller:** Hohes Haus! Ich möchte die Worte meines Vorredners unterstützen und vielleicht noch einmal festhalten, daß wohl kaum ein Gesetz im Vorarlberger Landtag und in den Ausschüssen (im Volkswirtschaftlichen Ausschuß und im Finanzausschuß) so gründlich und mit so viel Interesse beraten wurde, wie das bei diesem Gesetz der Fall war. Allein die österreichische Volkspartei hat 37 Abänderungsanträge zur Regierungsvorlage gestellt, eine große Menge die Sozialisten, eine große Menge die Freiheitlichen. Man muß besonders hervorheben, daß in voller Einmütigkeit beraten wurde und daß man bei all diesen Beratungen das Gefühl hatte, daß wirklich das Interesse, ein gutes Werk zu schaffen, bei allen Fraktionen im Vordergrund stand. Das möchte ich ganz besonders hervorheben.

Nun will ich aber noch einige Fragen anschnitten und auf einige Punkte hinweisen, die vom Standpunkt der Landesstraßenbauverwaltung von besonderem Interesse sind, obwohl die Vollziehung dieses Straßengesetzes eigentlich Sache des Verkehrsreferenten ist. Lassen Sie mich auf einige Punkte nur ganz besonders hinweisen, die, wie ich glaube, markant in diesem Gesetz sind. Zunächst ist außerordentlich zu begrüßen, daß wir in Hinkunft endlich eine klare Rechtslage erhalten, denn das Durcheinander von alten Landesvorschriften, von alten Bundesvorschriften und von ehemals reichsdeutschem Recht hat auch für den Bau und die Erhaltung der Landesstraßen erhebliche Schwierigkeiten mit sich gebracht. Wir wissen, daß durch diese Gesetzeswerdung allein 13 bisher bestandene Gesetze und Verordnungen aufgehoben werden. Ein wichtiger Punkt, der noch manche Diskussion mit sich bringt, ist sicherlich der, daß nunmehr im § 5

des Gesetzes eine klare Grundlage für die Neufeststellung des Landesstraßenverzeichnisses verankert ist. In diesem Zusammenhang darf auch erwähnt werden, daß es in Hinkunft durchaus denkbar ist, daß sich die Landesstraßenverwaltung als einfaches Mitglied beispielsweise auch an Genossenschaftsstraßen beteiligen kann. Hiedurch wird eine ganz neue Form der Finanzierung, eine neue Form des Zusammenwirkens geschaffen werden. Ganz wichtig ist auch, daß die Rechte und Pflichten des Straßenerhalters nach modernen Grundsätzen übersichtlich festgelegt wurden. Dazu zählen auch insbesondere Grundsätze für die technische Bauausführung, wie sie in den §§ 28 bis 32 im Gesetz enthalten sind.

Eines der umstrittensten Kapitel ist naturgemäß die Lösung der Kostenfrage. Ich glaube, daß hier ein tragbarer Kompromiß zwischen Land und Gemeinden gefunden wurde, der dazu beitragen wird, sowohl den Interessen des Landes als auch denen der Gemeinden zu dienen. Es handelt sich insbesondere um die Frage der Grundablöse und der Gehsteigerrichtung. Hier darf ich vielleicht doch den im Landtag tätigen Bürgermeistern und Gemeindevertretern für das Verständnis danken, das sie diesem Gesetz in den Ausschüssen entgegengebracht haben. Zur Kostenfrage gehört auch das Verhältnis vom Straßenerhalter zum Straßenbenützer. Auch hier bedeutet das neue Gesetz einen Interessenausgleich. Hervorheben möchte ich weiter die Möglichkeit der Einhebung einer nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen zu zahlenden Maut für Höhen- und Ausflugsstraßen, wodurch ebenfalls eine neue Finanzierungsmöglichkeit geschaffen wird. Ich glaube, daß wir als Benützungsentgelt in diesem Falle eben Maut sagen. Es ist hier für den Fall, wie es im Gesetz festgelegt ist, kein Unterschied. Etwas anderes ist es ja in anderen Paragraphen, wo wir Gelder festlegen und gewissen Straßenbenützern aufliegen, wenn sie die Straße in übergebührlichem Maße beanspruchen. Das ist dann, glaube ich, nicht mehr als Benützungsentgelt zu bezeichnen. Auch die Frage, was mit Straßengrundstücken zu geschehen hat, die zu diesem Zwecke nicht mehr gebraucht werden, findet erstmals eine Lösung. Ich verweise auf den § 8 Abs. 1.

Von großer Bedeutung sind auch die neuen Bestimmungen über den Schutz des Straßenkörpers, die auf Grund langjähriger Erfahrungen nun in diesem Gesetz neu gefaßt wurden. Schließlich bringt das Gesetz auch lang erwartete Regelungen über die Vorarbeiten für einen Straßenbau, wie z. B. die Bausperre, und es gibt auch neue Wege für das nun einmal unvermeidliche Enteignungsverfahren. Auch hier kam es darauf an, die Interessen der betroffenen Eigentümer und diejenigen der Allgemeinheit miteinander so weit als möglich in Einklang zu bringen. Daß die Vorlage von der Einführung einer eigenen Genehmigungspflicht für den Bau von Landesstraßen absieht, halte ich für absolut richtig. Es hätte wenig

Sinn, wenn die Landesregierung als Behörde der Landesregierung als Bauherr Bewilligungen erteilen würde. Da es sich im wesentlichen um Sachfragen und nicht um Rechtsfragen handelt, wäre auch für den Verwaltungsgerichtshof wenig Betätigungsfeld vorhanden. Durch die Vorschrift der öffentlichen Auflage des Lageplanes, die ja neu in diesem Gesetz verankert wird, wird dem Informations- und Reklamationsbedürfnis der betroffenen Bevölkerungskreise nunmehr ohnedies weitgehend entgegengekommen.

Abschließend möchte ich hoffen, daß das neue Gesetz für die Landesstraßenverwaltung und den dringend notwendigen Ausbau unserer Landesstraßen in der Praxis eine wirkliche Hilfe und nicht etwa ein zusätzliches Hindernis sei.

**Präsident:** Weitere Wortmeldungen zur allgemeinen Aussprache liegen nicht vor. Der Herr Berichterstatter hat das Schlußwort. Er verzichtet darauf. Wir können daher nun in die Beratung der Vorlage im einzelnen eintreten und kommen zum 1. Abschnitt, § 1.

**Dipl.-Ing. Feierle:** § 1 — öffentliche Straßen. Der § 1 sagt, daß die öffentlichen Straßen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zu bauen und zu erhalten sind. Im Abs. 2 wird ausdrücklich festgehalten, daß dieses Gesetz auf Bundesstraßen keine Anwendung findet. Für die Bundesstraßen gilt das Bundesstraßengesetz. Die Absätze 3 bis 5 definieren den Begriff „Straße“ und den Begriff „öffentliche Straße“. Nach Abs. 3 sind Straßen im Sinne dieses Gesetzes bauliche Anlagen, die mit einem Grundstück in fester Verbindung stehen und dem Verkehr von Fußgängern, Tieren und Fahrzeugen dienen. Zur Klarstellung wird ausdrücklich gesagt, daß unter einer Straße auch ein Weg oder Platz zu verstehen ist. Ohne Bedeutung ist, ob die Straße jeder Art oder nur bestimmten Arten des Verkehrs dient, ob es sich beispielsweise um eine Autostraße, einen Radweg oder um einen Fußweg handelt. Der Abs. 4 ergänzt den Abs. 3 durch eine Aufzählung der im Zuge von Straßen möglichen Anlagen und bestimmt, daß solche Anlagen Bestandteile der Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind. Nicht als Bestandteil der Straße gelten einerseits dem Verkehr dienende bewegliche Anlagen, andererseits Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs. Der Abs. 5 besagt, daß eine Straße dann eine öffentliche ist, wenn sie dem Gemeingebrauch gewidmet ist. Die öffentlichen Straßen gliedern sich in Landesstraßen, Gemeindestraßen, Genossenschaftsstraßen und öffentliche Privatstraßen. Güterwege im Sinne des Güter- und Seilwegesetzes und Forstwege im Sinne des Forstrechtsbereinigungsgesetzes sind keine öffentlichen Straßen. Sie können jedoch zu öffentlichen Privatstraßen werden, wenn sie unter den im § 20 Abs. 1 dieser Vorlage festgesetzten Voraussetzungen ausdrücklich als solche erklärt werden oder wenn sie während 20 Jahren stillschweigend dem Gemeinge-

brauch gewidmet sind. Im Abs. 6 wird bestimmt, unter welcher Bezeichnung die öffentlichen Straßen im Grundbuch einzutragen sind. Bisher wurden die öffentlichen Straßen unter verschiedenen Bezeichnungen, wie öffentliches Gut, öffentliches Straßengut, öffentliche Straße, Wege, und Plätze usw. eingetragen. Nunmehr soll eine einheitliche Bezeichnung eingeführt werden. Diese Bestimmung verfolgt auch den Zweck, eine Bereinigung in den Grundbüchern durchzuführen. Klargestellt sei, daß aber die Eigenschaft eines Grundstückes als öffentliche Straße nicht von seiner Bezeichnung im Grundbuch, sondern ausschließlich von der Widmung zum Gemeingebrauch abhängig ist. Ob einem Grundstück diese Eigenschaft zukommt, hat allein die Behörde zu entscheiden. Im Abs. 7 wird gesagt, daß bei Grundstücken einer öffentlichen Straße, die infolge Auflassung oder Verlegung der Straße nicht mehr die Eigenschaft als öffentliche Straße besitzen, die vorgeschriebene Bezeichnung auf Antrag des Eigentümers im Gutsbestandsblatt zu löschen ist.

**Präsident:** Wer wünscht zu § 1 das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zum § 2 — Gemeingebrauch.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Im § 2 wird zunächst der Gemeingebrauch definiert, dessen Inhalt die jedermann ohne behördliche Bewilligung und unabhängig vom Willen des Eigentümers unter den gleichen Bedingungen zustehende Benützung einer Straße zum Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr sowie zum Reiten oder Viehtrieb ist. Aus dem Wesen des Gemeingebrauches ergibt sich, daß Einschränkungen des Gemeingebrauches nur so weit zulässig sind, als dies gesetzlich vorgesehen ist. Nach Abs. 2 soll dem Straßenerhalter dieses Recht unter gewissen Voraussetzungen eingeräumt werden. Die Notwendigkeit zu solchen Beschränkungen kann sich insbesondere in Katastrophenfällen bei Beschädigung der Straße oder etwa zur Zeit der Schneeschmelze beim Auftauen des Straßenkörpers ergeben. Die Verständigung der Straßenpolizeibehörde erscheint erforderlich, damit sie nötigenfalls die entsprechenden behördlichen Anordnungen treffen kann. Wenn eine öffentliche Straße im Rahmen des Gemeingebrauches durch Fahrzeuge in außergewöhnlichem Maße abgenützt wird, so hat nach Abs. 4 der Fahrzeughalter auf Verlangen des Straßenerhalters zu den Kosten der Straßenerhaltung beizutragen. Hier waren die Ausschüsse der Meinung, daß eine Straße nicht nur durch besonders schwere oder besonders beschaffene Fahrzeuge, wie es in der Regierungsvorlage geheißen hat, in außergewöhnlichem Maße abgenützt werden kann. Vielmehr glaubten die Ausschüsse, daß bei häufiger und intensiver Benützung oder bei Benützung bei schlechten Witterungsverhältnissen die Straße besonders abgenützt wird. Die Höhe des zu leistenden Entgeltes hat sich nach dem Verhältnis des Erhaltungsaufwandes für die außergewöhnliche Abnützung zu jenem

nach der gewöhnlichen Abnützung der Straße zu richten. Die Geltendmachung des Anspruches des Straßenerhalters soll jedoch an eine einjährige Frist gebunden sein. Für die Einsätze des Bundesheeres gilt der Abs. 4 nicht.

**Präsident:** Wünscht zum § 2 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zum § 3 — Sondergebrauch.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Jede Benützung einer Straße, die sich nicht als Gemeingebrauch darstellt, soll der Zustimmung des Straßenerhalters bedürfen. Eine solche Zustimmung ist erforderlich wegen des Schutzes der Straße vor Beschädigungen und weil durch den Sondergebrauch der Mitgebrauch anderer beschränkt, eingeschränkt und ausgeschlossen wird. Die Zustimmung zu solch einem Gebrauch ist privatrechtlicher Natur. Der Sondergebrauch wirkt zumeist eine Benützung der Straße zu anderen Zwecken als zum Verkehr sein, etwa zur Ablagerung von Material, zu gewerblichen Tätigkeiten oder zu gewerblichen Zwecken usw. Als Sondergebrauch ist auch eine Benützung zum Verkehr anzusehen, wenn sie über den Gemeingebrauch hinausgeht, d. h. wenn sie sich nicht an die durch die Art der Straße und die straßenpolizeilichen Vorschriften festgelegten Grenzen hält, z. B. Benützung einer für Fahrzeuge bis zu 3 t zugelassenen Straße mit schwereren Fahrzeugen als 3 t. Die Zustimmung des Straßenerhalters zum Sondergebrauch darf nur auf eine bestimmte Zeit oder gegen jederzeitigen Widerruf erteilt werden. Der Straßenerhalter hat auch Anspruch auf Ersatz aller Kosten, die ihm durch den Sondergebrauch zusätzlich entstehen, sowie auf ein angemessenes Entgelt. Bund, Länder und Gemeinden unterliegen diesen Bestimmungen nicht, wenn sie in Vollziehung der Gesetze tätig werden.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Jetzt kommen wir zu § 4 — Rechte und Pflichten des Straßenerhalters.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Der Straßenerhalter hat im Verfahren auf Grund dieses Gesetzes mit Ausnahme von Verwaltungsstrafverfahren die Rechte einer Partei. Im Abs. 2 soll der Grundsatz, daß der Straßenerhalter auch Eigentümer einer Straße ist, für die Landes- und Gemeindestraßen mit Ausnahme der Gehsteige und Tunnels voll verwirklicht werden. Im Abs. 3 wird dem Straßenerhalter die Verpflichtung auferlegt, die im § 1 Abs. 6 vorgeschriebenen Eintragungen bzw. Erlöschungen im Grundbuch zu beantragen. Der Abs. 4 besagt, daß der Straßenerhalter verpflichtet ist, im Falle einer Gefahr die ihm zumutbaren Vorkehrungen zur Beseitigung der Gefahr zu treffen und insbesondere eine Straße erforderlichenfalls absperren zu lassen. Nach Abs. 5 soll grundsätzlich der Straßenerhalter die Kosten für den Bau und die Erhaltung der Straße zur Gänze tragen. Allerdings kann dieser Grundsatz nicht ausnahmslos gelten.

**Präsident:** Wünscht zu § 4 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zum 2. Abschnitt — Landesstraßen — und zum § 5 — Begriff, Erklärung und Auflassung, Straßenerhalter.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Welche Straßen Landesstraßen sind, soll nach Abs. 1 die Landesregierung durch Verordnung bestimmen. Es soll dies nicht allein für bereits bestehende Straßen gelten. Es muß vielmehr auch die Möglichkeit bestehen, Straßenzüge, deren Bau erst in der Zukunft beabsichtigt ist, als Landesstraßen zu erklären. Von besonderer Bedeutung ist die Möglichkeit im Zusammenhang mit der Bausperre und der Enteignung. Im Abs. 2 wird bestimmt, welche Straßen die Landesregierung als Landesstraßen erklären muß. Hierbei wird davon ausgegangen, daß von jeder Gemeinde eine Straßenverbindung in die Nachbargemeinde oder über die Landesgrenze bestehen muß. Während im Abs. 2 eine Verpflichtung zur Erklärung der notwendigen Straßen als Landesstraße begründet ist, enthält der Abs. 3 eine Kannbestimmung. Es liegt also ausschließlich im Ermessen der Landesregierung, ob sie Straßen, die zwar nicht notwendig, wohl aber für den Verkehr zwischen zwei oder mehreren Gemeinden wichtig sind, als Landesstraßen erklärt. Voraussetzung für die Erklärung von Landesstraßen ist sowohl nach Abs. 2 als auch nach Abs. 3 immer, daß der Landtag im Landesvoranschlag die erforderlichen Mittel bereitstellt. Nach Abs. 4 ist in der Verordnung die Straße mit einem Namen und mit einer fortlaufenden Nummer zu bezeichnen sowie ihr Verlauf kurz zu beschreiben und ihre ungefähre Länge in Kilometern anzugeben. Im Abs. 5 besteht die Verpflichtung, Landesstraßen aufzulassen, wenn die Voraussetzungen zur Erklärung weggefallen sind. Im Abs. 6 wird klargestellt, daß dem Land der Bau und die Erhaltung von Landesstraßen als Träger von Privatrechten obliegt. Abs. 7 besagt, daß vor Erlassung einer Verordnung über die Erklärung oder Auflassung einer Straße als Landesstraße die Gemeinden, durch deren Gebiet die Straße führt, zu hören sind. In der Niederschrift des Ausschusses wurde auch protokolliert, daß vor Erlassung der Verordnung der Volkswirtschaftliche Ausschuß mit dem Katalog der Landstraßen befaßt werden soll.

**Präsident:** Wer wünscht zu § 5 das Wort?

Der Herr Abg. Dr. Reichart.

**Dr. Reichart:** Hohes Haus! In diesem Paragraphen wird festgelegt, daß die Landesregierung Straßen, die von überörtlicher Bedeutung sind, die zwei oder mehrere Gemeinden miteinander verbinden, als Landesstraßen erklären kann. Es heißt aber im letzten Satz dieses Absatzes, daß ein Rechtsanspruch darauf nicht besteht. Das ist eine gewisse Crux, zumal für uns Abgeordnete am heutigen Tage, weil wir ein Gesetz beschließen, ohne im voraus zu wissen, wie diese Verordnung von der Landesregierung dann gestaltet wird, welche Landstraßen abgewürdigt, d. h. aufgelassen

werden, nicht mehr als Landesstraßen geführt werden sollen, womöglich einer Gemeinde übereignet werden, und weil wir nicht wissen, welche fraglichen Straßen, die von gewissen Gemeinden heute als zukünftige Landesstraßen reklamiert werden, wirklich in den Katalog hineinkommen. Diese Unsicherheit ist insbesondere deshalb schwerwiegend auf meinem Gewissen, weil wir ja in den letzten Tagen gesehen haben, wie in gewissen Straßenfragen Unsicherheit herrscht, Informationsunrichtigkeiten in der Presse und in Erklärungen vor sich gehen, weil man also heute eine Entscheidung fällen muß, von der wir nicht wissen, ob sie wirklich im gut gemeinten Sinne ausfallen wird. Aus diesem Grunde heraus muß ich erklären, daß dieser Paragraph deshalb eine halbe Sache ist, weil der entsprechende Kodex also erst in Zukunft erlassen wird, wobei es allerdings im Ausschuß hieß, daß vorher noch der Volkswirtschaftliche Ausschuß gehört werden soll. Ob der eine einheitliche oder eine mehrheitliche Entscheidung fällen wird, das wissen wir nicht. Wir haben es ja im Rechtsausschuß gesehen, und damit muß ich den Herrn Landesrat Müller zur Wahrheit berichtigen: Es sind 26 Beschlüsse nicht einstimmig gefallen, sondern nur mehrheitlich, und nur 8 Beschlüsse sind einstimmig gefallen. Der Ausdruck, den er gebraucht hat, „mit seltener Einmütigkeit“ hat also im wahrsten Sinne des Wortes gestimmt, es war wirklich nicht hundertprozentige Einmütigkeit, sondern nur bei gut einem Viertel der gesamten Beschlüsse, es war also selten einmütig.

Meine sehr geehrte Dame und Herren, aus diesem Grunde, weil dieser Kodex nicht zugleich mit dem Gesetz hier vorhanden ist und weil die Ereignisse der letzten Tage in Frage Autobahn auf jeden Abgeordneten sehr deprimierend gewirkt haben müssen, sofern er sich ein Gewissen über seine Pflichten als öffentlicher Mandatar macht, kann ich Ihnen erklären, daß ich aus diesem Grunde und aus anderen Gründen, die ich gelegentlich in der Spezialdebatte noch bei verschiedenen Punkten vorbringen werde, diesem Absatz nicht die Zustimmung erteilen kann.

**Präsident:** Weitere Wortmeldungen?

Der Herr Landesstatthalter Dr. Ratz.

**Dr. Ratz:** Geschätzte Dame, meine Herren! Hohes Haus! Ich bin überrascht, daß der Herr Abg. Dr. Reichart heute Schwierigkeiten bekommt in der Frage der Beschlußfassung hinsichtlich des Teiles dieses jetzt zur Behandlung stehenden Paragraphen, wonach ein Rechtsanspruch auf Erklärung einer bestimmten Straße zu einer Landesstraße nicht bestehen kann. Im Ausschuß ist darüber nicht in der Weise vom Herrn Abgeordneten Dr. Reichart gesprochen worden (Zwischenruf Dr. Reichart: Doch, ich habe darüber gesprochen!), und ich möchte schon einmal, wenn der Herr Abg. Dr. Reichart meiner Meinung nach in nicht sehr fairer Weise über die Beratungen im Ausschuß berichtet, sagen, daß es sinnvoll

scheint, daß die Herren Vorsitzenden der Ausschüsse in Zukunft in besonderer Weise auch dafür sorgen, daß Klarheit über die Abstimmungsgegebenheiten und -voten besteht. Es herrscht nämlich gelegentlich der Eindruck, daß nur aus, wie soll ich sagen, Nachlässigkeit, ja geradezu Faulheit einzelner Abgeordneter einfach kein Handzeichen gegeben wird. Weil er vorher im Ausschuß nichts gesagt hat und nachdem er vollkommen stillschweigend die Dinge über sich ergehen hat lassen, kann man doch annehmen, daß in der Sache eben keine Meinungsverschiedenheiten herrschten. Wenn dann ein Abgeordneter hier im Hohen Hause herausgeht und sagt: In dieser Frage waren wir nicht einhellig, weil ich mein Handzeichen nicht gegeben habe, dann ist das in meinen Augen unfair. Ich mache wiederholt die Wahrnehmung, daß solche Handzeichen nicht gegeben werden, und habe jedesmal, wenn man vorher keine negativen oder kritischen Äußerungen zu einer bestimmten Textstelle wahrnehmen konnte, halt doch den Eindruck gehabt, daß es in dem Fall zu einem einstimmigen Beschluß gekommen ist.

Die Sache erfordert es, daß wir hier den subjektiv-öffentlichen Rechtsanspruch ausschließen. Es soll die Landesregierung nach gesetzlichen Bestimmungen verpflichtet sein, in bestimmten Fällen in bestimmter Weise zu handeln. In dieser Weise unterliegt sie der Kontrolle des Landtages. Im Rechenschaftsbericht und bei anderen Gelegenheiten hat der Landtag die Möglichkeit (Interpellation u. dgl.), dafür zu sorgen, daß der Auftrag des Gesetzgebers an die Landesregierung auch tatsächlich vollzogen und durchgeführt wird. Aber jedem einzelnen Bürger kann es nun nicht zu einem Recht statuiert werden, daß eine bestimmte Straße zur Landesstraße erklärt oder zur Gemeindestraße erklärt wird oder aufgelassen wird. Das würde verfahrenstechnisch und rechtsökonomisch zweifellos eine ungute Konsequenz zur Folge haben, die in vielen, vielen Rechtsbereichen zu dem Ergebnis führt, daß es eben zum Ausschluß subjektiv-öffentlicher Rechte kommt. Es besteht zwar ein objektives Recht darauf, daß die Landesregierung so handelt. Es hat aber der einzelne keine Möglichkeit, subjektiv berechtigt diesen Rechtsanspruch geltend zu machen. Das ist in vielen Rechtsbereichen ähnlicher Art eine längst eingeführte Situation und Institution, so daß also auch hier nicht anders vorgegangen werden kann. Es ist das auch beim Bundesstraßenrecht so, es ist das in allen Straßenrechten so; es kann nirgends und niemals so sein, daß ein einzelner zu Gericht oder zu irgendeiner Instanz gehen und dort einen Prozeß führen kann in der Richtung, daß eine bestimmte Straße zur Landesstraße oder Gemeindestraße oder zu irgendeiner anderen Straße erklärt wird. So sehen wir uns hier also leider genötigt, diesen subjektiven Rechtsanspruch ausdrücklich auszuschließen; ebenso wie z. B. im Kraftfahrrecht, wo es auch Verkehrsregeln gibt, wo der Gesetzgeber sagt, der Straßenbe-

nützer, der mit einem Auto fährt, hat sich in bestimmter Weise zu benehmen. Dort hat kein anderer einen subjektiven Rechtsanspruch, daß der sich so verhält, sondern nur die Rechtsordnung hat zu gewährleisten, daß der Betreffende in dieser Weise sich verhält und daß diese Verkehrsregeln eingehalten werden. Im großen Bereich des Verwaltungsrechtes und öffentlichen Rechtes ist es so, daß subjektiv-öffentliche Rechtsansprüche nicht entstehen, und daher ist das auch hier in absolut sinnvoller Weise so vorgesehen.

**Präsident:** Ich möchte der Ordnung halber folgendes mitteilen: Die Geschäftsordnung der Ausschüsse richtet sich nach der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages. In der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages heißt es ausdrücklich: „Bei Unklarheit der Abstimmung ist die Gegenprobe unter Feststellung des Stimmenverhältnisses vorzunehmen. Jedem Abgeordneten steht es frei, die Gegenprobe sowie die Feststellung des Stimmenverhältnisses zu verlangen.“ Nach dem Protokoll des Volkswirtschaftlichen Ausschusses und des Rechts- und Immunitätsausschusses ist zu diesem Paragraph eine solche Feststellung nicht verlangt worden. Nachdem sie nicht verlangt worden ist, ist auch anzunehmen, daß mit Ausnahme der Einfügung, die ausdrücklich vom Herrn Berichterstatter erwähnt worden ist (das ist der Punkt 3 des Protokolls), der Ausschuß mit dieser Regelung einverstanden war. Das ist jedenfalls nach der Geschäftsordnung festzustellen.

Der Herr Abg. Dr. Reichart hat das Wort.

