

Paper-ID: VGI_190433



Über Straßen und Wege. (Mit besonderer Berücksichtigung niederösterreichischer Landesgesetzgebung.)

Hans Beran ¹

¹ *Neuvermessungs-Abteilung für Niederösterreich*

Österreichische Zeitschrift für Vermessungswesen **2** (20), S. 311–316

1904

Bib_TE_X:

```
@ARTICLE{Beran_VGI_190433,  
  Title = {{\U}ber Stra{\ss}en und Wege. (Mit besonderer Ber{\u}cksichtigung  
    nieder{\o}sterreichischer Landesgesetzgebung.)},  
  Author = {Beran, Hans},  
  Journal = {{\O}sterreichische Zeitschrift f{\u}r Vermessungswesen},  
  Pages = {311--316},  
  Number = {20},  
  Year = {1904},  
  Volume = {2}  
}
```



Diese Neuberechnung aller von der Grenze berührten Plannummern wurde in einem «Landesgrenzberichtigungs-Operate» ausgewiesen und behandelt, welches diese Flächenänderungen natürlich nicht aus einer Grenzänderung oder aus einem etwa absichtlich vorgenommenen Grenzausgleich entstehen läßt, sondern von dem Grundsatz ausgeht, daß der neuvermarktete Grenzzug sich genau mit dem früher ausgewählten in natura deckt und die Abweichung lediglich in den Fehlern und Mängeln der ursprünglichen Grenzaufnahmen zu suchen sind.

Natürlich werden auch die österreichischen Ämter in ähnlicher Weise die ihrerseits erhaltenen Katastralplanabweichungen in einem Berichtigungsoperate zum Ausweis bringen und darnach ihre Flächentabellen evident stellen. Auch hier kann unbeschadet der bayerischerseits erhaltenen Flächenmehrung ebensogut ein effektives Gesamtflächenplus das Endergebnis sein.

Die letzte Tätigkeit, der Schlußstein aller Landesgrenz-Revisionsarbeiten, ist die Neuherstellung des einschlägigen Teiles im Grenzbeschreibungswerke und dessen endgültige Sanktionierung durch die Hoheitskommission. Unter möglichster Beibehaltung des ursprünglich sehr sinnreich gewählten Rubrikenbaues wurden in diesem für die neue Beschreibung, die neuen Koordinaten, sowie die vorhandenen Meereshöhen für die Grenzzeichen und endlich die neue topographische Darstellung im Maßstabe 1 : 10.000 in Grund- und Aufriß eingetragen. Bezüglich der neuen Grenzbeschreibung hat namentlich die Richtigstellung und Ergänzung der Nomenklatur sowie die ausführliche Schilderung der Zugänge zum Grenzzuge und besonders die Gangbarkeit aller Grenzgratstrecken eine eingehende Würdigung erfahren.

Hier darf nicht unerwähnt bleiben, daß die geradezu meisterhaft durchgeführten militär-topographischen Aufnahmen für den bayerischen Teil, sowie die vorzüglichen Positionsblätter 1 : 25.000 für das Tiroler Gebiet möglichst erschöpfend verwertet wurden.

Ist dann dieses ganze Werk von der Grenzhoheitskommission durch Unterschrift anerkannt und von beiden Staaten sanktioniert, so kann wohl ohne Überhebung behauptet werden, daß das neue Landesgrenz-Beschreibungswerk für den Grenzzug im Karwendel- und Wettersteingebirge nicht nur den gegenwärtigen Anforderungen vollauf genügt, sondern auch den vermutlich sich noch steigenden Ansprüchen kommender Dezennien gerecht werden wird.

Über Straßen und Wege.

(Mit besonderer Berücksichtigung niederösterreichischer Landesgesetzgebung.)

Von Johann Berau, k. k. Geometer der Neuvermessungsabteilung für Niederösterreich.