**Dr. Reichart:** Hoher Landtag! Es ist ganz klar, daß dieser Paragraph auch mit meiner Stimme damals beschlossen wurde. Es ist im Protokoll gar nicht vermerkt, daß überhaupt eine Einstimmigkeit oder eine Mehrstimmigkeit erfolgt ist. Ich habe nur die gesamten anderen Anträge als Beispiel gebracht. Ich habe diesem Paragraphen zugestimmt. Der Herr Landesstatthalter wird sich vielleicht jetzt im Laufe seiner Ausführungen erinnern haben, daß er im Rechtsausschuß auf meine Anfrage, ob es nicht eine Diskrepanz zwischen dem ersten und dem letzten Satz dieses Abs. 2 gebe, dieselben Ausführungen gemacht hat, die er jetzt macht. Er kann mir doch nicht vorwerfen, ich hätte im Ausschuß nicht darüber gesprochen. Ich habe diese Aufklärung verlangt, und diese Aufklärung ist mir gegeben worden, und darum habe ich damals dem Paragraphen zugestimmt. Ich habe das nicht bestritten, ich habe nicht gesagt, daß ich dagegen gestimmt habe. Ich sage nur, heute bin ich auf Grund der Ergebnisse der Ereignisse in den letzten Tagen und infolge der Informationsunsicherheit und der Interpretationsverschiedenheiten nicht mehr in der Lage, so gutgläubig zu sein, wie ich es in der Sitzung des Rechtsausschusses war, daß ich dieser Interpretation hundertprozentig glaube und ohne den Katalog, der zu diesem Paragraphen gehört, meine Zustimmung geben kann.

**Präsident:** Der Herr Statthalter Dr. Ratz.

**Dr. Ratz:** Ich möchte in dem Zusammenhang nur noch ganz kurz feststellen, daß ja der Landtag mit seinem Volkswirtschaftlichen Ausschuß die Möglichkeit hat, vor Erlassung dieser Verordnungen, mit denen Straßen zu Landstraßen bestimmt werden oder als solche aufgelassen werden, gehört zu werden. Es wird also, bevor solche Verordnungen hinausgehen, der Landtag die Möglichkeit haben, sich hier zu betätigen und sich damit zu befassen.

**Präsident:** Damit ist die Debatte über § 5 abgeschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter ein Schlußwort? Es ist nicht der Fall. Wir kommen zu § 6 — Kostenbeiträge.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Im § 6 Abs. 1 wird festgehalten, daß die Gemeinden für den Bau von Landesstraßen die in ihrem Gebiet notwendigen Grundstücke auf ihre Kosten für das Land zu erwerben haben. An diesen Beitragsleistungen soll aus mehreren Gründen festgehalten werden. Ein wesentlicher Grund dafür ist, daß dadurch viel mehr Landesstraßen gebaut werden können. Ein weiterer Grund ist auch, daß die Grundeigentümer bei Verhandlungen mit der Gemeinde vielfach weit geringere Ansprüche stellen, als wenn sie mit dem Land verhandeln, weil erfahrungsgemäß die Forderungsbegehrlichkeit mit der Entfernung des Falles wächst. Schließlich müssen die Gemeinden auch in anderen Bundesländern an den Kosten für Landesstraßen mittragen, wie z. B. in Oberösterreich ein Viertel der gesamten Kosten, also Grunderwerbs- und Baukosten, für Bezirksstraßen, die den Landstraßen 2. Ordnung entsprechen; in Niederösterreich die Grundkosten für Landesstraßen, also wie bei uns; in Salzburg die Grundkosten für Landstraßen 2. Ordnung; in Tirol 30 Prozent der Gesamtbaukosten, also Grunderwerbskosten und Baukosten, für Landesstraßen. Daraus ersieht man, daß die Belastungen der Gemeinden, besonders in Tirol, noch weit höher sind. Wie bisher soll aber das Land die Ablösekosten für Bauwerke allein tragen. Dem Verlangen des Gemeindeverbandes, von den Gemeinden keinerlei Kosten für Landesstraßen zu fordern, soll insofern Rechnung getragen werden, daß das Land nunmehr auch die mitunter sehr bedeutenden Kosten für die Ablöse von Grundlasten und für die Neuerrichtung oder Verlegung von Einfriedungen übernimmt, die bisher auch von den Gemeinden getragen wurden. Da das Land den erforderlichen Straßengrund allenfalls im Enteignungswege erwerben muß, wenn der Eigentümer diesen Grund überhaupt nicht oder nur zu einem unangemessen hohen Preis an die Gemeinde zu verkaufen bereit ist, soll hier der Gemeinde ein Zustimmungsrecht gegeben werden, damit das Land nicht einen übermäßig hohen Preis bezahlt, den nachher die Gemeinde dem Land zu ersetzen hat. Eine Entbindung von der Verpflichtung zur Grundbeistellung im Wege der Billigkeit, insbesondere unter Berücksichti-

gung der Finanzkraft der Gemeinden, kann auch in Betracht kommen, wenn eine Landesstraße für eine bestimmte Gemeinde, durch deren Gebiet sie führt, keine oder nur geringfügige Verkehrsbedeutung hat.

Durch die Erschließung von Gebieten durch Straßen wird vielfach bisher unverbautes Gebiet um ein Mehrfaches aufgewertet. Es erscheint deshalb gerechtfertigt, hierfür nicht nur ausschließlich allgemeine Mittel, d. h. Steuergelder, zu verwenden, sondern die begünstigten Grundeigentümer zu Sonderleistungen heranzuziehen. Diese Sonderleistungen sollen nach Abs. 2 in Form eines Beitrages bis zu 30 Prozent der von der Gemeinde zu leistenden Grunderwerbskosten erhoben werden können. Selbstverständlich kann die Gemeinde überhaupt von dieser Möglichkeit Abstand nehmen oder einen niedrigeren Satz festlegen. Weit größere Bedeutung kommt der Möglichkeit zur Einhebung von Grundeigentümerbeiträgen, allerdings nur beim Bau von Gemeindestraßen, gemäß § 11 zu.

Grundsätzlich gibt es für die Einhebung solcher Erschließungsbeiträge zwei Möglichkeiten, nämlich die in diesem Gesetzentwurf vorgesehene Lösung und zum anderen Beiträge in Form von Anliegerleistungen, wie sie in fast allen österreichischen Bauordnungen enthalten sind. Danach gelangt die öffentliche Hand im verbauten Gebiet dadurch in den Besitz der für den Bau öffentlicher Straßen benötigten Grundflächen, daß die Anlieger bei der Schaffung von Bauplätzen oder bei der erstmaligen Verbauung eines Grundstückes den nach Maßgabe der Baulinien zu der Straße entfallenden Grund unentgeltlich abzutreten haben. Eine ähnliche Regelung sah eine durch die erste Wohnsiedlungsgesetznovelle aufgehobene Vorschrift des Wohnsiedlungsgesetzes vor, die es der Gemeinde ermöglichte, im Zusammenhang mit der Genehmigung von Grundteilungen die entschädigungslose Abtretung bis zu einem Drittel der Gesamtfläche des zu teilenden Grundstückes zu verlangen. Die Methode der entschädigungslosen Grundabtretung hat den Vorteil, daß sie gegenüber der Regelung des Entwurfes einfacher zu praktizieren ist. Die Landesregierung gibt dennoch dem in diesem Gesetzentwurf vorgeschlagenen Weg den Vorzug, weil er auf den jeweils durch die Straßenbaumaßnahmen für den Grundeigentümer entstehenden Vorteil abstellt und damit im Einzelfall viel gerechter ist. Voraussetzung für die Vorschreibung eines Beitrages nach Abs. 2 ist, daß dem Beitragspflichtigen ein Sondervorteil erwächst. Dieser äußert sich in der Regel in einer Wertsteigerung des Grundstückes.

Wenn ein Beitragspflichtiger durch den Bau einer Straße einen wirtschaftlichen Nachteil erleidet oder zum Bau der Straße kostenlos oder zu einem unter dem Verkehrswert liegenden Preis Grund abgetreten hat, so ist dies nach Abs. 3 für die Bemessung des Beitrages zu berücksichtigen. Der Zeitpunkt der Fälligkeit des Beitrages ist in diesem Bescheid

so festzusetzen, daß er frühestens einen Monat nach Freigabe der Straße für den Verkehr eintritt.

In Abs. 4 kommt indirekt eine Förderung der Landwirtschaft und Erhaltung des landwirtschaftlichen Besitzstandes zum Ausdruck. Sachlich ist diese Begünstigung gerechtfertigt, weil eine ins Gewicht fallende Werterhöhung nicht eintritt, solange das Grundstück weiterhin landwirtschaftlich genutzt wird.

Im Abs. 5 wird definiert, welches Gebiet als verbautes Gebiet gilt. Danach gilt als verbautes Gebiet jenes Gebiet, das in einem Flächenwidmungsplan als solches bezeichnet ist oder mangels eines Flächenwidmungsplanes auf einer Seite oder auf beiden Seiten der Straße zusammenhängend in geschlossener oder offener Bauweise verbaut ist. Bei Straßenbauten in verbaulichem Gebiet entstehen in der Regel höhere Kosten, etwa durch einen besonderen Straßenbelag, größere Straßenbreiten, Anlage von Gehsteigen und Radwegen usw. Es versteht sich von selbst, daß die Gemeinden dem Land solche Mehrkosten zu ersetzen haben, soweit sie eine solche Bauausführung selbst beantragt haben. Ob und in welcher Höhe Mehrkosten zu ersetzen sind, hat im Streitfalle eine Kommission nach § 51 zu entscheiden.

Nach Abs. 7 ist das Land grundsätzlich verpflichtet, auch im verbaulichem Gebiet die Straßenreinigung, Schneeräumung sowie Schneeglätte- und Glatteisbekämpfung selbst durchzuführen. Die besonderen Kosten, die sich dadurch ergeben, daß die Straße durch verbaulichem Gebiet führt, sollen die Gemeinden dem Land ersetzen müssen. Ob und in welcher Höhe Mehrkosten zu ersetzen sind, hat auch hier im Streitfalle eine Kommission nach § 51 zu entscheiden.

Nach Abs. 8 haben die Gemeinden die Straßenbeleuchtung auf der durch verbaulichem Gebiet führenden Strecke einer Landesstraße auf ihre Kosten anzubringen und zu erhalten.

**Präsident:** Ich muß noch etwas nachholen. Ich habe übersehen, beim letzten Punkt die Abstimmung vorzunehmen, und frage deshalb den Herrn Abg. Dr. Reichart, ob er die gesonderte Abstimmung über den ganzen § 5 oder nur über einzelne Absätze wünscht. (Doktor Reichart: Den ganzen § 5 lehne ich ab!) Wer also mit dem § 5 einverstanden ist, wolle bitte ein Zeichen mit der Hand geben. Danke, ist angenommen. Nun ist die Debatte über den § 6 eröffnet.

Der Herr Abg. Bösch hat sich zum Wort gemeldet.

**Bösch:** Hoher Landtag! Wie schon in der Generaldebatte angekündigt, drängt es mich, zu diesem § 6 noch einmal das Wort zu nehmen. Der § 2 des Finanz-Verfassungsgesetzes 1948 sieht vor, daß die einzelnen Gebietskörperschaften den sich aus der Besorgung ihrer Aufgaben ergebenden Aufwand aus eigenem zu tragen haben. Diesem Grundsatz ist in etwa im bereits beschlossenen § 4 Rechnung getra-

gen, wo es im Abs. 5 heißt: „Die mit dem Bau und der Erhaltung öffentlicher Straßen, einschließlich der Straßenreinigung, Schneeräumung sowie Schneeglätte- und Glatteisbekämpfung, verbundenen Kosten hat der Straßenerhalter zu tragen“ — und jetzt kommt die Durchlöcherung dieses Grundsatzes —, „soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist“. Und nun wird eben im § 6 Abs. 1 bestimmt, daß die Gemeinden dem Land die Grunderwerbskosten, also den Grund für seine Straßen, zu erwerben haben. Hier sieht man allerdings gleich ein, und die Legisten wissen es, daß die Gemeinde nicht autorisiert wäre, im Erstfall eine Enteignung vorzunehmen. Deshalb wird hier geschrieben: Falls es zu einer Enteignung kommt, zu der nur das Land legitimiert ist, hat aber die Gemeinde im nachhinein dann die Kosten, die aus der Enteignung eines Anrainers entstehen, zu zahlen, also eine Rückvergütung an das Land zu leisten. Wie schon erwähnt, hat der Gemeindeverband gegen diese Gesetzesbestimmung Stellung bezogen. Die Argumente kennen wir. Wenn der Herr Landesrat Müller gesagt hat, daß ihm die Bürgermeister erfreulicherweise alle zugestimmt hätten, dann sind es vielleicht Bürgermeister, die einer finanzschwachen Gemeinde angehören, oder solche, denen die Landesstraßen schon ausgebaut wurden. Dann ist es selbstverständlich, daß man kein besonderes Interesse mehr an diesem Paragraphen haben kann. Aber es ist ja darüber hinaus ein interkommunaler Finanzausgleich statuiert. Es liegt im Ermessen der Landesregierung, ob man nun von einer Gemeinde den Ersatz der Grunderwerbskosten verlangt, d. h. die Kosten dieser Gemeinde aufhält, oder ob sie das Land selber tragen will.

Wenn man anführt, daß das Land viel mehr Straßen bauen könne, wenn es den erforderlichen Straßengrund von den Gemeinden abfinden lasse, dann gibt es einen schlagenden Gegenbeweis. In den Haushaltsjahren 1968 und 1969 wurden für Landstraßen I. O. und II. O. insgesamt 96 Mio. S vorgesehen. Von diesen 96 Mio. S sind sage und schreibe 16 Mio. S in der Nähe des Rheintales ausgegeben worden: 3 Mio. S bei Dornbirn, dann Emser Reute, Götzner Reute, Meiningen, Schruns, Silbertalstraße, Möggers usw.: also auch wieder einige Gemeinden, die sicherlich bei großzügiger Auslegung der Finanzkraft auch wieder zum Teil zu den 80 Mio. S zählen muß, die man dort ausgegeben hat, wo also das Land die Grundkosten selbst zu übernehmen bereit ist. Es bleiben also höchstens 16 Mio. S Bauaufwand in diesen zwei Haushaltsjahren, wo man dann vielleicht sagen kann, hier würden die Grunderwerbskosten bei Abschaffung des Abs. 1 des § 6 dem Lande zufallen. Wenn man aber annimmt, daß es sich zum Teil um Gegenden handelt, wo die Grundpreise nicht besonders hoch sind, dann läßt sich vielleicht bestenfalls ein Grundkostenanteil bei diesen 16 Mio. S von 5 Prozent errechnen; bei 100 Mio. S Gesamtaufwand für

Straßen rund eine Million zusätzliche Grunderwerbskosten für das Land, wenn man diesen Abs. 1 des § 6 weglassen würde. Das würde also auf Zeit bedeuten, daß das Land an seinen 500 km Straßen nicht 100, sondern 99 Jahre baut. Man kann nicht behaupten, daß das Land dann viel, viel mehr Straßen bauen könnte, wenn es bei diesen Talgemeinden des Rheintales die Grunderwerbskosten nicht selbst bezahlen würde. Ich muß schon aus grundsätzlichen Erwägungen sagen, daß das meiner Meinung nach nicht in Ordnung ist. Es ist dazu noch zu bedenken, daß der Katalog der Landstraßen sich nicht erweitern wird. Diese sind heute im großen und ganzen schon festgelegt, und durch die Definition in diesem Gesetz braucht es nicht zusätzliche Landstraßen zu geben.

Hingegen wächst das Straßennetz jeder Gemeinde mit jedem Jahr. Diese Straßen sind erheblich teurer. Hier sind allerlei zusätzliche Einrichtungen noch erforderlich, die auf der freien Strecke bei Landstraßen nicht erforderlich sind. Wenn man glaubt, daß man billiger abfindet, wenn der Bürgermeister mit seinen Bürgern spricht, dann glaube ich, gilt hier, was früher schon gesagt worden ist: solange eine Straße staubt, kann man sogar bei einer Landstraße II. O., wenn sie durch landwirtschaftliches Gebiet führt, den Grund auch für das Land kostenlos erwerben; denn dann sind die Landwirte froh, wenn ihre Grundstücke nicht bis auf 100 m hinein alle Wochen voller Staub sind. Es ist sogar eine Einschränkung der landwirtschaftlichen Nutzung damit verbunden, wenn die Straße noch nicht staubfrei ist. Ist sie einmal staubfrei, dann wird der Anrainer sich in den Schmollwinkel setzen und wird sagen, mir ist die Straße breit genug und mir ist sie gut genug. Das erfährt wahrscheinlich jede Gebietskörperschaft, die mit dem Straßenbau beschäftigt ist. Leicht miteinander reden tut man dann, wenn die Leute noch durch die Straße belästigt sind, weil sie in einem schlechten Zustand ist. Es werden ja auch Landstraßen laufend staubfrei gemacht. Deshalb bin ich der Meinung, der Bürgermeister findet nicht besser ab als ein Spezialist, der vom Lande her ja heutzutage zu haben ist. Es sind etwa vier Leute, die speziell auf dieses Abfinden hin gedrillt sind, und wir können, wenn wir gemeinsam mit ihnen bei Bundesstraßen auf die Strecke gehen, feststellen, mit welchem Elan und mit welcher Verhandlungskunst diese Leute ans Werk gehen, so daß von der Seite nicht zu erwarten ist daß ein Bürgermeister, der in diesen Dingen meistens weniger erfahren ist, besser abhandelt und billiger davonkommt. Wegen dieses bescheidenen Aufwandes, auf den gesamten Straßenaufwand bezogen, den das Land hier außerdem noch hätte, bräuchte man den Abs. 1 des § 6 nicht zu haben, könnte man ihn weglassen, zumal ja das Land sowieso noch tun kann, wie es will. Das Land könnte sogar, man hat es schon gesagt, auch dort einspringen, wo eventuell mehrere Gemeinden an einer Straße anliegen

und eine oder zwei davon kein wirtschaftliches Interesse an dieser Straße haben.

Ein Beispiel dafür ist die häufig schon erwähnte Landstraße, die am Rhein entlang führt. Man könnte also sagen: Hard hat kein Interesse und Fußach hat gar kein Interesse, der einzige Interessent der da ist, ist die Gemeinde Lustenau. Es ist an und für sich sehr bedauerlich, wenn man bei diesen Straßenvorhaben erkennt, daß es da Straßenstücke gibt, die einen Kilometerpreis von 6 Mio. S haben, und wenn man weiß, daß mit vier Millionen diese ganze Dammstraße in einen Zustand versetzt werden könnte, der es vielleicht erlauben würde, bei großen Verkehrsstauungen den Bundesstraßenverkehr zweibahnig zu führen, nämlich über die Schweizerstraße und dann entlang des Rheindammes auf die Bundesstraße 203 in Lustenau. Man könnte dann einen zweibahnigen Verkehr einrichten, wenn besonders viele Fremde im Land sind und wenn die bisherige Bundesstraße 1 das nicht mehr schafft, wie das öfters schon der Fall gewesen ist. Wenn man also von Götzis weg eine zweite Bahn ausbauen würde, wenn man sich bemühen würde, diese Strecke in einen Zustand zu versetzen, der einen größeren Verkehr trägt, dann wäre damit eine Erleichterung für das Unterland praktisch möglich.

Das möchte ich dazu gesagt haben. Ich glaube, Sie sind mit meiner Begründung zufrieden (Allgemeine Heiterkeit). Ich weiß, daß Sie gleich sagen werden, ja, das Land gibt doch für Kindergärten und das Land gibt noch da und dort, aber ich muß sagen, auch bei Kindergärten sollte man sagen: an und für sich betrachtet man Kindergärten als eine Art Vorschule, das wäre also Erziehung, und das würde dann auch nicht mehr hundertprozentig in die Kompetenz der Gemeinde fallen (Allgemeine Heiterkeit).

**Präsident:** Jetzt ist der Herr Abg. Waibel zum Wort gemeldet.

**Waibel:** Hoher Landtag! Im Begutachtungsverfahren hat dieser § 6 verschiedentlich, wie wir gehört haben, die Gemeindeverbandsfunktionäre und auch soeben den Kollegen Bürgermeister Robert Bosch in Rage versetzt, und ich gebe zu: mich auch. Je länger und insbesondere aber je einläßlicher ich aber gerade aus der Sicht eines Gemeindefunktionärs, also eines Bürgermeisters, dieses spezielle Problem betrachtet habe, dieses mir durch den Kopf gehen ließ und vor allem die vorgebrachten Argumente, die für diese Regelung Pate gestanden sind, überlegt habe, sehe ich den ganzen Sachverhalt doch — ich muß es zugeben — in einem etwas anderen Licht. Die Bestimmung nämlich, daß die Grundablösekosten durch die Gemeinden zu übernehmen sind, löst zweifellos begrifflicher Weise wohl in keiner Gemeinde helle Begeisterung aus. Aber die bisherige Praxis in eine legistisch befriedigende Form gebracht zu wissen, hilft beim Abwägen von allem Für und Wider doch über viele Bedenken hinweg. Ich kann hier dem Kollegen Graf

beipflichten, daß die ganze Regelung nun doch als akzeptabel angesprochen werden kann. Man darf sich dabei sicherlich auch von der Überlegung leiten lassen, daß dem eingebauten Ventil (Erlaß nach Billigkeit), von dem der Kollege Robert Bosch soeben einläßlich gesprochen hat, sicherlich nicht nur theoretische Bedeutung beizumessen ist. Auch die nicht unerhebliche Verbesserung gegenüber der bisherigen Praxis, auf die der Herr Berichterstatter bereits hingewiesen hat, daß nämlich die Bauwerke —, nicht nur die Einfriedungen, ganze Häuser und auch die Grundlasten — nicht auf Kosten der Gemeinden abzulösen sind, wie das bisher im Regelfalle der Fall war, ist bemerkenswert und in Erwägung zu ziehen. "Wenn also insbesondere der Herr Kollege Robert Bosch meint, daß dieser § 6 nichtgerechtfertigte Vorschriften enthalte und es nicht einzusehen wäre, diese Regelung zu treffen, dann kann ich nicht seiner Auffassung sein, und ich glaube, daß die Gemeinden schlecht beraten wären, wenn sie beim ganzen Straßengesetz, für das sie so lange gekämpft haben, nur am § 6 das Maß nehmen und dieses sehnlich hergeführte Gesetz damit gefährden würden. Vom Finanzreferenten haben wir die Auskunft erhalten, daß im Jahre 1967 die gesamten Grundablösekosten, die die Gemeinden getragen haben, 2,637.000 S betragen haben. Die Gemeinden haben im Wege besonderer Bedarfszuweisungen hievon wieder 300.000 S refundiert erhalten, so daß sie also netto rund 2,3 Mio. S für Grundablösen aufgewendet haben.

Wenn nun der Kollege Robert Bosch meint, daß kein wesentlicher Unterschied in der Praxis bestünde, ob etwa ein Bürgermeister oder ein anderer Gemeindevorstand die Grundablöseverhandlungen durchführt oder die Experten des Landes eingeschaltet würden, dann, glaube ich, stimmt das nicht. Durch das persönliche Nahverhältnis des Bürgermeisters zum Bürger lassen sich oftmals Arrangements treffen, die auch der beste Experte des Landes sicherlich nicht erreichen kann. Der Bürgermeister kann dem betroffenen Grundeigentümer etwa in anderer Weise wieder eine Hilfestellung leisten. Ich habe also die Meinung, daß dieser Betrag von 2,3 Mio. S weit höher wäre, wenn die Grundablöse durch das Land hätte besorgt werden müssen; ich würde fast meinen, daß der Betrag doppelt so hoch wäre, und um diesen Betrag läßt sich doch ein schönes Stück Straße bauen.

Nun gestatten Sie mir noch, speziell zum Abs. 5 des § 6 noch einiges zu sagen: Die Regierungsvorlage sah vor, daß der Begriff „verbautes Gebiet“ so zu präzisieren ist, daß bei einem Abstand von mehr als 50 m zwischen zwei Gebäuden begrifflich nicht mehr vom verbauten Gebiet nach dieser Gesetzesvorlage gesprochen werden kann. Halten wir uns aber, meine Dame und Herren, doch die Siedlungsdichte der durchschnittlichen Vorarlberger Gemeinden vor Augen, dann werden wir zweifellos gewahr, daß es eine Reihe von Straßen

gibt, welche in ihrer vollen Länge nach den Intentionen des ursprünglichen Straßengesetzentwurfes durch verbautes Gebiet führen, obwohl sie im herkömmlichen Sinne eben nicht durch verbautes Gebiet führen; oder umgekehrt: an der Peripherie der Städte und Märkte, wo die Streusiedlungen vorhanden sind, ergeben sich solche Situationen ebenfalls wie in den kleineren und mittleren Gemeinden. Beim Ausbau eines Weges oder einer Straße in einer Gemeinde von sagen wir 1 km Länge könnte also durchaus der Fall eintreten, daß die Straße zuerst 150 m durch verbautes Gebiet, 180 m durch nicht verbautes Gebiet und dann wieder 200 m durch verbautes Gebiet und 70 m durch nicht verbautes Gebiet usw. führt. Ich möchte nun die Gemeindevertretung kennen, welche sich aus sachlichen, aber auch aus gemeindepolitischen Überlegungen heraus dazu entschließen könnte, in einem solchen Falle, weil so eine Straße zum Teil durch verbautes, zum Teil durch nicht verbautes Gebiet führt, von der Verumlugungsmöglichkeit nach Abs. 2 Gebrauch zu machen. Und selbst wenn sich aber eine Gemeindevertretung dazu entschliesse, würde damit, das ist meine Meinung, viel mehr gemeindlicher Unfriede gestiftet und vielleicht auch manche Ungerechtigkeit statuiert werden, als der finanzielle Effekt dabei ausmachte.

Hoher Landtag! Aus diesen Überlegungen heraus scheint es mir richtig zu sein, primär im gemeindlichen Flächenwidmungsplan die Kriterien zu sehen, wenn es um die Feststellung geht, ob eine Straße im Verbaugesbiet liegt, wobei ich meine, daß es nicht so sehr von Belang ist, graduelle Unterschiede zu machen, etwa zu unterscheiden, ob die Straße durch ein reines Wohngebiet führt, durch gemischt genutztes Baugebiet oder durch eine Industriebauzone; auch welche Verbaudichte angestrebt oder bereits gegeben ist, ist für diese Beurteilung nicht von erheblicher Bedeutung. Erst dann, wenn in einer Gemeinde kein genehmigter Flächenwidmungsplan besteht, ist die Abgrenzung und Ermittlung des Baugebietes so vorzunehmen, wie es im § 5 jetzt bestimmt wird; daß eben der Gebäudeabstand maßgebend ist. Der Flächenwidmungsplan als oberste Stufe der Planung in einer Gemeinde würde seinem Zweck und seiner Bedeutung nicht gerecht, wenn er nicht bei allen kommunalen Detailplanungen und partiellen Realisierungsvorhaben als maßgebende Richtschnur angesehen werden könnte. Mit der nunmehrigen Interpretierung im Absatz 5, wie sie über Vorschlag der ÖVP-Fraktion in den Ausschußberatungen aufgeheißt wurde, wird darüber hinaus, ich möchte das hervorheben, noch ein Nebenzweck angepeilt. Die Wichtigkeit von Flächenwidmungsplänen soll über diese Bestimmung im Straßengesetz einmal mehr in das Bewußtsein der Gemeindepolitiker gerückt werden. Die vorgesehene Regelung im Abs. 5 soll also deutlich machen: Solange in einer Gemeinde keine umfassenden Raumplanungsvorstellungen geprägt werden

oder diese keine Gestalt annehmen und rechtlich nicht fundiert erscheinen, läßt gerade die Obsorge für den Bau von Straßen diese Gemeinden in Probleme hineinschlittern, welche zusätzliche finanzielle Belastungen und durchaus vermeidbare Schwierigkeiten für die Gemeinde und ihre Bewohner im Gefolge haben können, die eben bei Vorhandensein eines Flächenwidmungsplanes durchaus vermeidbar wären.

**Präsident:** Es ist der Herr Abg. Paul Peter zum Wort gemeldet.

**Peter Paul:** Hoher Landtag! Den Ausführungen des Herrn Bürgermeisters Robert Bosch hinsichtlich des Baues von mehr Landesstraßen, wie es vom Herrn Berichterstatter angeführt wurde, und billigen Ablösebedingungen durch die Gemeinden im Gegensatz zu den Landesstellen möchte ich beipflichten, möchte ich zustimmen, und ich habe nichts mehr hinzuzufügen. Ich möchte auch die Ausführungen des Herrn Berichterstatters hinsichtlich der Bedingungen in den anderen Ländern für mich nicht als Kriterium gelten lassen; denn ich bin nach wie vor grundsätzlich der Auffassung, daß eine Beitragspflicht der Gemeinden zum Bau von Landesstraßen durch das Land nicht gerechtfertigt ist. Es ist doch vom Vorarlberger Gemeindeverband des großen und breiten gesagt worden, warum und weshalb. Es sind einschlägige Bestimmungen da, und ich möchte hinzufügen, daß durch die jetzigen Bestimmungen, auch wenn sie eingeeengt worden sind durch Ablöse des Landes bei Bauten und anderen Dingen, doch eine teilweise zweifache Belastung der Gemeinden besteht und außerdem die Gefahr, daß Landesstraßen in Zukunft dort gebaut bzw. ausgebaut werden, wo die Gemeinden zur Grundablöse finanziell in der Lage oder bereit sind. Landesstraßen aber sollen dort gebaut werden, wie der § 5 Abs. 2 sagt, wo sie notwendig sind, und nicht dort, wo die besten finanziellen Voraussetzungen seitens anderer Kostenträger geboten werden. Aus diesen Gründen kann ich den Bestimmungen des § 6 nicht die Zustimmung geben.

**Präsident:** Jetzt ist der Herr Abg. Eß zum Wort gemeldet.

**Eß:** Hoher Landtag! Es wurde schon erwähnt, daß wohl kaum ein Gesetz hier im Landtag und in den Ausschüssen und auch in den Klubs so eingehend durchgesprochen und -beraten wurde, wie das beim Landesstraßengesetz der Fall war. Ich glaube auch, daß sich jeder Abgeordnete in dieser Zeit noch einzeln immer wieder mit diesem Gesetz beschäftigt hat, weil es doch eine wesentliche Zahl von Neuerungen bringt. Auch wir, das hat ja Generalredner Abg. Bosch bereits erklärt, erklären uns grundsätzlich mit diesem Gesetz einverstanden. Womit wir uns nicht einverstanden erklären und wem wir nicht zustimmen können, das ist der § 6. Ich gebe zu, daß bei den Beratungen im Ausschuß einiges vorgebracht wurde, das auch mir klar machte, daß

für die Lösung der Regierung oder des jetzigen Vorschlages dieses oder jenes spricht. Die neuerlichen Überlegungen haben dann bei uns aber doch zu der Meinung geführt, daß bei Abwägen aller dieser Umstände aus grundsätzlichen Erwägungen bei Landesstraßen das Land für den Grunderwerb aufkommen soll. Die Argumentation des Herrn Kollegen Abgeordneten Waibel hat mich eigentlich in dieser Auffassung noch bestärkt; denn er hat das Beispiel 1967 angeführt und hat erklärt, daß es hier um 2,6 Mio. S ging, wenn man dann noch die 300.000 S abzöge, dann wären es also 2,3 Mio. S, also ein Betrag, der verhältnismäßig nicht allzu hoch ist. Dies gilt aber nicht nur für die Gemeinden, dies gilt auch für das Land, denn an diesen 2,3 Mio. S würde auch das Land nicht ersticken, das ist sicher. Aus grundsätzlichen Erwägungen sind wir deshalb der Meinung, daß der klaren Trennung wegen bei Landesstraßen das Land als Straßenerhalter, so wie es auch im Sinne des Gemeindeverbandes läge, die Kosten des Grunderwerbes zu übernehmen hätte. Beim Abwägen des Für und Wider geht bei uns die Waage dahin, daß das Land diese Dinge zu übernehmen hat.

Im Abs. 3 des § 6 ist auch eine Neuerung enthalten, der wir Freiheitlichen im Ausschuß die Zustimmung nicht geben konnten. Wir sind uns klar darüber, daß dieses neue Straßengesetz nicht nur gewisse klare Regelungen für das Land und für die Gemeinden bringt, sondern daß es als Neuerung auch wesentliche Belastungen für die Grundeigentümer bringt. Es wurde von der Freiheitlichen Fraktion sehr eingehend beraten, wie weit solche Belastungen zu vertreten sind. Auch wir sind der Meinung, daß der Grundbesitz für die Allgemeinheit verpflichtet und daß also eine Heranziehung dort, wo für die Grundeigentümer Vorteile entstehen, gerechtfertigt ist. Im Absatz 3 des § 6 heißt es: „Falls der nach Absatz 2 Beitragspflichtige durch den Bau der Straße einen wirtschaftlichen Nachteil erleidet oder zum Bau der Straße kostenlos oder zu einem unter dem Verkehrswert liegenden Preis Grund abgetreten hat, ist dies bei der Bemessung des Beitrages zu berücksichtigen.“ Die ursprüngliche Fassung in der ersten Regierungsvorlage lautet: „Falls der Beitragspflichtige durch den Bau der Straße einen Nachteil erleidet.“ Man hat dann hier den wirtschaftlichen Nachteil eingebaut. Wir sind der Meinung, daß hier nicht schon wieder Vorsorge getroffen werden soll, daß diese oder jene Nachteile, die nach Auffassung des Grundeigentümers bestehen, von vornherein ausgeschaltet werden. Wir treten nicht dafür ein, daß hier illusionistische Forderungen gestellt werden können, wir sind aber der Meinung, daß Nachteile in irgendeiner Form berücksichtigt werden müssen und daß es dann bei den Verhandlungen festzulegen ist, welcher Art diese Nachteile sind und wie sie zu berücksichtigen sind. Genauso waren wir der Auffassung, daß der Satz „Als solche Nachteile gelten nicht Lärm- und Geruchsbelästigung,

die durch den Straßenverkehr verursacht werden" herausgehört; nicht deshalb, weil wir glauben, daß jede Lärm- und Geruchsbelästigung bereits als Benachteiligung berücksichtigt werden soll, sondern weil wir der Meinung sind, daß es nicht von vornherein ausgeschaltet werden darf. Es könnten Umstände eintreten, daß in besonderen Fällen auch das als zu entschädigender oder zu berücksichtigender Nachteil zu gelten hat und daß man also dem nicht schon von vornherein im Gesetz einen Riegel stoßen soll.

Zu Abs. 4 möchte ich nur ein gewisses Bedenken äußern. Hier heißt es: „Für landwirtschaftliche Grundstücke außerhalb des verbauten Gebietes dürfen Beiträge nach Abs. 2 nicht vorgeschrieben werden, solange und soweit diese Grundstücke landwirtschaftlich genutzt werden;" eine Formulierung, der voll beizustimmen ist. Nur, wie ist das nun für landwirtschaftliche Grundstücke innerhalb des verbauten Gebietes? Wie ist das für Grundstücke, die bei unserer Grundbesitzerstruktur irgendwie als kleine Grundstückreserve für den Eigenheimbau eines Kindes oder eben für einen eigenen Eigenheimbau reserviert wurden? Wenn dieser Beitrag sofort nach dem Bau der Straße fällig wird, kann das unter Umständen in gewissen Fällen eine wirtschaftliche Belastung für den bedeuten, der Anrainer oder in der Tiefe in der Nähe dieser Straße liegt. Hier möchte ich zu bedenken geben, ob nicht allenfalls dieser Punkt und besonders auch der entsprechende Punkt dann bei den Gemeindestraßen irgendwie nachteilige Einflüsse auf den Eigenheimbau, auf die kleinen Grundbesitzer haben könnte; daß diese Eigenheimbauer, die oft unter sehr großen Anstrengungen und Schwierigkeiten zu ihren Grundstücken und zu ihrem Eigenheim kommen, durch diese Belastung, die sich aus dem Straßengesetz ermöglicht, doch schwere wirtschaftliche, ich will nicht sagen Nachteile, aber Erschwernisse auf sich nehmen müssen, weil ihnen wesentlich höhere Kosten entstehen. Ich muß also bitten, daß über den § 6 getrennt abgestimmt wird, weil wir Freiheitlichen uns aus grundsätzlichen Erwägungen nicht entschließen können zuzustimmen, daß die Grundablöse für Landesstraßen den Gemeinden aufgelastet wird.

**Präsident:** Herr Abg. gilt das für den ganzen Paragraphen? (Eß: Für den ganzen Paragraphen!) Jetzt ist der Herr Landesrat Ilg gemeldet.

**Ilg:** Hoher Landtag! Der § 6 des zur Behandlung stehenden Gesetzes ist wohl einer, wie man so sagen kann, der delikatesten von allen, die wir zu beschließen haben. Es war vorauszusehen, daß darüber eine sehr eingehende Diskussion Platz greifen wird, insbesondere eben wegen des Verhältnisses gegenüber den Gemeinden, weil es, je nachdem, wie man eine Sache darstellt, gar nicht schwerfällt, diese Bestimmung, daß die Gemeinden die Grundablöse zu tragen haben, als einen

unfreundlichen Akt des Landes gegenüber den Gemeinden darzustellen. Dem müssen schon entsprechende Argumente entgegengehalten werden. Die Meinung, daß es sich hier um eine ungerechtfertigte Belastung handle, oder die Argumente, die dafür sprechen, ließen sich nicht aufrechterhalten, wie der Herr Bürgermeister Bosch gesagt hat, ist doch etwa nicht ganz richtig. Fürs erste möchte ich sagen: Wenn man für die Interessen der Gemeinden eintritt, soll man am allerwenigsten die Finanzverfassung zitieren, denn die besagt, jede Gebietskörperschaft habe die zur Bewältigung ihrer Aufgaben anfallenden Aufwendungen selbst zu zahlen. Wenn man das im Prinzip überall durchhalten wollte, so würden die Gemeinden in dem Fall die größten Draufzahler sein. Ganz abstrakt ausgelegt wäre es gewiß richtig, wenn man bei den Landesstraßen sagen würde, das sei eine Landessache, das habe das Land ausschließlich allein zu tragen. Dann gilt das aber bei zwanzig anderen Gemeindeangelegenheiten, wo das Land beispielsweise Sonderzuschüsse gibt, in gleicher Weise. Ich habe mir ja schon erlaubt, auch in einem Artikel darzutun, daß diese freiwilligen Leistungen des Landes bei Schulbauten, bei Kindergärten, bei Spitalsabgängen, bei Zinszuschüssen zu Schulbaudarlehen, bei Bibliotheken, kurzum, ich will nicht alle Dinge wiederholen, im Voranschlag 1969 mehr als 30 Mio. S ausmachen. Man könnte die 30 Mio. Schilling den 2,3 Mio. S, die die Gemeinden bei Landesstraßen uns bisher gegenüber geleistet haben, gegenüberstellen, wenn es um die Auslegung der Finanzverfassung geht. Aber die ganze Praxis ist hier schon auch so, daß es heißt, die Finanzverfassung gilt insoweit, als in Gesetzen nicht etwas anderes bestimmt ist oder zwischen den Trägern dieser verschiedenen Aufgaben nicht eine andere Vereinbarung getroffen worden ist. Es ist noch nie jemandem eingefallen, einen Anstoß daran zu nehmen, daß das Land verpflichtet wird, zum Abgang von Gemeindespitalern beizutragen. Auch hier sind wir wieder einmal selbst verpflichtet, zur Erfüllung einer Gemeindeaufgabe beizutragen. (Zwischenruf Eß: Landeskrankenhaus!) Das steht ja nicht zur Debatte. In gleicher Weise wurden wir auch bei Bundesaufgaben, wenn wir die Wohnbauförderung 1954 hernehmen oder die Wildbach- und Lawinenverbauung, gesetzlich verpflichtet, Landesbeiträge dazuzugeben, und auch die Gemeinden sind unter Umständen verpflichtet gewesen, bei verschiedenen Wasserbauten usw. Beiträge zu leisten. Trotz Finanzverfassung hat kein Mensch einen Anstoß daran genommen, weil man einsieht, daß diese Solidaritätsleistungen im Interesse der Erreichung eines guten Zieles auf alle Fälle zweckmäßig sind.

Die Neuaufnahme dieser Bestimmung ist vor allem eine Zweckmäßigkeitsbestimmung. Das wird zum Teil nun bestritten. Ich muß jetzt vor allem mit einer Rechnung aufwarten, die die Zahlen des Bürgermeisters Bosch ins

richtige Licht stellen. Es geht ja bei Straßenbauten im Land nicht um die 96 oder um 98 Millionen, die im Budget stehen. Dort ist die Projektierung der Bundesstraßen dabei, die Bezahlung der Arbeiterlöhne, die auf Bundesstraßen arbeiten, und die ganze Straßenerhaltung bei Landstraßen, die über 20 Millionen ausmacht, so daß für effektive Straßenbauten bei Landstraßen 51 Millionen übrigbleiben. Wenn man eine richtige Gegenüberstellung machen will, muß man von diesen rund 50 Millionen ausgehen, die wirklich für Neubauten verwendet werden können. Dem stehen nun die Grundablösekosten bei Gemeinden gegenüber, die zugegebenermaßen im Jahresdurchschnitt sogar noch weniger als diese 2,3 Mio. S ausmachen, weil in dieser genannten Ziffer vom Jahre 1967 sogar auch Leistungen von Gemeinden an Bundesstraßen inbegriffen sind. Soweit es nur Leistungen an Landesstraßen anlangt, liegt die Zahl im fünfjährigen Durchschnitt sogar unter zwei Millionen. Nun kommt der Pferdefuß, indem man sagt: Ja, wenn es nur zwei Millionen sind, dann würde das ja für das Land gar keine Rolle spielen. Das ist eben die große Leistung der Gemeinden, die man anerkennen muß, daß sie mit so wenig Geld die ganzen Grundablösungen in diesen früheren Jahren gemacht haben. Von dem Tage an, wo die Gemeinden das nicht mehr machen, werden die sog. Spezialisten des Landes, wie man sie bezeichnet hat, nicht mit zwei Millionen und nicht mit vier Millionen abkommen. Wesentlich mehr als das Doppelte wird es kosten. Dann sieht die Rechnung eben so aus, daß man von den 50 Millionen ungefähr 10 Prozent für Grundablösekosten abziehen muß, um die dann weniger für den Bau von Landesstraßen übrigbleiben. Das ist die effektive, klare Rechnung.

Nun hat aber der Bürgermeister Bosch mit einem Satz den Nagel auf den Kopf getroffen, wenn er gesagt hat: Das Land kann ja sowieso tun, wie es will. Gewiß, es wäre sehr einfach, diesen Absatz 1 zu streichen, und dann wäre gar nichts anders, als was bisher ist. Dann wäre über die Sache nichts ausgesagt, und das Land könnte vorwärts machen, wie es bisher getan hat, indem es sagt: Ich verpflichte dich nicht zum Zahlen, aber ich werde zuerst dort bauen, wo die Gemeinden freiwillig bereit sind, die Grundablöse zu übernehmen. Das war ja die bisherige Fiktion, unter der die ganzen Ablösungen zustande gekommen sind. Nun kommt der berechtigte Einwand, daß man sagt, es wäre nicht in Ordnung, wenn wir jetzt ein Landesstraßengesetz machen und uns über diesen Punkt einfach ausschweigen und sagen würden, da stehe nichts drinnen im Gesetz, das Land könne machen, wie es will. Fürs erste würde das Land zwangsläufig in die Situation kommen, daß soundso viele Gemeinden an das Land herantreten und sagen würden: Ich bin bereit weiterhin, auch wenn es nicht im Gesetz steht, diese Grundablöse zu zahlen, wenn du zuerst bei mir anfängst. Es würde dann gerade der Umstand eintreten,

den der Herr Abg. Paul Peter befürchtet hat, daß eben dann unter Umständen nicht nach der Dringlichkeit gebaut würde oder daß zumindestens die Versuchung bestünde, nicht nach der Dringlichkeit zu bauen, sondern dort, wo eben Finanzkräftige in der Lage sind, die Gelder zu erbringen. Gerade auch aus diesem Grund muß man die gesetzliche Regelung begrüßen, damit die Versuchung, nicht nach Dringlichkeit vorgehen zu wollen, künftig absolut nicht mehr besteht. Zu sagen, das Land kann trotzdem tun dann wie es will, das wäre keine Lösung durch den Landtag. Ich glaube, man muß vom Landtag erwarten, daß er in dem Fall wirklich eine klare Entscheidung trifft und den Mut aufbringt, sich für eine zweckmäßige Lösung, die scheinbar für die Gemeinden eine gewisse Belastung darstellt, in Wirklichkeit aber doch zu größeren Leistungen insgesamt führt, die in den Gemeinden draußen vollbracht werden, auszusprechen.

Wenn wir eine Reihe von Gemeindevertretern einladen und sie fragen: Seid ihr dafür oder dagegen?, dann wird man von denen zugegebenermaßen jetzt nicht erwarten können, daß sie sagen: Selbstverständlich wollen wir das bezahlen. Das werden wir gar nicht von ihnen erwarten. Dessenungeachtet kann ich Ihnen sagen, ich war selbst Zeuge, wie vor Jahren im Rahmen des Gemeindeverbandes eine sehr lebhafte Debatte über das Für und Wider dieser Grundablösungen stattgefunden hat und wo insbesondere Bürgermeister von kleineren Gemeinden gesagt haben: Wir wissen sehr wohl, daß bisher die großen Ablösungen in erster Linie in den finanzkräftigen und großen Gemeinden bezahlt worden sind. Das wird auch in Zukunft so sein, und wir müssen als kleine Gemeinden befürchten, daß zukünftig von den vom Land bereitgestellten Mitteln für Landstraßen mehr in die großen Gemeinden fließen werden als in die kleinen. Darum war etwa die Auffassung darüber, was zweckmäßig ist, auch im Rahmen des Gemeindeverbandes absolut nicht einheitlich. Im übrigen glaube ich, muß man andere Dinge ja nicht wiederholen: daß es in anderen Ländern auch nicht als Widerspruch zur Finanzverfassung aufgefaßt wird, wenn dort die Gemeinden ebenfalls solche Beiträge leisten.

Ich darf abschließend vielleicht zu einer Sache noch das Wort nehmen, nämlich zur künftigen Übernahme von Gemeindestraßen mit überörtlicher Bedeutung auf das Land. Es ist da der Meinung Ausdruck gegeben, es werde sich der bisherige Straßenkatalog sowieso nicht sehr ändern, es werde also bei den 500 km bleiben. Gerade das wird wahrscheinlich nicht der Fall sein, denn hier erwarten gerade die Gemeinden, daß es nicht so sein wird. Es liegen jetzt schon Meldungen für über 150 km Gemeindestraßen beim Land vor, die die Gemeinden mit der Begründung „überörtliche Bedeutung“ anbringen wollen. Ich sehe voraus, daß aus der Motivierung des Gesetzes mehr als die Hälfte der angemelde-

ten Gemeindestraßen aus Gründen der Überörtlichkeit übernommen werden müssen. So werden im Endeffekt, soweit das Gesetz überhaupt Vorteile bringt, für die Gemeinden viel die größeren Vorteile herauskommen, als das für das Land der Fall ist. Darum können wir eigentlich stolz sein darauf, daß wir im Interesse der Gemeinden handeln, wenn wir das Gesetz so beschließen, wie es vorgesehen ist.

**Präsident:** Herr Abg. Kielwein hat nun das Wort.

**Kielwein:** Hohes Haus! Es war vorauszusehen, daß der § 6 im Hohen Haus eine gewisse Diskussion auslösen wird. Es ist selbstverständlich so, daß ein Gemeindevandatar hier zu Gewissensbissen kommt. Aber ich muß als Gemeindevandatar ebenfalls erklären: Wenn wir das nur von der finanziellen Seite aus betrachten, ist das nicht einwandfrei; denn es sprechen ja viel größere Nöte auch dafür, daß eine Landesstraße gebaut werden soll, um die Gemeindestraßen dadurch zu entlasten. So glaube ich, daß es ein viel größerer Vorteil für die Gemeinde ist, wenn Gemeindestraßen dadurch entlastet werden, indem sich der Verkehr auf den künftigen Landesstraßen abwickelt. So glaube ich, daß es nur recht und billig ist, wenn die Gemeinde einen gewissen Teil dazu beiträgt, weil es doch zum größten Teil im Gemeindeinteresse liegt. Ich glaube schon, daß man hier objektiv sein muß und nicht nur die finanzielle Seite betrachtet, sondern auch andere Seiten miteinkalkuliert in diese Angelegenheiten. Ich darf das hier nur ganz kurz erklären, auch als Gemeindevandatar.

**Präsident:** Der Herr Abg. Bösch.

**Bösch:** Hoher Landtag! Ich will es kurz machen. Es ist eine irriige Auffassung oder es ist vielleicht ein Hörfehler des Herrn Landesrates Ilg: Ich habe nicht gesagt, daß in einem Jahr 96 Millionen für Straßenbauten aufgewendet wurden, sondern es sind die Aufwendungen für Landstraßen I. und II. O. in zwei Jahren. In diesen zwei Jahren sind nach den Voranschlägen 16 Millionen allein nur in Gemeinden verbaut worden, wo angenommen werden muß, daß eventuell die Gemeinden den Grund bezahlt haben. Alles andere sind finanzschwache Gemeinden, wenn man es so nennen will, wenn man da den Finanzausgleich hernimmt und als finanzschwache Gemeinden diejenigen bezeichnet, die dort als solche beschrieben sind. Das möchte ich sagen. Wenn man im übrigen sagt, man gibt zu Schulbaudarlehen Zinszuschüsse, so glaube ich, ist das eine Regelung des Finanzausgleichs für das 9. Schuljahr, den man seinerzeit bei der Erhöhung der Mineralölsteuer ausgehandelt hat. (Zwischenruf Ilg: für Bundesmittel!) Ich sage, das sind diese Zinszuschüsse, die jedes Jahr in der Höhe von 3 oder 4 Mio. S eingehen und zur Verteilung an die Gemeinden als Entschädigung für das 9. Schuljahr bestimmt sind. (Zwischenruf Ilg: Das Land gibt noch Geld dazu!) Ich glaube nicht bei den Zins

zuschüssen, sondern bei den besonderen Bedarfszuweisungen. Die Zinszuschüsse reichen momentan noch, auf Grund des letzten Rechnungsabschlusses sind sie nicht einmal in der vollen Höhe gebraucht worden. Auch bei den Spitälern, das kann man selbstverständlich sagen, wird vom Land eine erhebliche Leistung erbracht, aber ich meine, nach dem Krankenanstaltengesetz wäre an und für sich die Krankenfürsorge Landessache. Wenn die Gemeinden im Land sich auf den Standpunkt stellen und die Spitäler nicht erweitern würden, dann würde die gesamte Last praktisch dem Lande übertragen werden müssen. Selbstverständlich hängt die gesamte Gesetzgebung in dieser Richtung zusammen, und auch die Praxis ergänzt sie zum Teil. Aber ich bin der Meinung, wegen dieses bescheidenen Umfanges dieser Grundablösekosten muß das Land nicht sagen, für die Gemeinden sei es nichts wert, aber für das Land sei es ein ungeheures Problem, man könne dann keine Straßen mehr bauen. Wenn es ein bescheidener Kostenteil ist, dann ist er für beide ein bescheidener Teil, und wenn es ein gewichtiger ist, ebenfalls für beide Seiten. Ich kann nur nicht verstehen, daß man bei der Argumentation sagt: Ach, das ist für die Gemeinden ein kleiner Fisch, aber wenn man es selbst übernehmen müßte, dann ist es eine ganz beachtliche Größe; so groß sogar, daß sie uns zwingt, sichtlich weniger Straßen zu bauen als bisher. Das ist nicht der Fall.

**Präsident:** Jetzt ist der Herr Landesrat Müller zum Wort gemeldet.

**Müller:** Hohes Haus! Ich möchte die Debatte nicht mehr sehr verlängern, weil man ja meine Einstellung, glaube ich, dazu kennt. Es ist aber absolut irrig, Herr Bürgermeister Bosch, wenn man meint, daß dem Land nicht weit höhere Kosten erwachsen würden, als den Gemeinden erwachsen. Wir wissen doch, und es ist heute schon in der Debatte zum Ausdruck gekommen, daß die Beziehungen der Gemeindebürger, insbesondere in den kleinen Gemeinden, zur Gemeinde ganz andere sind als zur größeren Gemeinde, zur Stadt oder sagen wir zu den finanzstärkeren Gemeinden. Ich habe wiederholt das Beispiel von Möggers genannt, wo die Gemeinde in wenigen Tagen die ganze Grundablöse durchgeführt hat, natürlich weil sie von ihren Anrainern erwarten konnte, daß sie von sich aus diese paar Quadratmeter jeweils deshalb gerne hergeben, weil keine Verstaubung der Grundstücke mehr erfolgt, weil bei Schlagwettern keine Vermurungen mehr entstehen und dergleichen. Hätte aber das Land als Grundablöser tätig werden müssen (Zwischenruf Bosch: Dann wären sie genauso froh gewesen!) . . . nein, dann hätten wir viel Geld dafür ausgeben müssen. Das zeigt sich immer wieder. Ich denke an die Umfahrung Schruns, ich denke an alle anderen Gemeinden, auch im Ausland, wenn ich Sie zum Beispiel hinüber verweise nach dem Kanton Graubünden, wo vor wenigen Jahren auch diese Änderung gemacht wurde, daß der Kan-

ton bereit war, die Grundablösen zu übernehmen. Dort hat mir der zuständige Regierungsreferent gesagt, er müsse derzeit Ablösen zahlen, daß ihm die Mittel für den Straßenbau nirgendsmehrhin reichen und wo derzeit dem kleinen Kanton schon über 60 Mio. Franken Schulden allein für Grundablösen entstanden sind. Die Bürgermeister werden dann für ihre Gemeindebürger das Bestmögliche herausholen wollen, denn sie wollen schauen, daß ihre Bürger in der Gemeinde entsprechende Ablösen bekommen. So schaut es ja auch in den finanzstarken Gemeinden aus. Dort ist die Beziehung zur Gemeinde eine ganz andere, und man sagt, die Gemeinde hat Geld, die Gemeinde soll nur zahlen. (Zwischenruf Bösch: Die Gemeinden könnten ja mithelfen!) Wir würden den großen Gemeinden helfen, den finanzstarken Gemeinden, den finanzschwachen Gemeinden aber nicht. Das ist ganz sicher.