Die stetig wachsende Entwicklung des Verkehrs in den letzten Dezennien hat in allen Kronländern der Monarchie eine große Straßenbautätigkeit hervorgerufen und speziell der Bau von Bezirksstraßen ist in manchen Gegenden ein derart reger, daß der Evidenzhaltungsgeometer, welcher gewöhnlich von amtswegen deren Vermessung behufs Durchführung im Grundsteueroperate und im Grundbuche vorzunehmen hat, kaum im Stande ist, seiner Aufgabe zeitgerecht

nachzukommen. Die Straßenaufnahme wird überdies durch den Mangel einer präzisen Vorschrift für die Abtretung von Grundflächen zu Straßenzwecken sehr erschwert; eine urkundenmäßige Übernahme der Flächen von den einzelnen Grundeigentümern findet sehr selten statt und herrscht überall ein anderer Modus bezüglich Einbeziehung der einzelnen Straßenteile, wie z. B. der Böschungen, Gräben, Mulden, Abzugskanäle, Fanggruben etc. zur eigentlichen Fahrbahn. Wenn man speziell eine Bezirksstraße oder auch Reichsstraße älteren Datums kommissionell zu begeben hat, kann man fast immer konstatieren, daß die berufenen Aufsichts- und Erhaltungsorgane, über die zur Straße gehörigen Flächen sehr im Unklaren sind. Die betreffenden Organe verfügen für gewöhnlich über keine weiteren Behelfe, wie z. B. Pläne, Urkunden etc. und berufen sich dann immer auf den Stand der Mappe, welche über alle Details Aufschluß geben soll, während in dieser das Objekt gewöhnlich nur durch zwei gleich weit von einander entfernte Linien dargestellt erscheint. Von Böschungen, Ausweichstellen, Schotterbermen, Wassergräben etc. ist keine Situation vorhanden. Die vorherige genaue Kenntnis all' dieser Details ist jedoch bei Vornahme einer Straßen-Vermessung das Wichtigste, weil man ohne dieselbe nur im Dunkeln herumirrt. Und bei all' den unausbleiblichen Streitigkeiten anlässlich der Straßen-Neuanlagen, -Umlegungen, -Verbreiterungen und kommissionellen Grenzbegehungen bei Neuvermessungen etc. erwarten die Beteiligten Aufschluß und Abhilfe durch den k. k. Geometer, welcher viel Umsicht an den Tag legen muß, um auf Grund der vorhandenen mangelhaften Behelfe und Parteien-Aussagen allen Anforderungen gerecht zu werden.

Die weitere Durchführung der Straßenoperationen im Grundbuch ist, wie bekannt, sehr langwierig und verursacht durch die beliebte indirekte Abwälzung der Durchführungsarbeiten auf die Gemeinden für letztere auch sehr große Lasten, so daß sich das k. k. Justiz-Ministerium über wiederholte Klageführung vor kurzem veranlaßt fand, diesbezüglich den Grundbuchsgerichten aufzutragen, sämtliche Durchführungsarbeiten von amtswegen selbst vorzunehmen.

Bezüglich Herstellung der Grundbuchsordnung bei neu angelegten Bezirksstraßen hat die k. k. niederöstr. Finanz-Landes-Direktion in Wien mit Verordnung Z. 47.973 ex 1899 die k. k. Evidenzhaltungsgeometer angewiesen, bei der Vermessung der Bezirks-Straßen mit dem betreffenden Straßen-Obmann das Einvernehmen zu pflegen, welcher seine Aufmerksamkeit darauf zu richten hat, daß auch die einen integrierenden Bestandteil des Straßenkörpers bildenden Böschungen, Straßengräben, Mulden, Fanggruben, Schotterbermen u. dgl. als **öffentliches Gut** aufgenommen werden. Der Obmann hat ferner nach Erlaß des n.-ö. Landes-Ausschusses (Z. Z. 20.415 und 33.751 ex 1899 und 23.956 und 53.860 ex 1901) zu veranlassen, daß nach jedesmaliger Vollendung von Straßebauten, unter allen Umständen aber noch vor deren Vermessung seitens des Evidenzhaltungs-Geometers der Straßenkörper mittelst sichtbaren Pflöcken abgegrenzt wird, damit der operierende Geometer in der Lage ist, den Bestand des Straßenkörpers mit der erwünschten Genauigkeit einzumessen. Diese Bestimmung wird leider von den berufenen Straßen-Organen nicht erfüllt und ist es dem k. k. Geometer infolge der kurz bemessenen Zeit bei Vornahme der Ver-

messung und dem bestehenden Verständigungsverfahren nicht möglich, die strikte Durchführung obigen Erlasses zu verlangen.