Darf ich jetzt noch einmal auf diese Dammstraße zurückkommen. Wir haben uns doch kürzlich schon einmal im Zuge der Budgetdebatte darüber unterhalten. Der Gemeinde Lustenau hätte es gar nichts ausgemacht, die paar Quadratmeter für die anliegenden Gemeinden zusätzlich zu zahlen, um diesen Grunderwerb zu sichern. So wie es beispielsweise jetzt die Gemeinde Möggers tut, die, nur um auch wieder ein Beispiel zu nennen, der Gemeinde Hohenweiler etwa 100.000 S Beitrag bezahlt für eine Grundablöse, die im Zuge des Straßenbaues dort hinauf für sie eben von besonderer Bedeutung ist. Es würde sich bestimmt nicht nur um diese 2,3 Mio. S drehen. Ich wage zu behaupten, daß es um 8 oder 9 Mio. S gehen würde. Das wären dann 10 oder 15 Prozent der bauwirksamen Mittel, die allein für die Grundablöse ausgegeben werden müßten. Wir hätten dann, nachdem wir sowieso die letzten Jahre auf dem Sektor des Straßenbaues finanzmäßig ständig zurückgehen, bedingt durch die großen Auslagen auf dem Hochbausektor, immer weniger bauwirksame Mittel. Ich möchte daher wirklich bitten, daß man auch diesen Argumenten etwa Rechnung trägt.

**Präsident:** Herr Abg. Eß ist noch zum Wort gemeldet.

Eß: Es wurden jetzt für den Vorschlag des Ausschusses bei diesem Paragraphen im wesentlichen zwei angeblich schwerwiegende Gründe vorgebracht, die also für diese Lösung sprechen. Einmal ist es die Tatsache, daß der Herr Landesrat Ilg sagt, die Gemeinden bekommen sehr viel vom Land, was an und für sich nicht unbedingt Pflicht wäre, die Gemeinden hätten soundso viele Millionen für diesen oder jenen Zweck bekommen. Bezüglich der Krankenhäuser hat der Herr Abg. Bösch schon geantwortet. Ich möchte aber darauf hinweisen, daß die Bevölkerungsentwicklung und daß der Gesetzgeber in Wien in den letzten Jahren den Gemeinden so viel Lasten aufgebürdet haben, daß es absolut nicht zu verstehen ist, daß sie jetzt bei den Landesstraßen auch

noch zum Handkuß kommen sollen. Ich glaube, die Aufgaben der Gemeinden haben einen Umfang angenommen und bringen finanzielle Belastungen — das muß jeder Gemeindevertreter bestätigen —, die manche Gemeinden schon sehr nahe an den Rand der Verschuldung führen. Ich glaube also, damit, daß die Gemeinden dieses oder jenes bekommen haben, kann man die Ablehnung unseres Antrages nicht gut begründen.

Das zweite Argument, das der Herr Landesrat Müller vorangestellt hat, ist also, daß die Gemeinde bei den Grundablösen leichter verhandle. Ich bin ganz überzeugt, daß dieses Argument stimmt; denn es wäre ja gar nichts dagegen einzuwenden — über die Verhandlungsmethode ist ja im Gesetz auch nichts festgehalten —, daß der betreffende Bürgermeister, der die Situation so gut kennt und mit den Leuten so gut reden kann, mit den Organen des Landes mitgeht und in der Verhandlung klarmacht, wie wichtig und wie bedeutungsvoll diese Landesstraße auch für die Gemeinde ist. Dagegen ist absolut nichts einzuwenden. Ich glaube also nicht, daß das ein wirklich schwerwiegender Grund ist. Im Gegenteil! Ich bin überzeugt, daß in kleinen Gemeinden manchmal der Bürgermeister wesentlich größere Schwierigkeiten hat, weil hier eine ganze Reihe von Umständen noch mitspielen, mit der Verwandtschaft, mit kleinen Interessentengruppen usw., die eine solche Ablöse wesentlich erschweren. Ich muß noch einmal betonen: Aus grundsätzlichen Erwägungen sind wir der Auffassung, daß der Straßenerhalter die Kosten zu tragen hat, daß ohne weiteres allenfalls finanzkräftige Gemeinden zur Mithilfe beigezogen werden könnten, daß diese Regelung wohl der bisherigen Praxis, aber nicht dem entspricht, was wir unter einer klaren Regelung verstehen würden.

**Präsident:** Jetzt ist der Herr Abg. Waibel zum Wort gemeldet.

**Waibel:** Hoher Landtag! Ich darf als bekannt voraussetzen, daß ich sehr allergisch reagiere, wenn es sich um neue Belastungen für die Gemeinden handelt. Aber in diesem Falle, wenn der Herr Abg. Eß vorhin gemeint und die Feststellung getroffen hat, daß den Gemeinden mit diesen Bestimmungen neue Lasten überbürdet werden, dann muß das in das richtige Licht gerückt werden. Die bisherige Praxis war, das wurde ja verschiedentlich schon herausgestellt, daß die Gemeinden die Grundablösekosten für Landesstraßen getragen haben. Es ist also das ganze nur in eine legistisch befriedigende Form gebracht und ändert also an der bisherigen Praxis nichts. Ganz im Gegenteil! Die Gemeinden haben ja die Möglichkeit, nachdem die Grundlasten vom Land übernommen werden, bei den Grundablösen 30 Prozent zu verumlagen. Hier können wir geradezu von einer Entlastung statt von einer Belastung sprechen. Nun noch ganz kurz zur Argumentation des Antrages der Freiheitlichen Partei, daß sie aus grundsätzlichen Erwägungen heraus dieser Bestimmung die Zu-

Stimmung versage. Herr Abg. Eß, jetzt frage ich Sie konkret: Aus was, weiß ich, welchen Erwägungen hat die Freiheitliche Partei etwa in Dornbirn die Zustimmung gegeben, daß die Stadt der österr. Rundfunk Ges. m. b. H. den Platz für die Errichtung eines Rundfunkgebäudes kostenlos zur Verfügung gestellt hat? Wo bleibt hier die konsequente Haltung? Die Stadtgemeinde Dornbirn hat auch dem Land Vorarlberg den Grund für den Bau der Landessportschule kostenlos zur Verfügung gestellt, mit Zustimmung der Freiheitlichen Fraktion, so weit ich informiert bin, und hat darüber hinaus noch einen Beitrag geleistet. Wenn also von Konsequenz die Rede ist, dann ist, glaube ich, das auch zu berücksichtigen.

**Präsident:** Herr Abg. Eß ist jetzt zum Wort gemeldet.

**Eß:** Ich muß sagen, jetzt habe ich den Herrn Abg. Waibel nicht ganz verstanden. Wir wollen grundsätzlich festhalten, daß der Straßenerhalter, wie es gesetzlich festgelegt ist, für die Kosten der Landesstraßen aufkommt. Daß es in anderen Belangen dann in der Praxis Ausnahmen gibt, das ist doch selbstverständlich. Hier bei der Beratung des Straßengesetzes die Dornbirner Gemeindevertretung zu zitieren, weil sie einer vernünftigen Lösung zugestimmt hat (Zwischenruf Waibel: Das ist auch eine vernünftige Lösung!), das finde ich, sind Sie mir nicht böse, Herr Abgeordneter Waibel, etwas abwegig. Es geht hier um den Grundsatz, daß der Straßenerhalter im Grunde für die Kosten aufzukommen hat. Ich habe schon betont, wir haben nichts dagegen, wenn die finanzstarken Gemeinden dazu beigezogen werden, daß sie Beiträge leisten (Zwischenruf Graf: Auf das läuft es ja hinaus!), aber wir finden es nicht für richtig, daß hier das Land einfach feststellt, die Gemeinden haben zu bezahlen.

**Präsident:** Die Debatte ist nun abgeschlossen. Ich frage den Herrn Berichterstatter. Er verzichtet auf das Schlußwort. Wir kommen zur Abstimmung. Zuerst über den abändernden Antrag der Freiheitlichen Partei, und zwar soll der Abs. 1 des § 6 gestrichen werden, wodurch der Abs. 2, der erhalten bleibt, die Bezeichnung Abs. 1 erhält, wobei sich allerdings die Einschaltung „Land“ durch „Gemeinde“ notwendig macht. Es heißt also hier: „Das Land ist ermächtigt, durch Beschluß der Landesregierung, einen Beitrag von. . .“ Dann sollen im 3. Satz die Worte „von der Gemeinde gem. Abs. 1“ sinngemäß natürlich herauskommen. Das ist der Abs. 2, der nun Abs. 1 werden soll. Weiters ist zu streichen der Abs. 7 hinsichtlich Straßenreinigung, Schneeräumung usw. Die übrigen Absätze 3 bis 6 und 8 sollen ziffernmäßig nachrücken. Das ist der Antrag der Freiheitlichen Partei. Es bleibt also der Antrag auf Verumlagerung erhalten, nur daß diese Verumlagerung durch das Land durchzuführen ist. (Zwischenruf: Dr. Reichart meldet sich zum Wort.) Herr Abg. Dr. Reichart, die Debatte zu § 6 ist jetzt abgeschlossen. Das

ist der Antrag der Freiheitlichen Partei, über den ich abstimmen lasse. Ich habe nochmals gefragt, ob jemand das Wort wünscht. Jetzt ist die Debatte abgeschlossen. Wer mit diesem Antrag einverstanden ist, wolle bitte ein Zeichen mit der Hand geben. Danke! Er ist nicht angenommen. Ich lasse nun über den § 6 nach der Ausschußvorlage abstimmen. Wer damit einverstanden ist, wolle bitte ein Zeichen mit der Hand geben. Er ist angenommen. (Zwischenruf Paul Peter: Ich verlange die Gegenprobe!) Sie wünschen die Gegenprobe. Wer ist gegen den Antrag? Es sind zwei Abgeordnete gegen den § 6. Es haben aufgezeigt der Herr Abg. Peter und der Herr Abg. Dr. Reichart. (Zwischenruf Bosch: Die Frage nach der Gegenprobe war nicht klar gestellt!) Ja, bitte meine Herren, wenn man Abgeordneter im Vorarlberger Landtag ist, dann muß man wissen, über was man abstimmt. Das muß ich jetzt wirklich einmal sagen. Ich lasse aber, damit auch die Herren nun zufrieden sind, nochmals abstimmen über den vorher angenommenen § 6 im Wortlaut des Ausschusses. Wer dagegen ist, möge ein Zeichen mit der Hand geben. Es sind fünf Stimmen. Ich lasse nun noch abstimmen über die bisher unbeeanspruchten §§ 1 bis 4. Wer mit den §§ 1 bis 4 einverstanden ist, wolle bitte ein Zeichen mit der Hand geben. Danke, sind einmütig angenommen. Die Sitzung wird um 14.15 Uhr fortgesetzt.

(Die Sitzung wird um 12.20 Uhr unterbrochen und um 14.15 Uhr fortgesetzt.)

**Präsident:** Wir setzen die am Vormittag unterbrochene Beratung des Straßengesetzes fort, wir kommen nun zu § 7 — Benützungsentgelt. Der Herr Berichterstatter hat das Wort.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Für die Benützung von Landesstraßen mit Kraftfahrzeugen ist das Land berechtigt ein Entgelt einzuhoben, wenn solche Straßen größere Höhenunterschiede überwinden oder Naturschönheiten zugänglich machen. Kein Benützungsentgelt darf verlangt werden für Fahrzeuge des Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr, für Behörden-, Heeres- und Rettungsfahrzeuge sowie für Fahrzeuge, die ausschließlich der Bewirtschaftung von landwirtschaftlichen Grundstücken dienen, die über eine solche Straße erreichbar sind. Die beiden Ausschüsse, der Rechts- und Immunitätsausschuß und der Volkswirtschaftliche Ausschuß, haben hier gegenüber der Regierungsvorlage eine Erweiterung nicht beitragspflichtiger Fahrzeuge vorgenommen in der Weise, daß landwirtschaftliche Fahrzeuge einbezogen worden sind. Die Höhe des Benützungsentgeltes ist so festzusetzen, daß die Summe der Benützungsentgelte innerhalb eines bestimmten Zeitraumes, die zur Deckung des Erhaltungsaufwandes der Straße einschließlich der Tilgung eines allfälligen Bauaufwandes erforderlichen Kosten innerhalb dieses Zeitraumes nicht übersteigt. Diese Ent-

gelte sind rechtlich keine Mautgebühren, weil es sich nicht um öffentlich-rechtliche Abgaben, sondern um privatrechtliche Entgelte handelt.

**Präsident:** Wünscht zum § 7 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 8 — Übertragung von Straßengrundstücken.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Es erscheint zweckmäßig, daß Grundstücke einer aufgelassenen oder verlegten Landesstraße, die vom Land nicht mehr benötigt werden, den Gemeinden, in denen sie liegen, kostenlos zu übereignen sind. Soweit solche Straßengrundstücke von der Gemeinde als Gemeindestraße erklärt werden, sind sie auf Verlangen der Gemeinden in einem ordentlichen Zustand zu übergeben. Damit wurde dem Wunsche des Vorarlberger Gemeindeverbandes entsprochen. Der Eigentumsübergang tritt durch Bescheid der Landesregierung ein. Durch Abs. 2 wird für die notwendige grundbücherliche Durchführung eines solchen Bescheides gesorgt.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Wir kommen zum 3. Abschnitt — Gemeindestraßen; § 9 — Begriff, Erklärung und Auflassung, Straßenerhalter.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Der § 9 lehnt sich im Aufbau an den des § 5 an, so daß auf die dort gegebenen Erläuterungen verwiesen werden kann. Es haben also auch die Gemeinden eine Bestandsaufnahme durchzuführen und alle bestehenden Gemeindestraßen soweit sie für den Verkehr innerhalb des Gemeindegebietes notwendig sind, zu Gemeindestraßen im Sinne dieses Gesetzes zu erklären. Die Gemeindevertretung ist verpflichtet, schon im Voranschlag nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde die für den Bau der notwendigen Gemeindestraßen erforderlichen Mittel vorzusehen. Durch die Umschreibung des Begriffs „notwendig“ in Abs. 2 soll erreicht werden, daß ganzjährig bewohnte Siedlungen mit mindestens 100 Einwohnern durch eine Gemeindestraße oder eine gleichwertige Verkehrsverbindung an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sind. Der Abs. 4 besagt, daß Landesstraßen von der Gemeindevertretung nicht als Gemeindestraßen erklärt werden dürfen. Straßenerhalter der Gemeindestraßen ist die Gemeinde als Träger von Privatrechten.

**Präsident:** Wünscht zu diesem § 9 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Wir kommen zu § 10 — Gehsteige.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Bisher sind die Gehsteige in der Landesbauordnung geregelt worden. Da es sich hiebei aber um Verkehrsflächen handelt, gehören diese Bestimmungen in das Straßengesetz. Im verbauten Gebiet hat die Gemeinde an Landesstraßen und Gemeindestraßen nach Maßgabe der finanziellen Mittel Gehsteige zu errichten, soweit es die Verhältnisse erlauben. Nach Abs. 2 ist die Gemeinde ermächtigt, durch Beschluß der Gemeindevertretung zu bestimmen, daß den Eigentümern, von denen sie für den Gehsteig Grund erwor-

ben haben, der Ersatz der für den Erwerb des einzelnen Grundes jeweils aufgewendeten Kosten bis zu 50 Prozent und den Eigentümern der an den Gehsteig angrenzenden Grundstücke der Ersatz der von der Gemeinde aufgewendeten Baukosten bis zu 50 Prozent durch Bescheid vorgeschrieben wird. Hier habe ich eine Druckfehlerberichtigung vorzubringen: Im § 10 Abs. 2 lit. b ist das erste Wort „von“ zu streichen. (Präsident: Dasselbe gilt für das Protokoll des Ausschusses.) Wenn nur auf einer Seite der Straße ein Gehsteig errichtet wird, kann in einer Verordnung nach Abs. 2 bestimmt werden, daß die von der Gemeinde aufgewendeten Baukosten bis zu einem Sechstel von den Eigentümern der Grundstücke, welche an die dem Gehsteig gegenüberliegende Straßenseite angrenzen und bis zu zwei Sechstel von den Eigentümern der an den Gehsteig angrenzten Grundstücke zu tragen sind. Nach Abs. 4 entfällt der Ersatz von Baukosten für einen Grundeigentümer, wenn dieser den für den Gehsteig erforderlichen Grund kostenlos abgetreten hat. Nach Abs. 6 soll die Erhaltung der Gehsteige der Gemeinde obliegen.

**Präsident:** Wünscht zum § 10 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Ich habe mittlerweile erfahren, daß wir auf der Galerie als Zuhörer die Maturaklasse des Musisch-pädagogischen Realgymnasiums haben. Ich begrüße die jungen angehenden Pädagogen unseres Landes recht herzlich und hoffe, daß sie einen guten Eindruck von den Beratungen des Landtages mitnehmen.

Wir kommen zu § 11 — Kostenbeiträge.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Diese Bestimmung regelt analog zu den Kostenbeiträgen bei den Landesstraßen die Erschließungskosten für die Gemeindestraßen. Es sollen die Grundeigentümer, deren Grundstücke durch die Erschließung einen Vorteil erlangen, zum Bau der Straße einen entsprechenden Beitrag leisten. So sieht dieser Entwurf vor, daß die Gemeinde bis zu 30 Prozent der von der Gemeinde aufgewendeten Baukosten, wozu auch die Grunderwerbskosten gehören, auf die Beitragspflichtigen verumlagen kann. Solche Belastungen der Grundeigentümer sind in anderen Staaten, z. B. in der Bundesrepublik Deutschland und in der Schweiz, weitaus höher und erreichen teilweise sogar die Höhe des Verkehrswertes des Grundes.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 12 — Benützungsentgelt.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Auch die Gemeinden sollen die Möglichkeit haben, für die Benützung von Straßen, welche größere Höhenunterschiede überwinden oder Naturschönheiten zugänglich machen, ein Entgelt einzubeheben. Die Vorschriften des § 7 Abs. 2 bis 4 gelten sinngemäß.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort?

Der Herr Abg. Eß. Ich erteile ihm das Wort.

**EB:** Hoher Landtag! Ebenso wie im § 7 bei den Landesstraßen ist im § 12 bei den Gemeindestraßen vorgesehen, daß unter bestimmten Voraussetzungen ein Benützungsentgelt, eine Maut also, eingehoben werden kann. Grundsätzlich, glaube ich, kann man gegen die Aufnahme dieser Bestimmung im Straßengesetz nichts sagen. Wir sind aber trotzdem der Auffassung, daß man hier anmerken muß, daß in einem Fremdenverkehrsland wie Vorarlberg die Handhabung dieses Paragraphen doch nur in sehr zurückhaltender Form geschehen soll. Wir glauben nicht, daß die Einhebung einer Maut eine Ideallösung darstellt, und sind der Meinung, daß also sowohl beim Land als auch bei den Gemeinden dies nur dann geschehen soll, wenn dies wirklich zu rechtfertigen ist. Diese Aufnahme der Bestimmung in das Landesstraßengesetz soll nicht dazu führen, daß etwa bei den Gemeinden die Auffassung besteht, man könne nun zur Straßenerhaltung bei möglichst vielen x-beliebigen Straßen ein Benützungsentgelt einheben. Ich glaube, das möchten wir als Freiheitliche Fraktion besonders unterstrichen haben, daß hier vor allem auch die Belange des Fremdenverkehrs berücksichtigt werden müssen.

**Präsident:** Ein Schlußwort wird nicht verlangt. Dann kommen wir zum 4. Abschnitt — Genossenschaftsstraßen; § 13 — Begriff, Erklärung und Aufassung, Straßenerhalter.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Als eine eigene Kategorie der öffentlichen Straßen sieht der Gesetzentwurf Genossenschaftsstraßen vor. Der maßgebende Willensakt, der bei Landes- und Gemeindestraßen eine Verordnung ist, soll bei Genossenschaftsstraßen eine Erklärung durch die Straßengenossenschaft sein. Es erscheint zweckmäßig, daß eine solche Erklärung der Behörde mitzuteilen ist und daß die Behörde über die Genossenschaftsstraßen ein besonderes Verzeichnis führt, das jedermann zur Einsicht offensteht. Durch Abs. 3 soll die Erhaltung von Genossenschaftsstraßen, an denen bedeutende öffentliche Verkehrsinteressen bestehen, sichergestellt werden.

**Präsident:** Wünscht zum § 13 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zu § 14 — Benützungsentgelt.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Da als Straßenerhalter der Genossenschaftsstraßen in erster Linie andere Personen als Gebietskörperschaften in Betracht kommen, soll für die Benützung solcher Straßen mit Fahrzeugen die Einhebung eines Entgelts möglich sein. Im übrigen darf zu dieser Bestimmung auf die §§ 7 und 11 verwiesen werden.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 15 — Bildung von Straßengenossenschaften.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Zum Bau oder zur Erhaltung einer öffentlichen Straße kann auf Grund eines Vertrages durch mindestens zwei Personen oder auf Grund einer Verfügung der Behörde eine Straßengenossenschaft gebildet

werden. Nach Abs. 2 muß jede Genossenschaft Satzungen haben, die von den Mitgliedern zugleich mit dem Vertrag zu beschließen sind. Nach Abs. 3 kann die Mehrheit der Grundeigentümer eines bestimmten Gebietes, das durch eine Genossenschaftsstraße erschlossen wird, bei der Behörde beantragen, daß die Minderheit der Grundeigentümer verhalten wird, einer zum Bau oder zur Erhaltung einer Straße zu bildenden Genossenschaft beizutreten.

**Präsident:** Wünscht zu diesem § 15 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Wir kommen dann zu § 16 — Änderungen in den Straßengenossenschaften.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Die aus der Mitgliedschaft zur Genossenschaft sich ergebenden Verpflichtungen sollen für die zum Genossenschaftsgebiet gehörenden Grundstücke eine Grundlast darstellen. Dies bedeutet, daß für solche Verpflichtungen das Grundstück haftet, ohne Rücksicht darauf, wer dessen Eigentümer ist. Auch das nachträgliche Einbeziehen oder Ausscheiden von Grundstücken soll durch Vertrag oder zwangsweise Verfügung der Behörden möglich sein.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 17 — Verwaltung von Straßengenossenschaften.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Zur Leitung und Besorgung der Genossenschaftsangelegenheiten haben die Mitglieder aus ihrer Mitte einen Ausschuß zu wählen. Der Ausschuß hat aus seiner Mitte einen Obmann zu wählen. Die Genossenschaft hat für jedes Geschäftsjahr einen Voranschlag als Grundlage für die Verwaltung aller Einnahmen und Ausgaben auszustellen. Die Führung eines Verzeichnisses der Genossenschaften und der für diese vertretungsbefugten Mitglieder bei der Behörde ist erforderlich, damit Dritte amtlich Kenntnis erlangen können, daß eine Genossenschaft bestellt und wer für diese zeichnungsberechtigt ist.

**Präsident:** Wünscht zum § 17 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zu § 18 — Aufsicht über Straßengenossenschaften.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Eine Aufsicht über die Straßengenossenschaft ist vor allem dazu erforderlich, daß die Genossenschaften ihren rechtlichen Verpflichtungen nachkommen.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 19 — Auflösung von Straßengenossenschaften.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Durch die Bestimmung im § 19 soll einerseits eine Schädigung Dritter verhindert und andererseits die Erhaltung einer Genossenschaftsstraße, an der bedeutende öffentliche Verkehrsinteressen bestehen, sichergestellt werden.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zum 5. Abschnitt, der die öffentlichen Privatstraßen behandelt: § 20 — Begriff.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Die öffentlichen Straßen, die nicht Landes-, Gemeinde- oder Genossenschaftsstraßen sind, sind als öffentliche Privatstraßen zu bezeichnen. Voraussetzung für eine solche Straße soll entweder die ausdrückliche Erklärung durch den Grundeigentümer oder die stillschweigende Widmung sein. Die stillschweigende Widmung tritt ohne Zutun des Straßeneigentümers ein, wenn dieser durch mindestens zwanzig Jahre hindurch keine die stillschweigende Widmung ausschließende Handlung gesetzt hat, also nicht durch Absperrungen, durch Aufschriften oder auf andere Art zu erkennen gegeben hat, daß die Straße nicht dem Gemeingebrauch gewidmet ist. Im Abs. 2 werden die nur für den Fußgängerverkehr sowie zum Reiten und Viehtrieb benützbaren Straßen von den Bestimmungen des 7. Abschnittes — Bau und Erhaltung — und des 8. Abschnittes — Schutz der öffentlichen Straßen — ausgenommen. Auf diesen Straßen ist also nur ein eingeschränkter Gemeingebrauch möglich.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 21 — Straßenerhalter — Auflassung.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Straßenerhalter der öffentlichen Privatstraßen ist der Eigentümer des Straßengrundes. Der Eigentümer des Straßengrundes verliert sein Eigentum als gesetzlicher Straßenerhalter nicht, wenn Dritte gesetzlich oder vertraglich zur Erhaltung der Straße verpflichtet sind. Durch den Abs. 2 sollen unbillige Härten beseitigt werden können. Dies kann insbesondere in Betracht kommen, wenn die nach Abs. 2 erforderliche Bewilligung zur Auflassung der Straße nicht erteilt wird.

**Präsident:** Meldet sich jemand zu § 21 zum Wort?

Der Herr Abg. Dr. Reichart.

**Dr. Reichart:** Hoher Landtag! In einer Zusammenkunft mit mehreren Gemeindevertretern aus verschiedenen Gemeinden unseres Landes wurde zu diesem Paragraphen Stellung genommen, weil der Abs. 2 in den Augen einiger solcher Mandatäre im Gegensatz zum Abs. 3 steht. Wir haben im Rechtsausschuß auch die Frage angeschnitten und erhielten aus dem Munde des Herrn Statthalters eine authentische Interpretation. Es heißt nämlich im Abs. 2, daß die Verpflichtungen den Straßenerhaltern abgenommen werden können, wenn es sich um eine solche öffentliche Privatstraße, heute allgemein im Volksmund Interessentschaftsstraße genannt, handelt, so- ferne es für die Straßenerhalter eine unbillige finanzielle Belastung bedeutet und wenn sie selber kaum mehr oder zum geringsten Teil die Benutzer dieser Straße sind. Andererseits aber kann die Behörde die Lasten nicht abnehmen und die Auflassung dieser Interessentschaftsstraße verweigern, soferne, wie es im Abs. 3 heißt, öffentliche Verkehrsinteressen bestehen. Wir wurden dementsprechend auf

geklärt, und dies soll damit gleichzeitig zur Unterrichtung aller dieser Leute, die diese Befürchtung hegten, hier klargestellt sein, daß dann, wenn die Bedingungen des § 21 Abs. 2 vorliegen, daß also die derzeitigen Straßenerhalter aus den zwei angeführten Gründen die Auflassung dieser Straße beantragen wollen, ihrem Wunsche stattgegeben wird, selbst wenn öffentliche Verkehrsinteressen vorliegen sollten. Mit dieser Interpretation ist natürlich jedes Bedenken dieser Leute aus dem Wege geschafft, so daß wir also klar sagen müssen: wenn eine solche Straße, eine alte Interessentschaftsstraße, aus verschiedenen Gründen, teils wegen Entsiedelung oder wegen irgendwelcher anderer Gründe (daß andere Straßen infolge der Motorisierung heute vorgezogen werden) für die derzeitigen Straßenerhalter nicht mehr in dem Maße interessant, sondern eher nur noch eine Belastung darstellt, kann sie aufgelassen werden, selbst wenn viele fremde Leute, Ausflügler und Touristen, die Straße benützen und demnach ein öffentliches Verkehrsinteresse vorliegt.