Was die Behandlung der Trottoirs an den Bezirksstraßen in oder in der Nähe von Ortschaften betrifft, so sind nach Erlaß des niederösterreich. Landesauschusses vom 11. Juni 1880, Z. 10791, die Fahrbahn, die Bankette und die beiderseitigen Rinnsale oder Gräben als Zugehör der Bezirksstraßen zu behandeln; die Trottoirs selbst aber bilden gar keine integrierenden Teile der Straßen, insofern nicht etwa deren Randsteine auf Kosten des Straßenfondos gesetzt worden sind, in welchem Falle dann die Fläche dieser Randsteine zur Straße gehört. Die Trottoirs werden nicht als Bestandteil der Bezirksstraßen erklärt, jedoch mit dem Vorbehalte, daß es der Straßenverwaltung überlassen bleibt, die Grenzlinien zwischen dem Straßenkörper und den Trottoirs jeweilig zu bestimmen. Dasselbe Verhältnis herrscht zwischen Trottoir und der eigentlichen Fahrbahn der Reichsstraßen (k. k. Straßen-Ärar): In den Katastralmappen erscheinen fast ausnahmslos die k. k. ärarischen und Bezirksstraßen im Bereiche der Ortschaften nicht separat ausgeschieden, sondern mit den anstoßenden Platz und Trottoirflächen etc. als Ortsraum (öffentliches Gut) vereinigt. Die Ausscheidung derselben haben nunmehr die k. k. Evidenzhaltungs-Geometer über Anordnung der k. k. Finanz-Landes-Direktion in Wien sukzessive in den Grundsteneroperaten durchzuführen. Bei größeren Straßenbreiten und Plätzen im Weichbilde der Ortschaft (Stadt) ist zwischen den kompetenten Straßenbehörden und den Gemeindevorstellungen die Vereinbarung gewöhnlich getroffen, daß bloß eine 8 *m* breite Fläche von einer bestimmten Trottoirseite oder in der Mitte zwischen beiden Trottoirs, wodurch Talus entstehen, als zur Straße gehörig gerechnet wird, während den übrigen Teil die Gemeinde zu erhalten hat (z. B. durch Pflasterung).

Sehr schwierig gestaltet sich bei der Straßenaufnahme die Ausscheidung, resp. Einbeziehung der Böschungen zur Straße, weil deren Begrenzung in vielen Fällen eine zweifelhafte ist. Bei einer neuangelegten Straße wird es wohl verhältnismäßig leicht sein, die richtigen Böschungflächen zu eruiieren, weil die künstlich aufgeschütteten Erdmassen unbedingt als Bestandteil der neuen Straße anzusehen sind, obwohl es auch vorkommt, daß diese Böschungflächen von den Antainern nach vollendetem Straßenbau nicht nur zur Nutznießung, sondern auch als Eigentum wieder übernommen werden. Komplizierter ist das Verhältnis bei einer Straßenabgrabung auf einer Berglehne, weil man ja nur einen Teil der letzteren zur Straße einbeziehen kann. An der Abhangseite werden nach der Bezirksstraßenbauordnung Geländer mit Stein-, Holz- und Traversensäulen, auch Sicherheitspflocke oder -Steine angebracht, welche zur genügenden Haltbarkeit und Festigkeit im Boden nach praktischer Erfahrung eine Fläche rings im Umkreise von zirka 50 *m* brauchen, und es wird daher gewöhnlich in diesem Falle im Interesse einer rationellen Straßenführung von den Straßenbehörden ein 50 *m* breiter Flächenstreifen hinter den Sicherungsobjekten zur Straße beansprucht, wenn nicht anderweitige Grenzlinien bestimmt oder spezielle Vereinbarungen getroffen wurden. Ebenso wird für gewöhnlich dort, wo infolge der natürlichen Lage keine Wassergräben sind, zu beiden Seiten der eigentlichen Fahrbahn je ein 50 *m*

breiter Flächenstreifen (normale Wassergrabenbreite) zur Straße einbezogen. Die Trottoirbreiten variieren zwischen 2 und 3 *m*, letztere nur in Städten mit starkem Verkehr. Die Normalschotterberme hat eine Länge von 6 *m* und eine Breite von 2 *m*, und zwar ergeben sich diese Dimensionen aus der Praxis, nachdem die Schotterprismen für 2 *m*³, welche am häufigsten errichtet werden, eine Fläche von 5 *m* Länge und 1½ *m* Breite beanspruchen. Die Länge der Bermen schwankt aber je nach den Terrainverhältnissen von 6 bis 15 *m*; längere Bermen kommen jedoch seltener vor und nur dort, wo mehrere normale Bermen infolge Platzmangels und der Terrainhindernisse in normaler Distanz nicht bestehen können. Die Reichsstraßen sind gewöhnlich schon so breit angelegt, daß in die anstoßenden Kulturen eingeschobene Schotterbermen meistens entfallen, was bei den schmaler angelegten Bezirksstraßen, speziell der niederen Ordnung, nicht der Fall ist.

Die von der Bahn gekreuzten Flächen der Ärarial- und anderen öffentlichen Straßen sind von der Eintragung in das Eisenbahnbuch ausgeschlossen — hingegen hat die Auszeichnung des Rechtes der betreffenden Eisenbahnunternehmung zur Kreuzung oder Ueberschienenung der Straße als eines mit dem Besitze der Bahn verbundenen dringlichen Rechtes an einem fremden Grundstücke in der zweiten Abteilung der Balubestandsblätter zu erfolgen. Das fragliche Straßenstück kann nicht erworben werden und verbleibt öffentliches Gut.

Nach dem n.-ö. Landesgesetze vom 14. April 1894, L.-G.-Bl. Nr. 20, betreffend die Herstellung und Erhaltung der öffentlichen nichtärarischen Straßen und Wege, wirksam für das Erzherzogtum unter der Enns, unterscheidet man: Bezirksstraßen I., II. und III. Ordnung und Gemeindewege. Brücken und Kunstbauten sind, insoferne sie nicht ärarisches oder Eigentum von Privaten sind, in der Regel als Teile der betreffenden Bezirksstraße zu behandeln.

Bezirksstraßen I. und II. Ordnung sind in der Regel chausseemäßig und in einer Fahrbreite mindestens 5, höchstens 6 *m* zu erhalten, wobei der Raum für Bäume, Schotterhaufen und Straßengräben nicht einzurechnen ist.

Bezirksstraßen III. Ordnung müssen dem in dem betreffenden Bezirke üblichen Fuhrwerk entsprechend breit und gut fahrbar erhalten werden.

Alleebäume auf Bezirksstraßen gehören zur Nutznießung dem Bezirksstraßenfonde zugute. Nur dort, wo Alleebäume wegen Mangel an Raum auf den anrainenden Grundstücken gepflanzt wurden, fällt die Nutznießung derselben den betreffenden Grundeigentümern zu. Der Graswuchs an den Straßenbanketten und Böschungen und in den Straßengräben bildet daselbst ein Zubehör des Straßenkörpers.

Bestehende Privatstraßen und Brücken können über Ansuchen der Eigentümer als Bezirksstraßen übernommen werden, wenn die Eigentümer sich früher verpflichten, deren Abschreibung von ihrem Besitzstande und die Aufnahme in das Verzeichnis öffentlichen Gutes sofort nach erfolgter Kategorisierung auf ihre Kosten zu veranlassen.

Bezüglich Erhaltung und Kategorisierung der Gemeindewege gilt:

a) Gemeindewege, deren Erhaltung jenen zufällt, welche sie besitzen,

b) notwendige Gemeindewege, zu deren Erhaltung die betreffenden Ortsgemeinden verpflichtet sind.

Die Entscheidung über die Erhaltung trifft der Bezirks-Straßen-Ausschuß. Zur Entscheidung über die Frage, ob ein strittiger Weg als ein öffentlicher anzusehen ist, hat eine genaue Feststellung des Tatbestandes durch Vornahme einer kommissionellen Erhebung und bei widersprechenden Angaben der Interessenten in Ermanglung anderer Beweismittel durch Einvernehmung von Gedenkännern unter Zuziehung der Parteien durch den Bezirksstraßen-Ausschuß stattzufinden.

Die nachfolgend angeführten Eigenschaften bilden wichtige Kriterien für die Öffentlichkeit eines Weges, und zwar:

- a) Der Weg muß äußerlich als ein Verkehrsmittel zu erkennen sein.
- b) Der Weg muß kraft ausdrücklicher oder aus den Umständen zu erschließenden Widmung zur Befriedigung eines dringenden Verkehrsbedürfnisses verwendet werden,
- c) Der Weg muß für jedermann und zu jeder Zeit zugänglich, daher keiner Beschränkung (eventuell durch Warnungs- oder Verbotttafeln) unterworfen sein.