**Präsident:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Wir kommen zu § 22 — Benützungsentgelt.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Auch hier ist der Straßenerhalter berechtigt, für die Benützung von öffentlichen Privatstraßen mit Fahrzeugen ein Entgelt einzuheben, soweit nicht private Rechte entgegenstehen. Im übrigen darf auf die Bestimmungen der §§ 7 und 14 verwiesen werden, die sinngemäß auch hier gelten.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Nicht der Fall. § 23 — Wanderwege.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Die Eigentümer von öffentlichen Privatstraßen, die nach ihrer Art nur für den Verkehr von Fußgängern oder Tieren benützbar sind und vorwiegend dem Wandern dienen, haben zu dulden, daß Gemeinden und in Vorarlberg bestehende Organisationen, deren satzungsmäßiger Zweck auch die Förderung des Wanderns ist, diese Wege im bisherigen Umfang erhalten und an solchen Wegen Wegweiser und Markierungszeichen anbringen. Eine Beschränkung des Gemeingebrauches von Wanderwegen soll auch zulässig sein, wenn es die übliche land- und forstwirtschaftliche Nutzung erfordert.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Das ist nicht der Fall. Damit kommen wir zum 6. Abschnitt über die Wegfreiheit. §24 — Wegfreiheit im unproduktiven Gebiet.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Abs. 1 sieht vor, daß unproduktive Grundstücke, ausgenommen Bauwerke, auch ohne Einverständnis des Grundeigentümers von Fußgängern jederzeit betreten und zum Skifahren und Rodeln benützt werden dürfen. Allerdings gilt dies nicht für eingefriedete und abgesperrte Grundstücke. Ich möchte hier verweisen, daß die Ausschüsse der Meinung waren, daß man auch das Rodeln mit einbeziehen sollte. Im

Abs. 2 wird bestimmt, daß auch gegen den Willen des Grundeigentümers durch die Gemeinde und bestimmte Organisationen Wegweiser und Markierungszeichen angebracht werden dürfen.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 25 — Wegfreiheit im land- und forstwirtschaftlichen Gebiet.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Land- oder forstwirtschaftliche Grundstücke außerhalb des verbauten Gebietes, ausgenommen Bauwerke, Äcker und Wiesen, dürfen von Fußgängern auch ohne Einverständnis des Grundeigentümers betreten und zum Skifahren und Rodeln benützt werden, soweit sie nicht eingefriedet oder abgesperrt sind. Während der Schneedecke dürfen auch Äcker und Wiesen zum Skifahren und Rodeln benützt werden. Unter Wiesen sind gepflegte und landwirtschaftlich genutzte Grasflächen zu verstehen. Gepflegt heißt, daß die Wiesen gemäht und auch geüngt werden.

**Präsident:** Wünscht jemand dazu das Wort?

Der Herr Abg. Dr. Reichart.

**Dr. Reichart:** Hoher Landtag! Auch zu diesem Paragraphen sind aus vielen bäuerlichen Gegenden Stimmen laut geworden, weil sie doch immerhin Neuerungen betreffen, die unter Umständen in das tägliche Leben und in die Arbeit des Bauern entscheidend eingreifen können. Nun ist die Frage gewesen: das Betreten der Äcker und Wiesen sei allen Menschen zu gestatten, sofern sie nicht eingefriedet sind, und das ist nun auch umgekehrt die Frage gewesen, die der Bauer stellt: Es gibt heute landwirtschaftlich genutzte Flächen, besonders in großer Grenznähe, hier besonders um die deutsche Grenze herum (Pfändergebiet, Sulzberg und Leiblachgebiet draußen), wo durch den täglichen Ausflüglerverkehr die Kurzbesucher aus dem Ausland sich in den Wiesen niederlassen und, wenn sie dort noch am Rande bleiben, nicht allzuviel Schaden anrichten, aber dennoch durch das Abladen ihrer Abfälle, besonders sofern diese aus Metallober oder Kunststoffen bestehen, für die landwirtschaftliche Nutzung einen großen Schaden anrichten können, weil ja insbesondere beim Maschinenmähen, wenn diese Gegenstände in eine Maschine geraten, große Störungen verursacht werden können. Diese Bedenken sind natürlich auch zu zerstreuen, indem man sich auf die Bestimmungen im gleichen Paragraphen beruft, und das können sich alle Bauern, die hier Schwierigkeiten haben, merken. In dem Moment, wo durch solche Ausflüglerrückstände Schaden an landwirtschaftlichen Maschinen erfolgt, ist das eine Behinderung in der Tätigkeit. In dem Falle ist also eine Einfriedung durchaus genehmigt. Das ist durch den Paragraphen gegeben, und damit ist also dem Bauern die Möglichkeit gegeben, sein Grundstück vor derartigen Schäden zu bewahren. Eine andere Frage ist allerdings die,

ob er dann und von wem er verhalten werden kann, im Winter diese Grundstücke zugänglich zu machen; aber da sie nun schon einmal auf Grund des Gesetzes eingefriedet sind, so wird ihn wohl kaum jemand verpflichten können, im Winter von diesem Acker oder von dieser Wiese die Umzäunung wegzunehmen und sie im Frühjahr dann wieder, bevor der Ausflüglerverkehr einsetzt, anzubringen.

**Präsident:** Wortmeldungen?

Der Herr Statthalter.

**Dr. Ratz:** Ich glaube, es ist nicht unbedenklich, wenn eine solche Interpretation dieser gesetzlichen Vorschrift hier gefunden wird. Erstens handelt es sich bei den Kampierern ja nicht um Wanderer oder Fußgänger, also um Straßenbenützer oder Wegerechtsausübende, sondern etwa um andere Benützer einer Liegenschaft. Das hat mit dem Begehen, mit der Wegfreiheit in unproduktivem oder produktivem Bergland nichts zu tun. Mit dieser Wegfreiheit ist nicht verbunden das Lagern, das Ablagern oder das Zurücklassen von Konservendbüchsen und sonstigen Abfällen und dergleichen. Das hat mit dem Begehen nichts zu tun. Die Wegfreiheit, die wir hier meinen in diesem Gesetz, betrifft nur das Betreten zum Zwecke des Wanderns und nicht auch das Betreten von Grundstücken zum Zwecke des Lagerns. Ich glaube, damit ist bereits alles gesagt.

**Präsident:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. § 26 — Wegfreiheit am Bodenseeufer.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Durch diese Bestimmung soll der freie Zugang zum Bodenseeufer für die Allgemeinheit gesichert werden.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 27 — Beschränkungen der Wegfreiheit.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Hier soll der Gemeindevertretung die Möglichkeit gegeben werden, Beschränkungen der Wegfreiheit zu verfügen, wenn dies aus Gründen der öffentlichen Sicherheit, der Kultur, der Wirtschaft oder des Sports erforderlich ist.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Damit kommen wir zum 7. Abschnitt — Bau und Erhaltung; § 28 — Bauausführung.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Im Abs. 1 wird dem Straßenerhalter die Verpflichtung auferlegt, die öffentlichen Straßen so zu bauen, daß sie den bestehenden und voraussehbaren Verkehrsbedürfnissen entsprechen und bei Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften und unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsoder Elementarereignisse bedingten Umstände ohne besondere Gefährdung benützt werden können. Nach Abs. 2 kann die Landesregierung durch Verordnung über die Ausführung von Straßenbauten technische Vorschriften erlassen. Solange keine solchen Vorschriften be-

stehen, sind nur die Erfahrungen der technischen Wissenschaften maßgebend. Was unter Bau einer Straße im Sinne dieses Gesetzes zu verstehen ist, wird im Abs. 3 definiert. Abs. 4 besagt, daß Landes- und Gemeindestraßen auf den in Betracht kommenden Strecken im notwendigen Ausmaß zu beleuchten sind. Die internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee hat Richtlinien für die Reinhaltung des Bodensees empfohlen, wonach die Anliegerstaaten verpflichtet sind, die von der Kommission empfohlenen, ihr Gebiet betreffenden Gewässerschutzmaßnahmen sorgfältig zu erwägen und sie nach Maßgabe ihres innerstaatlichen Rechtes nach besten Kräften durchzusetzen. Dieser Verpflichtung wird durch den Abs. 5 entsprochen. Nach Abs. 6 soll durch den Bau von Straßen das Orts- und Landschaftsbild nicht mehr als nötig beeinträchtigt werden. Der Abs. 7 beinhaltet die Verpflichtung des Straßenerhalters, die Wirtschaftsergebnisse, die durch den Bau der Straße verursacht werden, möglichst zu vermeiden oder durch geeignete Vorkehrungen zu beseitigen. Wenn solche Vorkehrungen nicht getroffen werden können, hat der Straßenerhalter den Betroffenen angemessen zu entschädigen.

**Präsident:** Zum Wort gemeldet ist der Herr Abg. Waibel. Ich erteile es ihm.

**Waibel:** Meine Dame und Herren des Landtages! Die Vorschriften auf dem Gebiete des Baurechtes sind in der Landesbauordnung, LGB1. Nr. 49/1962, verankert. In einem einzigen Paragraphen von insgesamt 88, im § 6, sind allerdings eher dürftige Bestimmungen über den Straßenbau, konkret über die Breite und Höhenlage öffentlicher Verkehrsflächen, enthalten und diese, wie gesagt, eher dünn- substanzigen Rechtsnormen sollen überdies gemäß § 55 Abs. 1 lit. n der in Behandlung stehenden Vorlage aufgehoben werden. Als gesetzlich geregelt gilt somit das umfangreiche Gebiet des Straßenbaues nunmehr im wesentlichen nach den Bestimmungen des in Rede stehenden § 28 des vorliegenden Gesetzentwurfes. Im Abs. 2 ist nun vorgesehen, daß die Landesregierung eine Verordnung über die Bauausführung und Erhaltung von Straßen erlassen kann. Wenn ich mir nun aber die Bedeutung einer derartigen Verordnung vor Augen halte, dann meine ich, daß die Landesregierung eine derartige Verordnung nicht nur erlassen kann, sondern geradezu erlassen sollte. Der Imperativ scheint mir hier aus folgenden Erwägungen heraus angezeigt zu sein:

Erstens. Abgesehen von der rechtlichen Bedeutung des Straßenbaues, welche durch die zusätzliche Aufnahme von Bestimmungen in die Gesetzesvorlage bei den Ausschlußberatungen, wie z. B. die Bestimmung über die Auflage des Lageplanes, eine Hervorhebung und Betonung erfährt, ist es meines Erachtens rechtlich ebenso relevant, gewisse Bestimmungen über den Straßenbau selbst zu treffen, wie eben die Erlassung baurechtlicher Bestimmungen und Vorschriften auf dem Gebiete des

Hochbaues selbstverständlich ist. Ich stelle mir also gewissermaßen als Pendant zur Landesbauordnung (den Hochbau betreffend) die Erlassung einer Verordnung, welche den Rechtsbereich Straßenbau zum Inhalt hat, vor. Daß das Straßennetz des Landes oder einer Gemeinde mit derselben Sorgfalt geplant und ausgeführt werden soll wie Hochbauten, dürfte wohl unbestritten sein.

Zweitens. Das Land hat wohl einen Stab von versierten Juristen, Technikern, um die Probleme, die sich beim Bau von Landesstraßen ergeben, bewältigen zu können. Das darf aber und soll, glaube ich, auch nicht zur Ansicht verleiten, daß die Gemeinden — die meisten haben, wie wir wissen, nicht einmal einen Bautechniker — eben weiterhin versuchen sollen, mit den Problemen des Gemeindestraßenbaues aus eigenen Kräften fertig zu werden. Einer extensiven Auslegung der Gemeindeautonomie hier zu huldigen, wäre meines Erachtens wohl nicht ganz richtig. Daher meine ich, Straßenbauten sollten überall — noch einmal darf ich das sagen — mit derselben Sorgfalt geplant und gebaut werden können wie Hochbauten.

Drittens. Vorstellungen zu erarbeiten und zu entwickeln, welche Anforderungen in Vorarlberg an eine Straße, in Relation natürlich zu ihrer Bedeutung, hinsichtlich der Linienführung, der Fahrbahnbreite, des Unterbaues, der Oberflächenbeschaffenheit und der Gestaltung von Knotenpunkten gestellt werden, um eine Straße als verkehrsgerecht qualifizieren zu können, und diese Erkenntnisse dann schließlich in einer Verordnung zur Norm zu machen, wäre meines Erachtens sehr wünschenswert, vor allem, wie gesagt, aus dem Blickwinkel der Gemeinden aus gesehen.

Viertens. Straße und Verkehr, wir wissen es, stehen in sehr enger Wechselwirkung mit dem pulsierenden Leben. Ja, das Leben und leider auch das Sterben auf der Straße ist dem Menschen zum Schicksal geworden; einem Schicksal, das Parallelen zu Kriegen oder in früheren Zeiten zu Epidemien zuläßt. Wie schicksalhaft geprägt heute für den Verkehrsteilnehmer sein Leben sein kann, erhellt zum Beispiel daraus, und wohl mit Erschütterung sind diese Zahlen zur Kenntnis zu nehmen, die der von der Landesstelle für Statistik herausgegebenen Broschüre über die Verkehrsunfälle im Jahre 1967 entnommen werden können, daß nämlich die Unfallziffer in Vorarlberg im Jahre 1967 erstmalig über die Viertausendergrenze hinaufgeschneit ist, das heißt, daß Tag für Tag in Vorarlberg mehr als zehn Unfälle passieren, die gemeldet werden. Eine Anzahl, das wissen wir, gelangt ohnehin nicht zur Kenntnis der Behörden. Das Bedürfnis nach Schaffung von Normen für einen verkehrsgerechten Ausbau von Verkehrsflächen mit spezieller Blickrichtung also auf die Verkehrssicherheit drängt sich nachgerade auf. Hinzugefügt muß allerdings werden, daß im allgemeinen der Straßenbau von Vorarlberg sehr ge-

wissenschaft, gerade auf diesem Gebiet, betrieben wird.

Fünftens. Bei der Überlegung, wie eine bewußte Steuerung des Verkehrsgeschehens erreicht werden kann, ist nach Rotach die **Frage** von nicht zu unterschätzender Bedeutung: Sollen wir Straßen dort bauen, wo der Verkehr es erfordert, oder sollen wir dort Straßen bauen, wo wir Verkehr fördern?

Sechstens. Bei der Planung von Verkehrswegen sind in der Regel Einbauten in die Straße oder bereits bestehende Einbauten sachlich nicht zu trennen. Die Lage von Wasserversorgungsleitungen, Kanälen wäre somit sinnvollerweise in einem Planwerk zusammenzufassen. Aber gestatten Sie mir die Frage: Wo geschieht das bis jetzt? In welchem Lageplan einer Straße ist die Kanalisation und sind allfällige weitere Versorgungsleitungen, Wasserversorgungsleitungen insbesondere, ausgewiesen bzw. ersichtlich gemacht? Daß der berühmte „General Aufreiß“ mal hier mal dort Eingeweide einer Straße, oft sogar kurz nach ihrer Fertigstellung bloßlegt, so daß die Straße deshalb durch kürzere oder längere Zeit nicht mehr benützbar wird und diese Straße in aller Regel nachher sich nicht mehr in demselben Zustand präsentiert wie vorher, ist ja bekanntlich schon Legion. In einer Straßenbauverordnung also zu verfügen, daß eine Koordinierung des Straßenbaues mit dem Wasserleitungs-, mit dem Kanalbau und mit sonstigen Straßeneinbauten (Telefon, Gas etc.) unter einem zu erfolgen hat, ist sicherlich auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen angezeigt.

Siebtens. Verkehrsmisere manifestieren sich nicht nur am Verhalten von Verkehrsteilnehmern; Verkehrsmisere, Behinderungen, Zeitversäumnisse, Parkschwierigkeiten, Lärm- und Abgasprobleme sind Auswirkungen, die vielfach ursächlich im Zusammenhang mit der Straße selbst stehen und gesehen werden müssen. Ob und inwieweit hier eine Abstimmung oder sogar ein Ausgleich der verschiedensten Interessen gefunden werden kann, bleibt doch mehr oder weniger dem Zufall vorbehalten. Wenn vielleicht hier der Einwand gemacht wird, ja alles läßt sich doch nicht regeln, alles läßt sich nicht reglementieren und gerade auf diesem heiklen und sehr komplexen Gebiet am allerwenigsten, lieber keine Experimente also, dann möchte ich hier Robert Jungk zitieren, der folgendes meint: „Keine Experimente zu machen, ist vielleicht das gefährlichste aller Experimente, weil dies die Bejahung von Zuständen bedeuten kann“, und er meint weiter: „Die Zeiten sind wohl endlich vorbei, wo sich eine Sache von selber wieder in Ordnung bringt und jedes Lässigwerden nicht wieder gutzumachende Konsequenzen zur Folge haben müßte.“ Ob Robert Jungk damit nicht doch recht hat?

Achtens. Unsere Straßen sind so zu bauen, daß sie der stetigen Fahrzeugzunahme bis zur Erreichung des Sättigungsgrades — unter An-

nahme amerikanischer Verhältnisse liegt dieser ja bei 550 Fahrzeugen auf 1000 Einwohner — gerecht werden. In zehn Jahren wären somit in Vorarlberg prognostiziert 150.000 Fahrzeuge. Wie sollen Straßen gebaut werden, die dieser Vollmotorisierung im Endstadium gewachsen sind? Wenn jeder Träger von Straßenbaulasten oder wie es jetzt heißt, jeder Straßenerhalter, immer wieder isoliert, für sich selbst also zu überlegen und zu planen hat, wie er mit den auf ihn zukommenden Problemen des Straßenbaues fertig werden kann, dann führt das zwangsläufig auch zur Verzettlung der Kräfte und zur Vergeudung von Energien und auch zum Brachliegen von mühsam gewonnenen Erkenntnissen und schließlich vielleicht auch zur multiplizierten Wiederholung von gemachten Fehlern. Die Kooperation oder zumindest der Erfahrungsaustausch ist im Bereich der Gebietskörperschaften, jedenfalls auf den unteren Ebenen, noch nicht gang und gäbe. Eine Zusammenfassung der wichtigsten Gesichtspunkte, die beim modernen Straßenbau zu beachten sind, die Zusammenfassung in einer Verordnung, drängt sich also nachgerade auf, will ich meinen.

Neuntens. Das Gerippe für jeden Flächenwidmungsplan bildet das Straßenkonzept. Es bestehen zumindest in einzelnen Gemeinden, beim Land selbst weiß ich es nicht genau, jedoch sehr unterschiedliche Auffassungen, z. B. über die Regelquerschnitte der verschiedensten Straßentypen, die allerdings auch wieder, nämlich die Straßentypen, meines Wissens keine einheitliche Interpretierung kennen. Oder kann mir jemand ganz exakt erklären, was unter einer Hauptverkehrsstraße, einer Nebenstraße, einer Durchzugsstraße, einer Wohnstraße oder einer Aufschließungsstraße zu verstehen ist, vor allem welchen Regelquerschnitt eine dieser demonstrativ aufgezählten Straßen aufzuweisen hat? So kann es ohne weiteres vorkommen, daß im Zusammenhang mit der Erstellung eines Verkehrskonzeptes in einer Gemeinde die Gemeinde für eine gemeindliche Hauptstraße (was darunter zu verstehen ist, wissen wir alle nicht, ich weiß es auch nicht), die in die Gemeinde X weiterführt, einen Regelquerschnitt von 12 m aufweist, während die Gemeinde Y in ihrem Verkehrskonzept für diese Straße, die also in ihr Gemeindegebiet weiterführt, eine Breite von 9 m plant. Es stoßen sich also insbesondere an den Gemeindegrenzen mitunter die Auffassungen über die Straßenbreiten. Die Gemeinden tapen also gewissermaßen im Dunkeln bzw. leben in verschiedenen Vorstellungswelten, wenn es gilt, für eine bestimmte Straße, (ob sie auszubauen ist oder neu zu bauen, spielt dabei keine Rolle), etwa einen Regelquerschnitt festzulegen. Allein also schon der Begriffsinhalt „Regelquerschnitt“ für die verschiedensten Straßen zu klären, erheischt eine allgemein gültige Regelung für die Praxis.

Zehntens. Nicht zuletzt erheischt wohl auch der gewaltige Mitteleinsatz der Gemeinden,

selbstverständlich auch des Landes, für den Straßenbau bestmögliche Orientierungshilfen, um leistungsfähige, verkehrsgerechte Straßen bei optimalem Einsatz der Steuer-Millionen bauen zu können. Das Verlangen nach Orientierungshilfen, in diesem Falle also einer Verordnung nach § 28 Abs. 2, scheint mir umso verständlicher zu sein, als gerade beim Straßenbau das Mißverhältnis zwischen Bedarf und verfügbaren Mitteln immer mehr auseinanderzuklaffen droht. Meine Dame und meine Herren! Die enge Wechselwirkung zwischen Straße und Verkehr auf das Leben jedes einzelnen in den vielfältigsten Ausdrucksformen gewinnt noch zunehmend an Bedeutung. Auf eine bewußte und gezielte Steuerung aller mit dem Bau von Verkehrswegen zusammenhängenden Probleme kann daher auf die Dauer wohl nicht leicht verzichtet werden. Die baldige Erlassung einer nach den Intentionen des § 28 Abs. 2 möglichen Verordnung sehe ich somit aus den geschilderten Gründen für ebenso wichtig wie dringend an.

Das in Beratung stehende Straßengesetz wird gesamthaft gesehen — es wurde dies heute schon einige Male zum Ausdruck gebracht —, unter bewußtem Verzicht auf das Verweilen und Eingehen bei dieser oder jener Bestimmung, über die man ja geteilter Meinung sein kann, nicht nur ein ganz passables Gesetz werden, ich will viel mehr meinen, dem materiell-rechtlichen Inhalt dieses Gesetzes dürfen die Prädikate „fortschrittlich“ und „neue Maßstäbe setzend“ zugebilligt werden. Um aber dieses Gesetzwerk noch abzurunden und es in seiner vollen Spannweite wirksam werden zu lassen, sind nicht nur die Accessoires „Verzeichnis der Landesstraßen“, sondern auch „Vorschriften über den Bau von Straßen“ unerlässlich.

**Präsident:** Weitere Wortmeldungen?

Der Herr Vizepräsident Dr. Peter.

**Dr. Peter:** Geschätzte Dame und Herren! Schon in der Generaldebatte hat der Herr Regierungsreferent Landesrat Müller eine Frage so nebenbei vom Tisch des Hauses gewischt, die ich jetzt, weil sie mir grundsätzlich zu sein scheint, wieder aufgreifen möchte. Er hat nämlich erklärt, er halte es für unzulässig, ein Genehmigungsverfahren für den Bau von Landesstraßen in dieses Landesgesetz aufzunehmen, weil es irgendwie abwegig oder nicht zweckmäßig wäre, die Landesregierung darüber entscheiden zu lassen, ob das Land Vorarlberg als Träger von Privatrechten durch die Landesregierung eine Landesstraße bauen lassen wolle. Ich habe bereits in den Ausschußberatungen des Rechts- und des Volkswirtschaftlichen Ausschusses angeregt, man möge sich überlegen, ob man nicht doch für den Bau von Straßen das Genehmigungsverfahren einführen sollte. Dabei war insbesondere darauf zu verweisen, daß schon im Bericht zur Regierungsvorlage, also in den Erläuternden Bemerkungen, eine Passage enthalten ist, die zweifellos lesenswert ist, weshalb ich sie ganz

kurz in Erinnerung rufen möchte. Es heißt dort nämlich mit Bezug auf die Frage, ob die Genehmigungspflicht eingeführt werden soll oder nicht, folgendermaßen: „Eine solche Genehmigung wäre nicht nur von der technischen Seite her, sondern mehr noch vom Standpunkt der sonstigen durch den Bau berührten öffentlichen und privaten Interessen wünschenswert erschienen. Ein Genehmigungsverfahren hätte zweifellos eine sehr weitgehende Rücksichtnahme auf die Anrainerinteressen bedeutet. Im Hinblick auf den Verwaltungsaufwand“ (also etwa die Zahl der zu ladenden Parteien und der diesen zuzustellenden Bescheide usw.) „soll davon abgesehen werden, eine Genehmigung für den Straßenbau einzuführen.“

Mir scheint diese Frage von so grundsätzlicher Bedeutung zu sein, daß sie im Hohen Hause fortgesetzt diskutiert werden sollte. Und da muß ich ganz kurz einen Exkurs in die Verwaltungs- und in die Verfassungsrechtswissenschaft machen. Wenn wir nach dem Rechtsstaat fragen, so dämmert in uns wahrscheinlich das dumpfe Gefühl, der Staat soll nicht Unrecht tun. Man könnte daher sagen: Rechtsstaat ist ein Staat, der nicht unrecht ist. Da erhebt sich aber gleich die Frage: Was ist denn eigentlich unrecht? Wer bestimmt, was unrecht ist? Und ich glaube, es leuchtet ein, daß die Frage, was unrecht ist, doch losgelöst von der betreffenden Handlung, von der betreffenden Maßnahme beantwortet werden muß auf Grund eines möglichst objektiven Kriteriums. Ja, was kann denn Kriterium sein? Ich meine, das Gesetz, wenn man es juristisch formulieren will. Das Gesetz muß also bestimmen, was recht und was unrecht ist, ohne jetzt auf rechtsphilosophische Probleme eingehen zu wollen, sondern in schlichter Darlegung eines rechtspositivistischen Standpunktes. Es ist so, daß der Staat in seiner Verwaltung an das Gesetz gebunden sein muß. Antonioni, der heutige Präsident des österreichischen Verfassungsgerichtshofes, umschreibt denn auch den Rechtsstaat so: Rechtsstaat ist ein Staat, dessen Verwaltung gesetzlich gebunden ist. Und Forsthoff stellt fest: Der Rechtsstaat setzt sich aus einem rechtstechnischen Dualismus zusammen, nämlich aus einem objektiven Gesetzesbefehl, aus einer generellen Norm (Gesetz, Verordnung) und aus einem individuellen Befehl, nämlich dem Bescheid.

Aber ich möchte hier nicht nur auf juristische Kriterien abgestellt wissen, sondern der Rechtsstaat ist auch politisch bestimmt und er muß daher auch auf ein politisches Kriterium zurückgeführt werden können; denn ich bin der Auffassung, das Gesetz muß dem Bürger so viel wie möglich von der Freiheit einräumen, die er immer wieder erstrebt! Ich möchte hier kein Plädoyer für einen überspitzten Individualismus halten, sondern für das demokratische Prinzip plädieren, das darin besteht, daß man versuchen muß, das Gemeinwohl mit dem individuellen Wohl, dem Wohl des Bürgers irgendwie in Einklang zu bringen.

Es ist daher immer eine Gegenüberstellung zwischen dem Gemeinwohl und dem individuellen Wohl nötig. Der Wert und der Unwert einer Rechtsordnung bestimmt sich meines Erachtens nicht zuletzt auch dadurch, daß der Staat dokumentiert, inwieweit er sich selbst an das Gesetz gebunden erachtet. Es ist also durchaus nicht so, daß man hier alle Freiheiten walten lassen darf. Im Gegenteil. Das eigentliche Problem scheint mir der sog. Rechtsschutz zu sein, nämlich der Schutz des Individuums vor der Allgemeinheit, der Schutz des einzelnen Bürgers vor der Gebietskörperschaft. Nur dadurch besteht nämlich die Möglichkeit, vor willkürlichen staatlichen Eingriffen sich zu schützen. Und wir sind doch alle stolz darauf sagen zu dürfen, in einem Rechtsstaat leben zu können.

Es ist aber doch so, daß der Aufbau dieser Rechtsordnung sich nicht nur in der Verfassungsrechtsordnung präsentieren oder dokumentieren muß, sondern er muß darüber hinausgehen. So hat also die Normierung der Gesetzmäßigkeit der österreichischen Verwaltung im Art. 18 der Bundesverfassung schon eine allerbedeutsamste Wirkung, nämlich auf den Bau der Rechtsordnung überhaupt. Ich bin nun der Meinung, daß gerade dieser Grundsatz auch in der einfachen Landesgesetzgebung dahingehend verwirklicht werden sollte, daß jeder Verwaltungsakt nach allen Richtungen hin durch Gesetz bestimmt ist, und zwar in einer solchen Weise, daß die Verwaltungsbehörde überhaupt keiner Gesetzeslücke gegenübersteht. Das ist selbstverständlich sehr schwer und muß in weiten Bereichen leider da und dort Theorie bleiben. Deshalb also eine möglichst weitgehende inhaltliche Regelung der Verwaltungstätigkeit. Es soll genau und eng umschrieben werden, inwieweit wir die Verwaltungsbehörde ermächtigen, rechtsrelevante Handlungen zu setzen, also schon im wesentlichen im Gesetzestext alle Merkmale dieser Entscheidung vorweggenommen sind.

Wenden wir jetzt diese Grundsätze des Rechtsstaates an auf unser öffentliches Wegerecht. Bei Durchsicht der Regierungsvorlage kann man mit Befriedigung feststellen, daß sehr häufig die Ansichten des Herrn Hofrates Dr. Krzizek — er ist Rat des Verwaltungsgerichtshofes — berücksichtigt worden sind, die er in seinem Werk „Das öffentliche Wegerecht“ niedergelegt hat. Er stellt fest: „Wir können stolz darauf sein, daß wir in den meisten Verwaltungsbereichen in Österreich eine dem Rechtsstaat würdige Verwaltungsrechtsordnung haben. Leider ist dem aber nicht so auf dem Gebiete des öffentlichen Wegerechtes.“ Nun ist die Frage: Was müßte geschehen, wenn man diesen grundsätzlichen Anliegen Rechnung tragen wollte? Ich bin der Auffassung, es müßte in dieses Straßengesetz die Bestimmung aufgenommen werden, daß für den Bau von Straßen ein nachbarrechtliches, also ein kontradiktorisches Verfahren verpflichtend vorgeschrieben wird. Es sind zu

einer mündlichen Verhandlung alle Parteien zu laden, also nicht nur der Projektswerber, sondern auch der Anrainer, der Grundeigentümer, der Nachbar und der sonstige dinglich Berechtigte. Diese Parteien haben das Recht, in einem von einer anderen Seite eingeleiteten Verfahren alle subjektiven Rechte, die heute schon einmal Gegenstand eines Debattenbeitrages waren, für sich in Anspruch zu nehmen und zu verteidigen. Es müßte also auch berücksichtigt werden, daß die betroffene Partei auch in bezug auf die Verwirklichung des Straßenbaues ein Mitspracherecht hat, insofern private Interessen wesentlich berührt werden. Es geht mir also nicht darum, die Betroffenen zu einer Formalpartei im Verwaltungsverfahren zu machen, sondern es geht darum, diesem Personenkreis materielle Rechte einzuräumen, die es ermöglichen, eine dem Rechtsstaat würdige Abwägung der Interessen des Gemeinwohles und der einzelnen betroffenen Partei durchzuführen. Es müßte also die entscheidende Behörde von Gesetzes wegen veranlaßt sein, eine echte Interessenabwägung durchzuführen.

Wenn man eine Interessenabwägung vorzunehmen hat, dann muß man selbstverständlich auch die Interessen abgrenzen, sie definieren, damit man sie einander gegenüberstellen kann. Es muß also ganz klar gesagt werden im Gesetz, was unter den öffentlichen Interessen zu verstehen ist; denn es gibt sehr vieles, was ein sogenanntes öffentliches Interesse ist und was sich in Wirklichkeit dann als ein schlichtes privates oder ein Gruppeninteresse herausstellt oder entpuppt. Es muß natürlich auch dargestellt werden, was unter diesen berechtigten Interessen der Beteiligten zu verstehen ist: also öffentliches Interesse beispielsweise, die ganzen Gesichtspunkte des Straßenverkehrs, die Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit des Straßenbaues, des Landschaftsschutzes und sonstiger Dinge, die dem Gesetzgeber wesentlich erscheinen. Daneben aber die privaten Interessen, die doch darauf gerichtet sein sollten, den Privatbeteiligten, der privaten Partei einen ausdrücklichen Schutz durch materielle Normen in diesem Gesetz angedeihen lassen zu können. Es müßte die Bestimmung im Gesetz vorhanden sein, daß diese privaten Interessen den öffentlichen Interessen gegenüberzustellen sind und daß sie nur in dem unumgänglich nötigen Ausmaß beschränkt werden dürfen. Das wäre also eine echte Interessenabwägung.

Was geschieht? Auf Grund der Beratungen im Rechtsausschuß und im Volkswirtschaftlichen Ausschuß hat man sich nur dazu verstehen können, ein Verfahren einzuleiten, das weit davon entfernt ist, den Anforderungen eines Rechtsstaates Genüge zu tun. Man konnte sich also nur dazu verstehen, ein, wie man in der Schweiz sagt, Vernehmlassungsverfahren oder wie es jetzt aktuell ist, ein Hearing zu veranstalten, d. h. also, es können sich die allenfalls Betroffenen in der Gemeindekanzlei melden und sich zur Sache vernehmen lassen.

Es steht aber nirgends, daß man auf diese Einwendungen, über die mehr oder weniger berechtigten Vorbringen der Quasi-Parteien (es sind keine Parteien, es sind nur Leute, die durch eine Maßnahme eines Straßenerhalters im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung betroffen sind) konkret erwidern muß. Man muß sich damit nicht auseinandersetzen, d. h. also, die entscheidende Behörde ist nicht verpflichtet, sich mit den berechtigten Einwänden der Betroffenen im Rahmen eines Hoheitsaktes, eines Bescheides kritisch auseinanderzusetzen, in einem Bescheid darüber abzusprechen, ob das, was die Parteien vorgebracht haben, auf Grund des Gesetzes zu Recht besteht oder nicht. Daher besteht auch keine Möglichkeit, weil ja auch kein Bescheid ergeht, ihn anzufechten und zur höheren Instanz zu gelangen.

Nun sagte man also, es wäre irgendwie widersinnig, daß die Landesregierung über eigene Probleme, über eigene Straßenbaumaßnahmen, entscheiden sollte, und daher sollte man das überhaupt fallen lassen. Die grundsätzlichen Bedenken in dieser Frage werden dadurch natürlich nicht entkräftet; denn es ist sehr bedauerlich, daß Zweckmäßigkeitserwägungen, nämlich der Verwaltungsaufwand, den Ausschlag dafür geben, daß wir uns auf dem Weg zum vollendeten Rechtsstaat, wenn man das überhaupt sagen kann, sozusagen abbringen lassen und nach reinen Zweckmäßigkeitserwägungen vorgehen. In Parantese möchte ich nur bemerken, wir haben gerade neulich einen sehr gravierenden zusätzlichen Verwaltungsaufwand auf uns genommen, um beispielsweise demokratische Tendenzen einer großen Stadt in Vorarlberg dadurch zu kupieren, daß man eine neue Behörde geschaffen hat. Da sind auch nicht Zweckmäßigkeitserwägungen ins Spiel gebracht worden. (Zwischenruf Stadelmann: Das ist ein Schmah!) Herr Kollege Stadelmann, wenn für Sie die Demokratisierung bzw. die Stadt mit eigenem Statut als Dornbirner Bürger ein Schmah ist, dann tut mir das sehr leid! Damit disqualifizieren Sie sich ja nur selber, nicht wahr. (Zwischenruf Dr. Ratz: Es gehören ja auch die Gemeinden Lustenau und Hohenems dazu!) Also, die Hohenemser würden nicht ungern weiterhin nach Feldkirch gehen, sie sind durchaus nicht so begeistert, daß sie jetzt nach Dornbirn herunterfahren sollen. Aber bitte, es ist doch so, geschätzte Dame und Herren, daß man hier auf der einen Seite Zweckmäßigkeitserwägungen ins Treffen führt, um darzutun, es sei viel zu kompliziert, das koste nur Geld, daher wollen wir von dem absehen, aber auf der anderen Seite durchaus Zweckmäßigkeitserwägungen maßgebend sind dafür, daß man beträchtliche Verwaltungsaufwendungen in Verstoß gegen zwei anerkannte Prinzipien, nämlich die Subsidiarität und die Sparsamkeit, durchsetzt.

Ich bedauere es sehr, daß man diese Zweckmäßigkeitserwägungen über den Grundsatz des Rechtsstaates stellt und daß man hier

einen Weg beschreitet, der gerade von Hofrat Dr. Krzizek sehr bedauert wird. Wenn vorhin der Herr Bürgermeister von Wolfurt, Waibel, erklärte, daß dieses Gesetz fortschrittlichen und geradezu wegweisenden Charakter hat, so muß ich sagen, in bezug auf die Rechtsstaatlichkeit kann davon überhaupt keine Rede sein. Ich glaube, wir hätten hier die echte Chance, Bundesländer wie beispielsweise Niederösterreich, Oberösterreich, Kärnten, Steiermark hinter uns zurückzulassen in bezug auf die Rechtsstaatlichkeit im Rahmen des öffentlichen Wegrechtes, aber leider lassen wir diese Chancen ungenützt und wir gehen daran, einen Gesetzeszustand zu schaffen, der sicher Leute nicht befriedigen kann, die bestrebt sind, die Dinge aus dem Ermessen herauszulösen und sie auf eine gesetzliche Basis zu stellen. Und das ist das, was ich sehr bedauere, das ist das, was das an sich gute und moderne Straßengesetz, das wir uns heute oder vielleicht erst morgen anschicken zu beschließen, leider in einer Art und Weise entwertet, die sehr zu bedauern ist.

**Präsident:** Weitere Wortmeldungen?

Herr Statthalter Dr. Ratz.

**Dr. Ratz:** Meine sehr geschätzte Dame, meine Herren! Der Herr Vizepräsident Dr. Peter hat in längeren Ausführungen theoretische Gedankengänge entwickelt über den Rechtsstaat und über die Konsequenzen, die sich daraus für die Organisation der Verwaltung und auch für die Gestaltung des Verwaltungsverfahrens im öffentlichen Recht ergeben. Im Prinzipiellen bin ich mit dem Herrn Vizepräsidenten Dr. Peter absolut einig. Aber so ist es eben im Leben, daß dann, wenn man nun ein solches Werk schaffen muß, wenn es darum geht, eine sinnvolle Lösung für diese Gesamtproblematik im Straßenwesen zu finden, eben mehrere Seelen in einer Brust wohnen können: hier der Rechtsstaat bis zur letzten Konsequenz und idealen Ausformung und da die Zweckmäßigkeit, die Sparsamkeit und die Leistungsfähigkeit des Staates-, auf der einen Seite Idealvorstellungen über den Rechtsstaat, auf der anderen Seite die Frage: Nützt es wirklich so viel, bringt der Aufwand, den wir da uns antun und dem Staate auf lasten, jenen Effekt für den Bürger, für den Rechtsträger, daß dieser Aufwand gerechtfertigt ist? Wenn man das nüchtern und klar abwägt, dann kommt man zu dem Ergebnis, und es ist auch die Mehrheit des Ausschusses zu dem Ergebnis gekommen, insbesondere jene, die aus der Praxis heraus diese Dinge kennen in allen Fraktionen, daß hier mit zu viel Theoretischem nicht vorwärts zu kommen ist, daß wir hier uns bescheiden müssen und daß es nicht darum geht, mit diesem Straßengesetz andere Länder in der Tugend oder in der Untugend der Rechtsstaatlichkeit zu übertreffen, sondern daß es hier darum geht, für dieses Land Vorarlberg eine sinnvolle, zweckmäßige, den Bürger schützende und den Straßenbau noch ermöglichende, keinen unnötig großen Verwaltungs-

aufwand verursachende Lösung zu finden. Wir wissen, daß eines der österreichischen Bundesländer aus ähnlichen Überlegungen, wie sie der Herr Vizepräsident Dr. Peter angestellt hat, sich entschlossen hat, ein solches Genehmigungsverfahren einzuführen und indessen im Hinblick auf die gemachten Erfahrungen mit diesem Genehmigungsverfahren: Effekt praktisch null, Aufwand ungeheuer groß — sich entschlossen hat, von dieser Regelung wieder abzukommen und dieses Genehmigungsverfahren wieder zu beseitigen.

Es ist in dem Zusammenhang auch noch ganz kurz von der Bezirkshauptmannschaft Dornbirn — ich meine, man darf ja ruhig aussprechen, worum es sich gehandelt hat — die Rede gewesen. Der Herr Dr. Peter hat gemeint, es sei doch unlogisch, auf der einen Seite von Verwaltungsoökonomie zu sprechen und auf der anderen Seite eine so überflüssige, unnötige und der Demokratisierung der Bezirksverwaltung zudem entgegenwirkende Maßnahme zu treffen, wie die Schaffung einer Bezirkshauptmannschaft in Dornbirn es bedeute. Nun, ich meine, da schaut ja der politische Hemdzipfel heraus. Ich meine, daß ist doch zu primitiv, da jetzt herzukommen und eine solche theoretische Frage mit so einem Knopflochabzeichen zu betreiben. Das geht nicht, da sind wir zu starke homines politici, oder wie Sie das nennen wollen. Auf dem Sektor sind wir ja auch dabei. Da muß ich mich schon einmal wieder wundern. Im Haus wird beschlossen, im Haus ist man dabei, wenn es darauf ankommt; keiner traut sich hinzustehen und zu sagen: Ich bin gegen die Bezirkshauptmannschaft Dornbirn. Aber später dann, wenn man einmal die Möglichkeit hat, eins auszuwischen und auch noch anderen Kreisen ein bißchen um den Bart zu greifen, dann wird diese Gelegenheit genutzt und gerne, weil es eh nichts mehr schadet, daran Kritik geübt. Ich meine, so sollten wir nicht Politik betreiben.

**Präsident:** Weitere Wortmeldungen liegen zu § 28 nicht mehr vor. Wünscht jemand getrennte Abstimmung? Es ist nicht der Fall. § 29 — Auflage des Lageplanes.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Nach der Landesbauordnung ist eine Bewilligung für Straßenbauten und für Bestandteile der Straßen nicht erforderlich. In der Regierungsvorlage wird im Motivenbericht die Frage der Bewilligungspflicht für öffentliche Straßen aufgeworfen. Die Landesregierung, wie schon erwähnt, hat aber die Einführung einer solchen Straßenbaubewilligung nicht vorgesehen, weil sie der Meinung ist, daß der damit verbundene Aufwand den dadurch zu erzielenden Erfolg keinesfalls rechtfertigt und weil niemandem gegen seinen Willen auch nur ein Quadratmeter Boden weggenommen werden kann, es wäre denn auf Grund einer Enteignung, für die aber ein behördliches Verfahren vorgesehen ist. In den Ausschüssen war man aber dann doch der Auffassung, daß dem Bürger der Gemeinde dennoch eine Möglichkeit gegeben werden soll,

von der beabsichtigten Führung einer Straße Kenntnis zu erhalten und sich dazu zu äußern. Es wurde deshalb ein eigener Paragraph über die Auflage des Lageplanes in den Gesetzentwurf aufgenommen. Demnach hat der Straßenerhalter vor Baubeginn einer öffentlichen Straße im Gemeindeamt einen Lageplan über die beabsichtigte Führung der Straße im Maßstab 1:500 oder 1:1000 mindestens einen Monat lang zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Aus diesem Plan muß ersichtlich sein, inwieweit im einzelnen Grundstücke oder Bauwerke von der beabsichtigten Führung der Straße berührt werden. Straßenerhalter und Gemeinden als Straßenerhalter handeln als Träger von Privatrechten.

**Präsident:** Wünscht zum § 29 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 30 — Bau und Untersuchung von Brücken.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Für den Bau von Brücken müssen aus Sicherheitsgründen statische Berechnungen verlangt werden. Im Abs. 1 soll auch festgelegt werden, welchen Mindestanforderungen der Verfasser der statischen Berechnungen und Ausführungszeichnungen bei Brücken mit einer Stützweite von mehr als zwei Meter zu entsprechen hat. Durch Abs. 2 wird die Brückenuntersuchungsverordnung hinfällig. Es erscheint geboten, hinsichtlich der Zeitabstände für die Untersuchung und der Qualifikation, die der Untersuchende aufweisen muß, Unterschiede in bezug auf das Baumaterial und Alter der Brücken zu machen. Im Abs. 3 ist die Mitteilung des Untersuchungsbefundes an die Behörde vorgesehen.

**Präsident:** Wünscht zu § 30 jemand das Wort?

Der Herr Abg. Dr. Reichart.

**Dr. Reichart:** Hoher Landtag! In der ursprünglichen Vorlage der Regierung zu diesem Paragraphen war eine Bestimmung enthalten, wonach bei der Prüfung von Brücken über 2 m Spannweite ein behördlich befugter Maurermeister herangezogen werden kann oder ein Absolvent einer Höheren technischen Lehranstalt für Tiefbau. Ich habe daraufhin in der Sitzung der beiden Ausschüsse die Frage gestellt, und zwar war die Frage deshalb akut geworden, weil ich mich von einem Fachmann einer Höheren technischen Lehranstalt entsprechend orientieren ließ, warum es nicht ein Absolvent für Hochbau auch sein könne, weil nach den Erkundigungen, die ich eingezogen habe, die entsprechenden Befähigungen, soweit sie die Statik betreffen, durchaus bei beiden in gleichem Maße gegeben seien. Ich wurde daraufhin mit meinem Ersuchen, das zu berücksichtigen, sogleich abgelehnt unter dem Hinweis, daß ministerielle Bestimmungen dies absolut verbieten. Es hat sich dann auch der Herr Berichterstatter auf meine Seite geschlagen, da er ja schließlich vom Fache ist und auch etwas von diesen Dingen versteht. (Zwischenruf Graf: Auch!) Ich habe ja gesagt, daß das nicht auf meinem Mist gewachsen ist, son-

dem auf der Orientierung eines Fachmannes beruht. Ich bin ja nicht so unbescheiden, daß ich fremde Lorbeeren für mich pflücken will. Und es ist dann wenigstens gesagt worden, man möchte die Sache vielleicht noch einmal überprüfen. Nachdem wir heute den neu gedruckten Bericht bekommen haben, stelle ich zu meiner Freude fest, daß also die Ansicht dieses Fachmannes, der mich auf den Plan gerufen hat, doch die richtige war. Es würde mich vielleicht nur noch interessieren, wer jetzt noch stärker war als die ministeriellen Verfügungen, die hier gegen mich ins Feld gezogen wurden. (Zwischenruf Graf: Jetzt müssen Sie nicht weiter bohren — Heiterkeit.)

**Präsident:** Der Herr Statthalter Dr. Ratz.

**Dr. Ratz:** Im weiteren Verfolg der Diskussionen, die sich im Ausschuß zu dieser Frage ergeben haben, wurde von uns wieder Kontakt hergestellt mit der zuständigen obersten Gewerbebehörde, dem zuständigen Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie, und es konnte erreicht werden, daß diese offensichtlich vom Ausschuß als zweckmäßig befundene Formulierung tatsächlich auch von diesem Ministerium als unbedenklich und als richtig bezeichnet worden ist.

**Präsident:** Herr Vizepräsident Dr. Peter.

**Dr. Peter:** Hoher Landtag! Im Ausschuß habe ich angeregt, daß man eigentlich alle Brücken, nicht nur jene mit einer größeren Spannweite als 2 m, unter diese besonderen Überprüfungen stellen sollte. Diese Auffassung wurde nicht geteilt. Nun würde es mich interessieren, wie sich das verhält bei Massivbzw. Holzbrücken zwischen 2 und 5 m. Da ist also vorgesehen, daß gewerberechtlich befugte Maurermeister bzw. gewerberechtlich befugte Zimmermeister und die bereits erwähnten Absolventen einer Höheren technischen Lehranstalt für Hoch- und Tiefbau die statischen Berechnungen durchführen können. Es steht aber nirgends, daß Absolventen einer Technischen Hochschule das tun können. Nun könnte man vom Größeren zum Kleineren schließen, die könnten es auch, aber wenn man es wörtlich auslegt, dann müßte man sagen, Stützweiten bei Brücken zwischen 2 und 5 m können zwar von Mittelschulingenieuren, nicht aber von Hochschulingenieuren statisch errechnet werden. Das würde mir doch als ein Mangel erscheinen, der eliminiert werden müßte in der Weise, daß man eben es so auslegt, wenn man das Gesetz dadurch ändern möchte, daß man erklärt, selbstverständlich müßten Absolventen der Technischen Hochschule dann die gleichen Befugnisse haben wie jene einer Höheren technischen Lehranstalt. Wenn es so verstanden wird. . . (Zwischenruf Dr. Ratz: Ja!) Ja, das bezieht sich dann auf Brücken mit mehr als 5 m, die, wie ich fürchte, ja nur vom Amt der Landesregierung oder von Ingenieurkonsulenten oder von . . . (Zwischenruf Dr. Ratz: Es heißt: Mindestens von einem Maurermeister!) Wir sind uns

nun also im klaren, daß Absolventen einer Technischen Hochschule selbstverständlich auch dann, wenn sie nicht gewerberechtlich befugt sind, diese Berechnungen durchführen können. Es bezieht sich demnach die gewerberechtliche Befugnis nur auf die Maurer- und auf die Zimmermeister, nicht aber auf die Absolventen, so daß kein Zweife daran besteht, daß eigentlich alle einschlägig Vorgebildeten diese Überprüfungen durchführen können.

**Präsident:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht mehr vor. Wird irgendwie eine getrennte Abstimmung zu § 30 erbeten? Es ist nicht der Fall. Wir kommen zu § 31 — Straßenerhaltung.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Der Abs. 1 begründet eine Verpflichtung des Straßenerhalters, die Straßen so zu erhalten, daß sie ohne besondere Gefährdung benützt werden können. Auch hier ist Voraussetzung, daß die straßenpolizeilichen Vorschriften beachtet werden und auf die Witterung und auf die Elementarereignisse Bedacht genommen wird. Der Straßenerhalter hat die öffentlichen Straßen nach den Erfahrungen der technischen Wissenschaften von Schmutz und anderen Verunreinigungen sowie von Schnee und Eis zu säubern und Gefahren, besonders solche infolge Schneeglätte und Glatteis, zu beseitigen, soweit er diese Arbeiten im Rahmen seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit bewältigen kann.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 32 — Säubern und Bestreuen der Gehsteige.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Nach Abs. 1 haben die Eigentümer von verbauten Grundstücken in verbautem Gebiet, soweit ihnen das zumutbar ist, auf ihre Kosten dafür zu sorgen, daß die zu einer öffentlichen Straße gehörenden Gehsteige entlang des ganzen Grundstückes in der Zeit von 7 bis 22 Uhr von Schnee und Verunreinigungen gesäubert sowie bei Schneeglätte und Glatteis bestreut sind.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort?

Der Herr Abg. Steurer.

**Steurer:** Hoher Landtag! In der Regierungsvorlage hat es seinerzeit geheißen, daß die Eigentümer von Grundstücken im verbauten Gebiet zur Sauberhaltung und Bestreuung der Gehsteige verpflichtet sind. Auf Grund eines Antrages der Mehrheitspartei im Ausschuß wurde das dahingehend abgeändert, daß nur die Eigentümer von verbauten Grundstücken in verbautem Gebiet zur Reinhaltung usw. verpflichtet sind. Ich glaube, es erweckt da in erster Linie den Anschein, wenn man es aus der Theorie heraus betrachtet, was zweckmäßig und angebracht ist, daß nur die Besitzer von verbauten Grundstücken zu diesen Verrichtungen verpflichtet werden sollen. Wenn man das aber aus der Praxis heraus betrachtet, glaube ich, ist hier der Landesgesetzgeber etwas zu weit gegangen; denn er hat hier den Privaten Schutz geboten gegen eine Seite, von woher bis heute noch nie eine Gefahr gekom-

men ist, und er hat von vornherein eine Verpflichtung festgelegt, die bis heute die Gemeinden, glaube ich, sehr wohl und ebenso gut besorgen konnten. Denn, sehr geehrte Dame und Herren, ich glaube nicht, daß Sie mir eine Gemeinde in unserem Lande nennen können, die in dieser Richtung sich irgendwelche Übergriffe geleistet hat oder die nicht zu unterscheiden weiß, was ihren Mitbürgern zumutbar ist oder nicht. Es wäre daher, glaube ich, am Platze, daß auch weiterhin wie bisher der Gemeindevorstand oder die Gemeindeorgane zu entscheiden hätten, ob nun ein Grundbesitzer von dieser Verpflichtung zur Sauberhaltung befreit wird oder nicht. Diese Formulierung sehe ich als unangebrachte Bevormundung der Gemeinden an, als eine Einschränkung der Gemeindeautonomie, die vollkommen fehl am Platze ist. Und ich glaube, sie verstößt auch gegen das Subsidiaritätsprinzip, das sonst hier in diesem Hause immer hochgehalten wird. Ich betrachte auch die Vorgangsweise, wie diese Bestimmung hier untergebracht wurde, als unfair; denn in der Regierungsvorlage, die ist ja seinerzeit dem Gemeindeverband zur Begutachtung zugeleitet worden, fehlte diese Bestimmung, und erst im Ausschuß ist diese Formulierung untergebracht worden, daß nur mehr die Grundbesitzer von verbauten Grundstücken verpflichtet sind. Auf dem weiteren Wege zur Gesetzwerdung dieser Vorlage hat der Gemeindeverband keine Möglichkeit mehr gehabt, dazu Stellung zu nehmen. Ich bin überzeugt, daß der Gemeindeverband sich schärfstens gegen diese Formulierung gewehrt hätte. Namens der Sozialistischen Fraktion möchte ich bitten, daß über diesen Absatz getrennt abgestimmt wird, weil wir ihm in dieser Formulierung die Zustimmung nicht geben können.

**Präsident:** Jetzt ist der Herr Abg. Dr. Reichart zum Wort gemeldet.

**Dr. Reichart:** Hoher Landtag! Bereits in der Sitzung der beiden Ausschüsse haben wir darauf hingewiesen, daß die im Abs. 1 dieses Paragraphen festgelegte Verpflichtung zur Betreuung der Gehsteige immer auf größere Schwierigkeiten stößt, weil ja heute die Hausbesitzer bzw. ihre Mieter in ihren Wohnungen mehr und mehr von der üblichen Kohlenfeuerung abkommen und vielfach durch Elektroöfen oder Ölheizungen die Heizung besorgt wird. Infolgedessen ist auch Streugut, das im Haus erzeugt wird, nämlich Asche oder Schlacken, nicht mehr so zur Verfügung. Wenn wir im Lande Umschau halten, so können wir drei Kategorien von Gemeinden feststellen. Es gibt Gemeinden, die sogar auf eigene Verantwortung und auf eigene Kosten die Streuung der Gehsteige durchführen. Andererseits gibt es Gemeinden, die vor Winterbeginn an gewissen Stellen Depots mit Streugut anlegen, wo sich dann die zur Räumung und Säuberung und Bestreuung der Gehsteige verpflichteten Eigentümer mit Streugut eindecken können. Andererseits gibt es aber auch Gemeinden, wo

nichts an Vorsorge für derlei Dinge getan wird. Deshalb ist es nach unserer Meinung in Hinkunft schon tunlich, daß man diesen Straßenerhaltern wenigstens das Streugut zur Verfügung stellt, damit dieser Forderung, die im Abs. 1 des § 31 aufgestellt wird, Genüge getan werden kann. Unser Antrag, der bereits im Rechtsausschuß eingebracht worden war, lautet daher, daß im § 31 dem ersten Absatz der Satz hinzugefügt werden soll: „Streugut ist vom Straßenerhalter beizustellen.“

**Präsident:** Der Herr Abg. Eß hat das Wort.

**EB:** Hoher Landtag! Der § 32 über das Säubern und Bestreuen der Gehsteige wirft meiner Meinung nach doch einige Probleme auf. Ich persönlich müßte mich gegen die Auffassung des Herrn Abg. Steuer wenden, wenn das so formuliert würde, daß also bei den verbauten Grundstücken nur die Reinigung Pflicht wäre und daß bei den Grundstücken, die unverbaut sind, auch die Grundeigentümer diese Gehsteigreinigung durchführen müßten. Ich halte es für richtig, daß nur jene Grundeigentümer zu dieser Verpflichtung herangezogen werden, deren Grundstücke verbaut sind, wo also das Haus dort steht. Aber ich glaube, auch dort geht man fast zu weit, wenn man das im locker verbauten Gebiet verlangt. Die Praxis zeigt hier doch, daß es wohl, wenn ich hier auch an Feldkirch denke, für den Kern einer Stadt selbstverständlich ist, daß dort wo Haus an Haus steht, die paar Meter Gehsteig gereinigt werden, schon aus eigenem Interesse, damit der Zugang zum Geschäft frei ist usw., daß aber überall dort, wo in den Außenfraktionen Gehsteige entlang von Grundstücken geführt werden, zum Teil verbaut, zum Teil nicht verbaut, diese zum größten Teil nicht gereinigt werden. Dann kommt dazu, daß meistens auch noch der Schneeschlitten fährt und daß dann, wenn die Gehsteige gereinigt sind, in einer halben Stunde später durch den Schlitten des Straßenbauamtes bereits wieder der ganze Gehsteig mit dem Schnee belegt ist. Ich halte also diese Lösung nicht für besonders glücklich. Ich glaube, wir dürfen den Grundeigentümer, der zum Teil vielleicht schon Grund abgetreten hat für den Gehsteig, der aber heute doch nicht mehr der Hauptnutznießer des Gehsteiges ist, sondern die Öffentlichkeit, nicht zum Straßenkehrer vom Dienst für die Öffentlichkeit degradieren. Ich bin also der Meinung, daß zumindestens die Formulierung, wie sie jetzt ist, verbleiben soll, bin aber darüberhinaus der Meinung, daß im Absatz 2 nicht eine besonders glückliche Lösung gefunden wurde. Es heißt hier: „Wenn kein allgemeines Erfordernis an den im Abs. 1 bezeichneten Einrichtungen besteht, hat der Gemeindevorstand durch Verordnung die Straßen oder Straßenteile zu bestimmen, auf denen diese Einrichtungen nicht vorgenommen werden müssen.“ Mit anderen Worten kann der Gemeindevorstand bestimmen, ob nun die einzelnen Grundeigentümer bei bestimmten Straßenzügen von der Gehsteigreinigung und von

der Gehsteigbestreuung befreit werden. Das ist an und für sich die richtige Lösung. Es heißt dann aber weiter: „Bei Vorliegen der erwähnten Voraussetzung hat der Gemeindevorstand auf Antrag des Eigentümers einer Liegenschaft die Befreiung durch Bescheid auszusprechen“. Hier frage ich mich schon, ob dann, wenn der Gemeindevorstand der Auffassung ist, daß für diesen Straßenzug nun diese generelle Pflicht zur Reinigung des Gehsteiges nicht angewendet werden kann, es noch notwendig und im Sinne der Verwaltungsvereinfachung ist, wenn nun noch jeder Eigentümer eigens bei der Gemeinde ansuchen muß. (Zwischenruf Waibel: Durch Verordnung!) Es heißt hier ausdrücklich: „Bei Vorliegen der erwähnten Voraussetzung hat der Gemeindevorstand auf Antrag des Eigentümers einer Liegenschaft die Befreiung durch Bescheid auszusprechen“. (Zwischenrufe!) Bitte, dann habe ich das falsch interpretiert. In dem Falle, glaube ich, würde die Sache genügen. Dann ist also dieses Ansuchen und dieser Bescheid nicht unbedingt notwendig. Ich möchte aber nochmals betonen, daß der Abs. 1 in der jetzigen Form unbedingt besser ist als dann, wenn man die anderen Grundstücke herausnehmen würde.

**Präsident:** Jetzt ist der Herr Abg. Steuerer nochmals zum Wort gemeldet.

**Steuerer:** Hoher Landtag! Ich glaube, ich bin etwas mißverstanden worden. Meine Meinung geht nicht grundsätzlich dahin, daß nun der Grundbesitzer eines unverbauten Grundstückes auf jeden Fall verpflichtet sein soll zur Räumung, sondern meine Meinung geht dahin, daß die Entscheidung darüber, ob er nun zu räumen hat oder nicht zu räumen hat, nicht von vornherein vom Landesgesetzgeber festgelegt wird, sondern von den Gemeindeorganen festgesetzt wird, wie es bisher der Fall war. Ich glaube, es ist dazu auch Grund vorhanden. Durch diese Regelung, wie sie nun nach dieser Vorlage vorgesehen wäre, ist doch auch die Möglichkeit gegeben, daß ein privater Grundbesitzer nicht nur der öffentlichen Hand Schwierigkeiten verschafft, sondern daß er sich auch Vorteile verschafft, die im Einzelfall je nach Lage und Situation absolut nicht angebracht sind; ja Vorteile, die auch bei seinen Nachbarn und bei den Mitbewohnern derselben Straße in manchen Fällen nicht auf Verständnis stoßen, sondern daß sich diese Leute eher noch dadurch benachteiligt und ungerecht behandelt fühlen würden. Wenn Sie der Meinung sind, das müsse unbedingt vom Landesgesetzgeber festgelegt werden, Herr Kollege Eß, und auch die anderen Herren, die diesen Antrag vertreten, dann haben Sie eine schlechte Meinung von den Bürgermeistern, Stadträten, Gemeinderäten der Gemeinden unseres Landes. Das sind doch schließlich und endlich keine unmündigen Kinder, die nach Willkür schalten und walten und da verantwortungslos handeln und den Bürgern Leistungen zumuten, die nicht angebracht sind,

sondern das sind verantwortungsbewußte Leute, die sehr wohl wissen, wo den Mitbürger der Schuh drückt, und eben dementsprechend Erleichterungen schaffen, wo es angebracht ist. Das sind auch jene Leute, die sich in erster Linie gegenüber ihren Mitbürgern wieder verantworten müssen für die Maßnahmen, die sie gesetzt haben.

**Präsident:** Frau Abg. Blaickner.

**Blaickner:** Hohes Haus! Ich möchte noch zwei kurze Fragen stellen. Warum ist die zeitliche Einschränkung auf 7 Uhr früh erfolgt, während in der Straßenverkehrsordnung sechs Uhr früh war? Gerade zwischen 6 und 7 Uhr früh sind z. B. sehr viele Leute schon auf dem Weg zu ihren Arbeitsstätten, zur Bahn usw. Zweitens. Wie stellt sich eigentlich das Gesetz dazu, daß in einer kleinen, engen Stadt wie es z. B. Feldkirch ist, zur Zeit, wo Dachlawinen drohen, man wirklich nicht weiß, wo man laufen soll (Zwischenruf Graf: Unter den Lauben!), weil Hunderte von quergestellten Latten daran erinnern, hier könnte eine Dachlawine heruntergehen? Auf die Straße hinaus kann man aber nicht ausweichen, weil dort der Schneewall ist. (Zwischenruf: Da muß man ein Auto haben! — Heiterkeit) Hier im Gesetz heißt es ausdrücklich: Es ist abzuschranken. Das bedeutet also, daß man darauf hinweist, Gefahren anzuzeigen, aber man gibt keine Möglichkeit, wie auszuweichen sei, weil auf der einen Seite die Hauswand und auf der anderen Seite die Schneehaufen sind.

**Präsident:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Der Herr Berichterstatter verzichtet. Die Frau Abg. Blaickner wird noch informiert über ihre Frage. Wir kommen nun zur Abstimmung über die vorgelegten Anträge. Zuerst der Antrag der Freiheitlichen Fraktion wegen des Streugutes. Er ist bekannt: Streugut ist vom Straßenerhalter beizustellen. Wer diesem Antrag die Zustimmung gibt, möge mit der Hand ein Zeichen geben. Er ist nicht angenommen. Wir kommen nun zum Wunsch des Herrn Abg. Steuerer, über den Abs. 1 gesondert abzustimmen. Wer dem Abs. 1 in der gegenwärtigen Norm der Ausschußvorlage die Zustimmung gibt, wolle mit der Hand ein Zeichen geben. Danke, ist angenommen. Dann kommen wir zu § 33. Das ist die Meldepflicht.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Die im § 33 jedermann aufgelegte Meldepflicht gilt nur für erhebliche Gefährdungen, also nur z. B. wenn eine Brücke oder ein Teil einer Straße weggerissen wird.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 34 — Überwachung des Straßenerhalters.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Die Bestimmung im § 34 stellt eine Sanktion dar für den Fall, daß der Straßenerhalter seinen gesetzlichen Verpflichtungen nicht nachkommt.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Wir kommen damit zum

8. Abschnitt, dem Schutz der öffentlichen Straßen. § 35 — Beseitigung von Anlagen, Ablagerungen und Aufschüttungen.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Die Behörde kann im Bereich einer öffentlichen Straße die Beseitigung von Anlagen, die einer behördlichen Bewilligung bedürfen und ohne eine solche errichtet wurden oder betrieben werden, sowie von Ablagerungen und Aufschüttungen verfügen, wenn dadurch die Sicherheit der Straßenbenutzer gefährdet oder der bauliche Zustand der Straße erheblich beeinträchtigt wird.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort. Es ist nicht der Fall. § 36 — Bauabstand.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Derzeit ist für Bauten an öffentlichen Straßen ein Abstand von 3,80 m vorgeschrieben. Ein solcher Abstand erscheint heute zu gering und soll deshalb auf 6 m bei Landesstraßen und auf 4 m bei den anderen öffentlichen Straßen vergrößert werden. Soweit Verbaupläne oder Teilregulierungspläne gegenüber öffentlichen Straßen andere Abstände vorsehen, sollen die in diesen Plänen festgelegten Abstände gelten. Bei Errichtung von Bauwerken oder sonstigen Anlagen, die zu Zwecken dienen, die mit einem regelmäßigen Parken oder sonst häufigen Anhalten der Fahrzeuge verbunden sind, hat die Behörde größere Abstände vorzuschreiben, wenn sonst für die Straßenbenutzer ungünstige Rückwirkungen zu erwarten sind. Kleinere Abstände kann die Behörde ausnahmsweise zulassen, wenn sich dadurch keine ungünstigen Rückwirkungen für die Straßenbenutzer ergeben.

**Präsident:** Wünscht zu diesem Paragraphen jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 37 — Einfriedungen.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Einfriedungen, die die Benützung der Straße beeinträchtigen, dürfen an öffentlichen Straßen nicht errichtet werden. Dies bezieht sich sowohl auf bestehende als auch auf neu zu errichtende Einfriedungen. An Einfriedungen, die von einer Landstraße oder Gemeindestraße, gemessen vom äußersten Bankettrand nicht mehr als 2 m entfernt sind, dürfen Stacheldraht oder andere spitze Gegenstände nur in einer Höhe von mehr als 2 m über der Straße angebracht werden. Elektrisch geladene Zäune dürfen nur in einer Entfernung von mehr als 50 cm vom äußeren Bankettrand einer Landesstraße oder Gemeindestraße angebracht werden. Der Straßenerhalter kann verlangen, daß Einfriedungen außerhalb des verbauten Gebietes, ausgenommen solche für Haus- und Hofplätze, Hausbünnten sowie Gärten, entfernt werden, wenn dies wegen der Schneeräumung notwendig ist. Die dem Grundeigentümer dadurch entstehenden Kosten sind zu ersetzen.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 38 — Bäume, Sträucher.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Bäume, die nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes gepflanzt werden,

dürfen nur mit Zustimmung des Straßenerhalters in weniger als 3 m von der Straße angepflanzt werden. Die Behörde kann die Beseitigung oder das Zurückschneiden der Bäume oder Sträucher verfügen, unabhängig von einer bestimmten Entfernung der Bäume und Sträucher von der Straße.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 39 - Sonstige Beschränkungen.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Nach Abs. 1 haben die Eigentümer der an eine öffentliche Straße grenzenden Grundstücke zu dulden, daß Straßenbau\* oder Straßenabräummaterial auf einem höchstens 2 m breiten Grundstreifen längs der Straße vorübergehend gelagert wird und daß außerhalb des verbauten Gebietes die sich auf der Straße ansammelnden Niederschlagswässer auf ihre Grundstücke abfließen und die zur schadlosen Ableitung der Niederschlagswässer erforderlichen Anlagen auf ihrem Grundstück errichtet werden und daß der von der Straße entlang ihrer Grundstücke abgeräumte Schnee auf ihrem Grundstück abgelagert wird und daß an einem Gebäude oder Grundstück Geländer angebracht werden können. Nach Abs. 2 soll der Grundbesitzer Anspruch auf Entschädigung haben, wenn er durch diese Beschränkungen am Ertrag seiner Grundstücke eine wesentliche Einbuße erleidet. Zu Arbeiten, die eine mittelbare oder unmittelbare Gefährdung der Straßenbenutzer möglich erscheinen lassen, soll die Zustimmung des Straßenerhalters eingeholt werden. Diese Zustimmung ersetzt aber nicht die behördliche Bewilligung, die für solche Arbeiten allenfalls nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich ist.

**Präsident:** Wünscht zum § 39 jemand das Wort?

Herr Abg. Dr. Reichart.

**Dr. Reichart:** Hoher Landtag! In den Beratungen der beiden Ausschüsse wurden zum Abs. 4 dieses Paragraphen einige Neuerungen getroffen, die sich besonders auch auf die Gefahren bezogen, die durch das Abrutschen von Schnee, das Herunterfallen von Eis usw. entstehen, die ursprünglich nicht klar in diesem Absatz enthalten waren. In diesem Zusammenhang ergab sich dann auch eine Debatte, worin wir darauf hinwiesen, daß durch diese Maßnahmen, die nun den Grundbesitzern vorgeschrieben werden, ihnen doch eine Belastung zufällt, die sie vorher überhaupt nicht gehabt haben. Es muß darauf hingewiesen werden, daß durch eine solche Maßnahme, wenn eine Straße an ein bestehendes Gebäude infolge Erweiterung oder Neubau herankommt, der Grundbesitzer schon allerlei Lasten auf sich genommen hat. Er muß Grund abtreten, er muß zum Bau der Straße beitragen, er muß die Gefährdung, wenn er Kinder hat, insbesondere der Kinder, in Kauf nehmen, die dadurch größer wird, daß die Straße jetzt nicht mehr etwa 5 oder 10 m von seinem Haus

entfernt vorbeiführt, sondern vielleicht unmittelbar vor der Haustüre vorbeigeht. Es ist also immerhin der Hausbesitzer hier schon in wesentlichen Dingen belastet worden, und wenn nun auch noch eine Anbringung von solchen Schutzmaßnahmen von ihm vorgeschrieben wird, so ist das doch eine gewisse Härte. Es hat sich ja auch der Herr Kammerpräsident Dr. Konzett auf diese unsere Linie dann ausgesprochen. Wir haben die Sache nun noch einmal gründlich überlegt und haben bei diesem neu gefaßten Abs. 4, der ja im Verhältnis zur ursprünglichen Regierungsvorlage eine andere Gestalt hat, nun den Antrag, daß im § 39 dem Abs. 4 folgender Satz hinzugefügt werden sollte: „Werden solche Vorkehrungen an einem schon bestehenden Gebäude erforderlich, weil es erst durch den Bau oder die Verbreiterung einer Straße in unmittelbare Straßennähe kommt, so hat der Straßenerhalter die Kosten hiefür zu ersetzen.“ Sie werden bei weitem nicht so viel betragen, wie etwa die heute vormittags besprochenen Grundablösumssummen.

**Präsident:** Weitere Wortmeldungen zu diesem Paragraphen?

Herr Landesrat Müller.

**Müller:** Hohes Haus! Der Herr Abg. Reichart meint nun, daß in dem Fall die Straßenbauverwaltung verpflichtet wäre, beispielsweise Schneerechen auf das Hausdach hinaufzutun, weil durch den näheren Heranbau der Straße an das Haus gewisse Gefährdungen natürlich nicht zu vermeiden sind. Ich muß dazu vielleicht doch sagen, daß ja diese Gefährdungen auch ansonsten schon gewesen sind. Wenn Kinder vorher um das Haus herumgegangen sind, so waren sie auch schon durch diese Dachlawinen gefährdet. (Zwischenruf Dr. Reichart: Die eigenen Kinder gehen aber nicht ums Haus herum!) Freilich gehen die eigenen Kinder ums Haus herum. Wenn man nur einen Schutz der Straße allein gewähren will, könnte man irgendwie die Forderung einsehen, aber ansonsten, glaube ich, müßte man doch dafür das Wort reden, daß der Hauseigentümer für die Sicherheit jener Leute selber sorgt, die etwa um das Haus herumgehen. Das muß man doch tun, und diese Belastungen muß er doch selber auf sich nehmen können.

**Präsident:** Der Herr Abg. Dr. Reichart.

**Dr. Reichart:** Ich möchte dem Herrn Landesrat Müller nur folgendes entgegen: Wenn ein solches Bauernhaus in einer Bünt gestanden ist, so ist normalerweise auf diesen Seiten vielleicht der Schnee überhaupt gar nicht weggeschaufelt worden; der ist dort den ganzen Winter hindurch liegengelieben, weil kein Bedürfnis war, gerade an diese Seiten heranzugehen, und die Kinder sind daher auch gar nicht dorthin gegangen bzw. man kann, soferne man dort den Schnee wegräumt, den Kindern sagen: Jetzt ist gefährliche Zeit, jetzt darf man nicht auf diese Seite des Hauses gehen bzw. nur in einem weiteren Abstand

davon. (Zwischenruf Müller: Sie haben keine Kinder, sonst würden Sie sehen, wie sie ums Haus herumgehen! — Heiterkeit.) Ich habe noch nie gehört in den letzten Jahren, daß irgendwie ein Bauernkind durch Dachlawinen am eigenen Haus zugrunde gegangen wäre, ich kenne nicht einen einzigen solchen Fall. So dumm sind unsere Bauern und ihre Kinder bei Gott nicht.

**Präsident:** Der Herr Abg. Dr. Konzett.

**Dr. Konzett:** Ich glaube, es bestehen da doch noch gewisse Mißverständnisse. Der Herr Abg. Dr. Reichart meint ja etwas anderes. Es ist im Ausschuß darüber gesprochen worden, aber wenn ich mich richtig erinnere, hatten wir damals keine klare Formulierung, und es ist vielleicht deswegen unterblieben, darüber sich endgültig schlüssig zu werden. Der Antrag heißt ja hier ausdrücklich: „Werden solche Vorkehrungen an einem schon bestehenden Gebäude erforderlich, weil es erst durch den Bau oder die Verbreiterung einer Straße in unmittelbare Straßennähe kommt, so hat der Straßenerhalter die Kosten hiefür zu ersetzen.“ Ich glaube, das ist doch ein anderer Tatbestand, als der es ist, zu dem hier vorher gesprochen worden ist. Ich halte auch dafür, wenn einer das schon hat auf sich nehmen müssen, daß nun plötzlich die Straße mit Gehsteig in eine solche Nähe zu seinem Haus herankommt, daß der herabfallende Schnee oder herabfallendes Eis Straßenbenützer oder Gehsteigbenützer gefährden kann, dann ist das für den Betroffenen schon eine besondere Härte, nunmehr selbst die erforderlichen Vorkehrungen (etwa die Schneerechen usw.) anbringen zu müssen. Man hat davon im Ausschuß gesprochen. Wahrscheinlich wird der Betroffene im Zuge der Verhandlungen über das Abtreten des notwendigen Grundstückstreifens mit den Vertretern der ablösenden Behörde das heraushandeln, er wird sagen: Jawohl, ich bin einverstanden, aber wenn das so stimmt, wie Sie mir das da jetzt anhand des Planes sagen, dann kommt ja die Straße unmittelbar an meine Haustüre, an meine Hauswand heran, und dann bitte mußt du, lieber Straßenerhalter, diese Schutzvorrichtung selbst anbringen. Das bliebe ja immer noch übrig. Es wäre nur eine verstärkte Festhaltung, wenn das jetzt hier im Gesetz Aufnahme fände, aber ansonsten schiene mir eine gewisse Sicherheit der Ausmerzungen von Härten dadurch gegeben zu sein, daß es ja in der Kraft des Betroffenen liegt, im Zuge der Grundstücksverhandlungen so etwas auszubedingen. Diese Möglichkeit ist immer da, aber der Straßenerhalter befindet sich selbstverständlich in stärkerer Position, wenn das schon im Gesetz verankert ist.

**Präsident:** Jetzt hat sich der Abg. Bosch gemeldet.

**Bosch:** Hoher Landtag! Ich darf dazu nur sagen, daß der Bund bei der Ablöse von Straßengrund bei der Verbreiterung von Bundes-

Straßen bereits seit langem es so handhabt, daß er den Leuten, denen er zuerst den Grund abkaufen muß, damit er seine Straße verbreitern kann, wenn dadurch der Gehsteig in Hausnähe kommt, also in den Gefahrenbereich, dann auch zugesteht, daß der Schneerechen auf dem Haus auf Kosten des Straßenerhalters angebracht wird. Das ist die Praxis des Bundes.

**Präsident:** Jetzt ist der Herr Abg. Dr. Reichart gemeldet.

**Dr. Reichart:** Hohes Haus! Ich wollte zu den Bemerkungen des Herrn Abg. Dr. Konzett nur folgendes sagen: Derjenige Grundeigentümer, der durch diesen Erweiterungsbau der Straße betroffen wird, muß ja in erster Linie Grund abtreten und in den meisten Fällen wird er ja den Grund umsonst abtreten, damit er nicht an den Baukosten der Straße beteiligt wird. Er hat damit keine weitere Verhandlungsbasis. Er kann nur wählen: entweder läßt er sich den Grund bezahlen, dann muß er beim Straßenbau wahrscheinlich ein wesentlich größeres Stück Geld hinlegen, oder er gibt den Grund gratis her und ist dafür von den Baukosten befreit. (Zwischenruf Dr. Konzett: Unter dieser Bedingung, daß . . .) Diese Bedingung ist nicht vorgesehen im Gesetz. (Zwischenruf Dr. Konzett: Doch, sie ist vorgesehen! — Präsident: Bitte keine Zwiegespräche!) Es heißt nur, wenn er als Bedingung die Bezahlung einer solchen Vorrichtung verlangt, dann hat er das Grundstück nicht gratis abgetreten. Das ist ganz klar.

**Präsident:** Jetzt ist der Herr Landesrat Müller zum Wort gemeldet.

**Müller:** Hohes Haus! Ich glaube, ich habe es schon richtig verstanden, wie es der Abg. Dr. Reichart gemeint hat. Bei Neubauten wird es ja sowieso nicht in Frage kommen, weil die entsprechend weit von der Straße entfernt sein müssen. Es kann also nur dort, wo Verbreiterungen der Straße erfolgen, etwa zum Tragen kommen. Nun ist nicht nur auf Bundesstraßen, sondern auch auf Landesstraßen die Frage aufgerollt worden. Jeder wollte einen Ersatz bekommen. Aber ich muß noch einmal darauf zurückkommen, daß man doch, glaube ich, heutzutage den Leuten, die ein Haus bewohnen und Kinder haben — ich will jetzt nicht sagen, daß die Bauernkinder das etwa so ausgelegt bekommen, daß sie dümmer sind als die anderen; ich entstamme auch einer Bauernfamilie und bin auch nicht blöder als andere, das muß ich auch dazu sagen, nicht wahr —, doch zumuten darf, daß sie alle Insassen eines Hauses und die da zu- und weggehen, schützen durch sogenannte Schneerechen. Wenn eine Dachfläche zum Hauseingang herunterneigt, so möchte ich jenes Haus kennen, das heute nicht schon abgesichert ist. Die Verpflichtung müßte man, wenn sie in der Bauordnung nicht drinnen ist, in die Bauordnung hineinnehmen; denn man kann heute nicht den Kindern sagen: Es ist jetzt gefährlich, ihr dürft da nicht

herumgehen! Ja, wie machen es doch die Kinder, wie haben es doch wir alle gemacht? Die sind heute auch nicht besser, wie wir waren. Zugegeben, daß man Glück hatte, wenn bisher nichts passiert ist, aber das vielleicht hauptsächlich deshalb, weil eben auf den meisten Häusern bereits Schneerechen angebracht sind und Abrutsche dadurch verhindert wurden. Aber man kann doch nicht alles in einem Gesetz dieser Art regeln. Wenn jemand meint, daß er da zu Schaden kommt und selber nicht in der Lage ist, diese Schneerechen zu bezahlen, ja dann soll er es bei den Verhandlungen halt melden. Ich bin überzeugt, daß man das entsprechend berücksichtigt. Das kann man im Protokoll ja auch festhalten.

**Präsident:** Jetzt liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Ich komme zur Abstimmung über den Zusatzantrag, der von der Freiheitlichen Fraktion gestellt worden ist. Er ist bekannt. Wer mit diesem Zusatzantrag einverstanden ist, wolle mit der Hand ein Zeichen geben. Danke, dieser Antrag ist nicht angenommen. Wünscht jemand gesonderte Abstimmung über den § 39? Es ist nicht der Fall. Damit unterbreche ich jetzt die Sitzung für 20 Minuten.

(Die Sitzung wird um 16.05 Uhr unterbrochen wird um 16.25 Uhr wieder fortgesetzt)

**Präsident:** Die Beratung ist hiemit wieder aufgenommen, und wir kommen zum 9. Abschnitt — Vorübergehende Zwangsmaßnahmen. § 40 — Vorarbeiten für Straßenbauten.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Zur Erstellung von Straßenbauprojekten müssen vielfach Vermessungen, Grunduntersuchungen und andere Vorarbeiten an Ort und Stelle durchgeführt werden. Solche Vorarbeiten soll der Grundeigentümer oder Nutzungsberechtigte auch gegen seinen Willen dulden müssen. Er soll aber andererseits Anspruch darauf haben, vor solchen Vorarbeiten verständigt zu werden, damit er seine Rechte wahren kann. Falls durch Vorarbeiten Schäden entstehen, sollen diese durch den Straßenerhalter ersetzt werden müssen.

**Präsident:** Wünscht zu § 40 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zu § 41 — Sonstige Inanspruchnahme von Grundstücken.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Die im § 41 behandelte Inanspruchnahme von Grundstücken unterscheidet sich von der Enteignung dadurch, daß sie nur vorübergehender Natur ist. Dies kann notwendig sein, um im Zuge eines Straßenbauvorhabens Straßenbaumaschinen usw. aufzustellen oder Geräte zu lagern. Diese Bestimmung kann aber auch dazu dienen, um bei Straßenbauarbeiten vorübergehend den Verkehr über fremde Grundstücke umzuleiten.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zu § 42 — Bausperre.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Da die Projektierungsarbeiten und sonstigen Überlegungen bei grö-

berer Straßenbauten oft jahrelange Vorbereitung erfordern, besteht die Gefahr, daß die für den Straßenbau voraussichtlich benötigten Grundstücke in der Zwischenzeit verbaut und dann später teuer oder mit Härte für die betroffenen Grundbesitzer verbunden abgelöst werden müssen. Solchen Schwierigkeiten soll durch die Erlassung von Bausperren vorgebeugt werden. Da die Grundbesitzer nicht unbeschränkt hingehalten werden können, müssen Bausperren befristet sein. Dieser Gesetzentwurf sieht drei Jahre und eine Verlängerung um weitere zwei Jahre, insgesamt also höchstens fünf Jahre, als Dauer für eine Bausperre vor. Nach Ablauf dieser Zeit kann eine Baubewilligung wegen des Straßenprojektes nicht mehr untersagt werden.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Damit kommen wir zum 10. Abschnitt — Enteignung, § 43 — Gegenstand und Umfang.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Die grundsätzliche Frage, ob bei Straßenbauten die Möglichkeit der Enteignung bestehen soll, ist unbedingt zu bejahen. Die Enteignung für Straßenbauzwecke zählt neben der für den Eisenbahnbau zu den klassischen Enteignungsfällen. Sowohl die Straßengesetze der Länder als auch das Bundesstraßengesetz sehen die Möglichkeit der Enteignung vor. Die in diesem Gesetzentwurf vorgesehenen Enteignungsbestimmungen sehen zum Teil eine Verbesserung der Stelle des Enteigneten vor und können als die modernsten von Österreich angesehen werden. Die Enteignung soll nicht nur für den Bau, sondern auch für die Erhaltung öffentlicher Straßen und zur Gewinnung standortgebundener natürlicher Baustoffe zulässig sein. Aus Abs. 1 ergibt sich, daß auch die Enteignung obligatorischer Rechte ausdrücklich zulässig ist, sofern sie für sich allein der Enteignung entgegenstehen. Die im Abs. 2 getroffene Regelung ist eigentlich schon im Abs. 1 enthalten, da auch diese Grundstücke zum Bau oder zur Erhaltung der Straße benötigt werden, wenn auch nicht als Straßengrund. Durch das Wort „insbesondere“ kommt dies auch zum Ausdruck. Um diesbezüglich aber auch keinen Zweifel aufkommen zu lassen, soll diese Art der Inanspruchnahme im Gesetz ausdrücklich erwähnt werden. Eine Maßnahme nach Abs. 2 dient mittelbar immer der Straße, unmittelbar aber zum Teil der Trockenlegung eines oberhalb der Straße befindlichen Grundstückes. In den Ausschüssen wurde auch klargestellt, daß bei einer bestehenden Straße für den zu erstellenden Gehsteig enteignet werden kann, da der Gehsteig ein Bestandteil der Straße ist.

**Präsident:** Wünscht nun zu dem § 43 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zu § 44 — Voraussetzungen.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Bei Landes- und Gemeindestraßen soll die Prüfung der Enteignungsbehörde, ob die Voraussetzungen für eine Enteignung gegeben sind, auf den im Abs. 1 fest

gelegten Umfang beschränkt werden. Für eine Prüfung der Notwendigkeit des Bauens einer solchen Straße bleibt kaum Raum, weil die Notwendigkeit auf Grund der von der Landesregierung bzw. Gemeindevertretung erlassenen Verordnung feststeht. Auch hier gilt, daß von einer Landesstraße bzw. Gemeindestraße nur gesprochen werden kann, wenn eine Verordnung nach § 5 Abs. 1 bzw. § 9 Abs. 1 vorliegt. Solange eine solche Verordnung nicht erlassen wurde, fehlen die Voraussetzungen für eine Enteignung. Die Enteignungsbehörde kann daher nur prüfen, ob unter dem Gesichtspunkt des Verkehrs, der Wirtschaftlichkeit und des Landschaftsschutzes nicht eine zweckmäßigere Straßenführung möglich wäre. Hingegen hat bei Genossenschaftsstraßen und öffentlichen Privatstraßen die Enteignungsbehörde auch zu prüfen, ob die Straße notwendig ist und überdies allgemeinen Verkehrsbedürfnissen dient.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. § 45 — Enteignungsverfahren.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Zuständige Enteignungsbehörde soll für alle öffentlichen Straßen die Landesregierung sein, womit eine einheitliche Entscheidungspraxis gewährleistet erscheint. Zu Abs. 2 kann bemerkt werden, daß in manchen Fällen ein Zusammenlegungsverfahren die Inanspruchnahme der Grundstücke für den Bau einer Straße erleichtern kann. Die im Abs. 5 vorgesehene Anmerkung der Einleitung des Enteignungsverfahrens im Grundbuch ist notwendig, um die Vereitelung der Ergebnisse des Enteignungsverfahrens durch nachträgliche Übereignung des betroffenen Grundstückes hintanzuhalten.

**Präsident:** Ich möchte noch klarstellen, daß im Protokoll der Ausschußberatung Pkt. 36 (hier § 43) auf § 44 der alten Vorlage zu berichtigen ist. Das ist jetzt § 45 im Abs. 2. Wünscht sonst jemand das Wort zum Enteignungsverfahren? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zu § 46 — Entschädigung.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Durch § 46 ist eine entschädigungslose Enteignung ausgeschlossen. Zu dem hier verwendeten Begriff „angemessene Entschädigung“ ist auf die Vorschrift des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches und die dazu reichhaltige Rechtsprechung und Literatur zu verweisen. Diese Probleme sind im Motivenbericht ausführlich dargestellt.

**Präsident:** Wünscht jemand zu diesem Paragraphen das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zu § 47 — Entschädigungsverfahren.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Hier soll die in den meisten Enteignungsgesetzen zu findende Regelung Platz greifen, wonach die Verwaltungsbehörde im Enteignungsbescheid auch die Entschädigungen feststellt, wogegen die Parteien Abhilfe im ordentlichen Rechtswege suchen können. Hiefür ist ausschlaggebend, daß zu-

nächst die in der Regel mit der Materie besser vertraute Verwaltungsbehörde entscheiden soll. Es kommt vor, daß eine Enteignung notwendig ist, über die Entschädigung jedoch ein Übereinkommen erzielt wird. Wenn die Festsetzung der Entschädigung nicht bereits im Enteignungsbescheid erfolgt, soll ein vorläufiger Sicherstellungsbetrag festgelegt werden. Für das gerichtliche Verfahren sollen, sofern dieses Gesetz nicht etwas anderes bestimmt, die Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 gelten. Etwas anderes wird z. B. hinsichtlich der Nebenberechtigten bestimmt. Nach dem Eisenbahnteilungsgesetz sind für das gerichtliche Verfahren die Grundsätze des Verfahrens außer Streitsachen anzuwenden. Der Abs. 4 ist aus Gründen des Gläubigerschutzes erforderlich. Das Eisenbahnteilungsgesetz 1954 und das Wasserrechtsgesetz 1959 enthalten analoge Regelungen. In bezug auf die Nebenberechtigten weicht die vorliegende Regelung vom Eisenbahnteilungsgesetz ab und räumt den Nebenberechtigten im Entschädigungsverfahren ausdrücklich Parteistellung ein. Im eigentlichen Enteignungsverfahren allerdings erlöschen die Nebenrechte automatisch mit der Enteignung der Hauptsache, soweit sie dem Enteignungszweck entgegenstehen und vom Enteigner nicht ausdrücklich beantragt wurde, sie von der Enteignung auszunehmen.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommt § 48 — Baufrist.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Es entspricht dem allgemeinen Rechtsempfinden, daß eine Baumaßnahme, zu deren Gunsten eine Enteignung erfolgt ist, auch innerhalb nützlicher Frist durchgeführt wird.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Nicht der Fall. § 49 — Vollzug.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Der Abs. 1 enthält die erforderlichen grundbuchrechtlichen Vorschriften. In Abs. 2 und 3 ist sichergestellt, daß die Enteignung nicht vollzogen werden kann, bevor nicht der Entschädigungsbetrag oder der vorläufige Sicherstellungsbetrag ausbezahlt oder gerichtlich hinterlegt wurde.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zu § 50 — Rückübertragung.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Es ist ein Gebot der Gerechtigkeit, daß eine Enteignung rückgängig zu machen ist, wenn sich nachträglich herausstellt, daß die beabsichtigte Verwendung des Enteignungsgegenstandes entbehrlich ist. Die Aufhebung der Enteignung und der Rückerwerb sollen jedoch nur stattfinden, wenn dies der Enteignete oder sein Rechtsnachfolger innerhalb einer bestimmten Zeitfrist verlangt.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zum 11. Abschnitt — Behörden-, Notstands-, Ver-

fahrens- und Strafbestimmungen. § 51 — Behörden.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Für die Landesstraßen soll die Bezirksverwaltungsbehörde und für die Gemeindestraßen der Bürgermeister zuständige Behörde sein. Ebenso ist der Bürgermeister in Angelegenheit der Genossenschaftsstraßen und der öffentlichen Privatstraßen Behörde. Wenn aber solche Straßen im Bereich von mehr als einer Gemeinde verlaufen oder einen Anschluß an das Straßennetz außerhalb des Landes darstellen, wie z. B. die Silvretta-Hochalpenstraße, ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Die nach § 6 Abs. 6 und 7 zuständige Kommission besteht aus einem Richter als Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Je ein weiteres Mitglied ist von der Landesregierung und vom Vorarlberger Gemeindeverband zu bestellen. Diese Kommission stellt eine Art Schiedsgericht bei Streitigkeiten zwischen dem Land und einer Gemeinde dar. Hier handelt es sich um eine Kollegialbehörde im Sinne des Art. 133 Z. 4 der Bundesverfassung. Durch Abs. 4 wird der bundesverfassungsgesetzlichen Vorschrift entsprochen, daß die Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereiches der Gemeinde bis zum 31. Dezember 1969 als solche zu bezeichnen sind.

**Präsident:** Zum Wort gemeldet ist der Herr Statthalter Dr. Ratz.

**Dr. Ratz:** Hohes Haus! Es ist die Formulierung, wie sie in diesem § 51 Abs. 3 gewählt worden ist, auch noch dem Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst zur Kenntnis gebracht worden mit dem Ersuchen, dazu Stellung zu nehmen. Sie wissen, daß diese Kommission erst bei den Ausschlußberatungen in die Vorlage hineingenommen worden ist und daß erst von diesem Zeitpunkte an Sicherheit bestanden hat, daß man eine solche Kommission einrichten will. Nun hat das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst die Formulierung des § 51 Abs. 3 als nicht vollständig ausreichend bezeichnet, wenn beabsichtigt sein sollte, daß die Kommission endgültig entscheidet. Wir haben in Übernahme einer bisherigen Praxis auch in anderen Landesgesetzen und auch in Bundesgesetzen hier vorgesehen, daß die Formulierung lautet: „Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes an keine Weisungen gebunden. Die Bescheide der Kommission können im Verwaltungswege weder aufgehoben noch abgeändert werden.“ Damit waren wir der bisher allgemein geltenden Auffassung, daß damit auch ein Rechtsmittelzug an den Verwaltungsgerichtshof ausgeschlossen ist, daß das also eine richterliche Instanz ist, die die Angelegenheit endgültig entscheiden kann. Nun hat aber der Verfassungsgerichtshof in letzter Zeit ein Erkenntnis ergehen lassen, aus dem hervorgeht, daß dann, wenn nicht ausdrücklich gesagt ist, daß die Entscheidung endgültig ist, eine Äußerung in der Richtung, daß eine solche Entscheidung im Verwaltungswe-

ge weder aufgehoben noch abgeändert werden kann, nicht hinreicht, um einen solchen Rechtszug auszuschließen. Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst hat uns daher anheimgestellt, doch eine solche Ergänzung vorzunehmen. Ich stelle daher gemäß § 26 Abs. 2 der Geschäftsordnung für den Vorarlberger Landtag den Antrag, der Hohe Landtag wolle beschließen: „Im § 51 Abs. 3 sind im 4. Satz nach dem Wort ‚Kommission‘ die Worte ‚sind endgültig und‘ einzufügen“, so daß dann dieser § 51 Abs. 3 in dem betreffenden Satz lautet: „Die Bescheide der Kommission sind endgültig und können im Verwaltungswege weder aufgehoben noch abgeändert werden.“ Ich bitte, diesem Antrag die Zustimmung zu erteilen.

**Präsident:** Ich muß zuerst fragen, ob man mit der Einbeziehung dieses Antrages in die Beratung einverstanden ist, weil er sonst wieder an den Ausschuß zurückzuverweisen wäre. Wer damit einverstanden ist, wolle mit der Hand ein Zeichen geben. Danke, ist angenommen. Er wird also nun beraten. Wünscht dazu und auch sonst zum § 51 jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann lasse ich zuerst über den ergänzenden Antrag abstimmen. Wer damit einverstanden ist, wolle ein Zeichen mit der Hand geben. Danke, er ist angenommen. Dann kommen wir zu § 52 — Außerordentliche Verhältnisse.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Wenn außerordentliche Verhältnisse gegeben sind, können unter Umständen einige Bestimmungen der §§ 28, 30, 31 und 32 nicht mehr eingehalten werden. Dann kann die Behörde durch Verordnung oder Bescheid Ausnahmen zulassen. Um lebensnotwendige Verkehrsverbindungen aufrechterhalten zu können, kann sich bei außerordentlichen Verhältnissen die Notwendigkeit ergeben, Baustoffe beschlagnahmen zu müssen. Dies soll im Abs. 2 geregelt werden. Selbstverständlich soll der Inhaber eines auf diese Weise in Anspruch genommenen Baustoffes angemessen entschädigt werden.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zu § 53 — Zwangsbefugnisse ohne vorausgegangenes Verfahren.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Aus Gründen der Sicherheit für das Leben und die Gesundheit von Menschen sollen die behördlichen Organe in den hier aufgezählten Fällen zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes auch ohne vorausgegangenes Verfahren unmittelbar wirksame Zwangsmaßnahmen treffen können.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zu § 54 — Strafen.

**Dipl.-Ing. Feierle:** In diesem Paragraph wird ausgesprochen, welche Tatbestände bei Handlungen, die diesem Gesetz zuwiderlaufen, strafbar sind, und zwar mit einer Geld

strafe bis zu 6000 S oder mit Arrest bis zu 4 Wochen.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort?

Herr Abg. Dr. Reichart.

**Dr. Reichart:** Hoher Landtag! Bei diesem Paragraphen ist eine stilistische Änderung unbedingt notwendig, die die beiden Ausschüsse im Zuge der Verhandlungen übersehen bzw. in der Eile nicht mitbekommen haben, weil ja eine Änderung hier unter lit. 1 vor sich gegangen ist. Es muß im § 54 unter lit. 1 in der 2. und 3. Zeile sinngemäß richtig statt „trotz Untersagung“ heißen: „trotz Verfügung“. Denn die Behörde untersagt ja nicht die Entfernung und Zurückstutzung; daher muß es heißen „Verfügung“, wie es auch in dem zitierten Paragraphen bereits der Fall ist.

**Präsident:** Ist man mit der Beratung dieses Antrages einverstanden? Es besteht kein Einwand. Wer mit dem Antrag der Freiheitlichen Fraktion einverstanden ist, wolle mit der Hand ein Zeichen geben. Danke, dieser Antrag ist angenommen. Weitere Wortmeldungen zu § 54 liegen nicht vor. Dann kommen wir zum 12. Abschnitt — Schlußbestimmungen. § 55 — Übergangsbestimmungen.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Dieser Paragraph enthält jene Bestimmungen, die festlegen, was in der Übergangszeit zu geschehen hat. Der Abs. 1 beinhaltet eine unmittelbare Enteignung zugunsten des Landes hinsichtlich bestehender Straßen, die von der Landesregierung gemäß § 5 zu Landesstraßen erklärt werden. Wenn also eine bestehende Gemeindestraße durch das Land als Landesstraße übernommen wird, geht auch das Eigentum an der Straße auf das Land über. Die Regelung des Abs. 2 bezieht sich auf die heutigen Landstraßen I. und II. O., die innerhalb von 6 Monaten nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes vom Land nicht als Landstraßen übernommen werden, und sieht vor, daß solche Straßen Gemeindestraßen werden. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehende Straßen, die von der Gemeindevertretung zu Gemeindestraßen erklärt werden, gehen dadurch in das Eigentum der Gemeinde über, soweit sie nicht schon in deren Eigentum stehen. Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehende Zufahrtsstraßen zu Eisenbahnen sind Genossenschaftsstraßen. Nach Abs. 5 sollen alle öffentlichen Straßen, die im Grundbuch ein eigenes Grundstück bilden und innert fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes von niemandem als Straßenerhalter übernommen werden, von Gesetzes wegen Gemeindestraßen werden. Hier haben die Ausschüsse eine Ergänzung vorgenommen, um dem Standpunkt des Gemeindeverbandes teilweise Rechnung zu tragen. Dies geschieht in der Weise, daß jedoch die Erhaltung solcher Gemeindestraßen den nach bisherigen Regelungen und Übungen dazu Verpflichteten obliegt, soweit die Gemeindevertretung nicht etwas anderes verfügt. Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes

bestehende Sondergebrauchsrechte an öffentlichen Straßen bleiben so weit in Geltung, als sie nach diesem Gesetz neu begründet werden könnten. Privatrechte an öffentlichen Straßen, die nach diesem Gesetz nicht neu begründet werden könnten, sind aufgehoben. Die erforderlichen grundbücherlichen Eintragungen sind auf Antrag der Behörde vorzunehmen.

**Präsident:** Wünscht dazu nun jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Wir kommen zu § 56 — Außerkrafttreten von Vorschriften.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Der Paragraph zählt jene Rechtsvorschriften auf, die, soweit sie überhaupt noch in Geltung stehen, mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes außer Kraft treten. Damit ist auch ein bedeutender Schritt auf dem Gebiet der Rechtsbereinigung verbunden.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann kommen wir zum § 57 — Wirksamkeitsbeginn.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 1969 in Kraft. Verordnungen auf Grund dieses Gesetzes können von dem der Kundmachung dieses Gesetzes folgenden Tag an erlassen werden. Sie treten jedoch frühestens mit diesem Gesetz in Kraft.

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort?

Herr Abg. Dr. Reichart.

**Dr. Reichart:** Hoher Landtag! Die Behandlung dieses letzten Paragraphen in den beiden Ausschüssen gibt mir Gelegenheit, einen Vorwurf, der heute vormittag dem Großteil des Hohen Hauses vom Herrn Landesstatthalter gemacht wurde, daß die Herren Abgeordneten zum Teil zu bequem oder zu faul seien, ihre Hand zu erheben, zu entkräften bzw. auf gewisse Mühlen zu leiten; denn dieser Paragraph hatte im Ausschuß das Schicksal, daß ihm vom zuständigen Referenten des Straßenbauwesens ein um ein halbes Jahr späterer Wirksamkeitsbeginn zudedacht war. Es ist bei diesem Paragraphen eine zweimalige Abstimmung erfolgt. Bei der ersten war es die Minderheit, dann kam die zweite Abstimmung, da ergaben sich zwar zwei Stimmen mehr, wahrscheinlich waren die Schläfer auf der Seite gewesen, es blieb aber trotzdem eine Minderheit. Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch gleichzeitig dem Herrn Vorsitzenden des Rechtsausschusses von dieser Stelle aus bestätigen, daß er als einer der ganz wenigen Vorsitzenden in den Ausschüssen grundsätzlich nach jeder Abstimmung klar und deutlich feststellt — und damit dem Protokollführer die richtige Linie gibt —, daß der Antrag einhellig angenommen ist, wie er zu sagen pflegt, oder daß der Antrag mehrheitlich angenommen worden ist. Es ist mir schon längere Zeit aufgefallen, daß er diese Methode stramm durchführt, so daß also im Rechtsausschuß derartige Verfehlungen kaum vorkommen. Bitte, wenn ein Schläfer da ist, dann ist er in diesem Falle auf Seite der ÖVP gewesen (Heiterkeit).

**Präsident:** Ich muß der Ordnung halber feststellen, daß das zwar eine Fleißaufgabe des Herrn Vorsitzenden im Rechtsausschuß sein mag, daß es aber nicht der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages entspricht, daß das auch protokolliert wird. Die Protokollierung heißt „angenommen“ oder „abgelehnt“. Ich bitte daher für die Zukunft, sich diesbezüglich, solange wir noch die jetzige Geschäftsordnung handhaben und das wird für die Dauer der gegenwärtigen Funktionsperiode wahrscheinlich sein, lediglich das „angenommen“ oder „abgelehnt“ in das Protokoll aufzunehmen, weil nur das der Geschäftsordnung entspricht und wir ja verfassungs- bzw. gesetzestreu sein wollen. Rechtsstaat, das hat mein Nachbar zur Rechten immer wieder vertreten!

Wer wünscht sonst noch zum § 57 das Wort? Es ist nicht der Fall. Ich lasse nun über alle bisher nicht zur Abstimmung gelangten Einzelteile bzw. Paragraphen, das ist also insbesondere die Folge von §§ 7 bis 57, soweit nicht schon Sonderabstimmungen waren, abstimmen. Wer damit einverstanden ist, wolle bitte mit der Hand ein Zeichen geben. Danke sehr. Ich stelle die Annahme fest. (Zwischenruf Dr. Reichart: Wir wünschen die Gegenprobe!) Es wird vom Herrn Abg. Dr. Reichart die Gegenprobe gewünscht. Wer ist nicht für die Annahme dieser Paragraphen? Der Herr Dr. Reichart. Dr. Reichart ist also gegen das ganze Gesetz. (Zwischenruf: Bosch auch!) Der Herr Abg. Bösch auch. Bis § 5 war der Herr Abg. Bosch nicht dagegen, bis § 5 war der Abg. Dr. Reichart nicht dagegen, bei § 6 war die FPÖ dagegen und bei § 7 sind der Abg. Dr. Reichart und der Abg. Bosch dagegen.

Jetzt kommen wir zu Titel und Eingang des Gesetzes.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Das Gesetz soll heißen: „Gesetz über den Bau und die Erhaltung öffentlicher Straßen sowie über die Wegfreiheit (Straßengesetz — StrG.)“

**Präsident:** Wünscht dazu jemand das Wort? Ich lasse darüber abstimmen. Wer damit einverstanden ist, wolle ein Zeichen mit der Hand geben. Danke, ist angenommen.

**Dipl.-Ing. Feierle:** Ich bitte den Herrn Präsidenten, eine dritte Lesung vorzunehmen und dem Gesetz in dritter Lesung die Zustimmung zu erteilen.

**Präsident:** Wünscht zur Beratung des Gesetzes in dritter Lesung jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Wer mit der Annahme des Gesetzes in dritter Lesung einverstanden ist, wolle bitte mit der Hand ein Zeichen geben. Danke, ist angenommen.

Damit haben wir diese wichtige Gesetzesmaterie im Vorarlberger Landtag behandelt. Ich danke vor allem dem Herrn Berichterstatter. Ich möchte aber doch feststellen, daß wir über dieses Gesetz in den beiden Ausschüssen, also im Rechts- und Immunitätsausschuß und

im Volkswirtschaftlichen Ausschuß, zwölfviertel Stunden verhandelt haben, daß wir dabei 54 Anträge außer den rein stilistischen Anträgen behandelt haben, davon wurden 47 angenommen und 4 abgelehnt; 47 Anträge haben sachliche Dinge behandelt und nicht rein stilistische, 43 wurden angenommen, 7 abgelehnt. Von den angenommenen sind 26 wie dank der Protokollierung und der Feststellung des Herrn Vorsitzenden festgestellt werden kann sogar mehrheitlich angenommen worden. Jetzt im Hause haben wir immerhin auch wieder 37 Wortmeldungen außer denen des Herrn Berichterstatters gehabt. Ich stelle also fest, daß diesem Gesetz eine umfangreiche parlamentarische Behandlung zuteil geworden ist, und möchte allen, die daran sich beteiligt haben, herzlich danken.