Öffentliche Wege können auch über Privatgrundstücke führen und ist der Umstand, daß die betreffenden Parzellen Privateigentum bilden, für den öffentlichen Charakter der Kommunikation nicht entscheidend. Die k. k. n.-ö. Statthalterei hat mit Note vom 2. Juli 1884, Z. 28 306, an das Präsidium des k. k. Landesgerichtes in Wien mitgeteilt, daß zur Entscheidung der Frage, ob eine bestimmte Straße oder ein bestimmter Weg als ein öffentliches Gut anzusehen sei, welche von der Aufnahme in die Grundbücher ausgeschlossen sind, hinsichtlich der Reichsstraßen die k. k. Statthalterei, hinsichtlich der öffentlichen nichtäranischen Straßen und Wege (Bezirksstraßen, Gemeindestraßen und Wege) im Sinne der Landesgesetze vom 29. Dezember 1874, Nr. 7 ex 1875 und 11. Jänner 1883, Nr. 25, der n.-ö. Landesausschuß berufen ist.

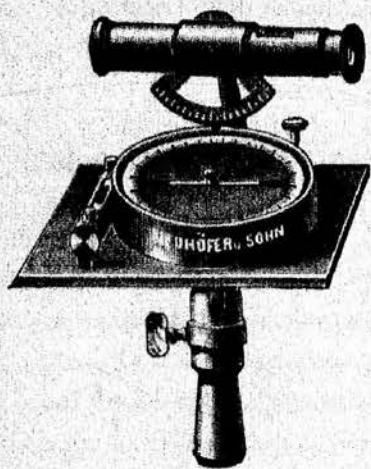
Die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen und Aufnahmestationen der Eisenbahnen ist für das Erzherzogtum unter der Enns mit Ausschluß der Reichs-Haupt- und Residenzstadt Wien nach dem Landesgesetze vom 24. April 1874, L.-G.-Bl. Nr. 24, geregelt. Eisenbahnzufahrtsstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmestationen mit den nächsten erreichbaren Straßen oder mit dem Gebiete der nächstgelegenen Städte und Märkte oder Ortschaften vermitteln. Plätze vor den Bahnhöfen oder Aufnahmestationen, welche für den Personen- oder Wagenverkehr notwendig sind, und die erforderlichen Verbindungsrampen oder Auffahrten zwischen den höher gelegenen Aufstellungsplätzen der Bahnhöfe oder Stationsplätze und den tiefer gelegenen Zufahrtsstraßen werden als Bestandteile der Bahn zu den Zufahrtsstraßen nicht gerechnet.

Bei Straßen, die über Waldgründe führen, oder wo ein bestandener Wald neu aufgeforstet wird, hat eine Lichtungsbreite von 4 m zu beiden Seiten des äußeren Grabenrandes als Regel zu gelten. Lebende Zäune und Hecken müssen in der Regel 3 m vom äußeren Grabenrande entfernt sein (§ 4 des n.-ö. Landesgesetzes vom 10. Oktober 1875, L.-G.-Bl. Nr. 62).

Nach der n.-ö. Bauordnung für das flache Land vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 36, § 2, müssen Hauptverkehrsstraßen wenigstens eine Breite von 15 *m*, die übrigen Straßen und Gassen eine geringste Breite von 12 *m* erhalten. Abweichungen können nur mit Zustimmung der politischen Behörde stattfinden. Rückt durch die neue Baulinie die längs einer Straße oder Gasse früher bestandene Flucht zurück, so ist diese Baulinie (auch im Falle einer teilweisen Verbauung des Baugrundes an der Straße oder Gassenseite) in der Regel längs des ganzen Bauplatzes durchzuführen, vorausgesetzt, daß hiedurch nicht die Demolierung von Baulichkeiten, worunter aber in diesem speziellen Falle die Einfriedungen nicht gerechnet werden, notwendig wird. An Reichsstraßen, sowie an Bezirks- und Gemeindestraßen ist bei Bauführungen in den Zufahrtsstrecken durch Ortschaften die betreffende Baulinie einzuhalten, außerhalb der Ortschaften ist nach Maßgabe der Lokalverhältnisse die Baulinie so auszumitteln, daß dieselbe an Reichsstraßen mindestens 4 *m*, an Bezirks- und Gemeindestraßen 2 *m* vom äußeren Rande des Straßen-Grabens oder -Mulde entfernt ist. Nach der diesfalls bestimmten Baulinie sind die Neu-, Zu- und Umbauten, Einfriedungsmauern und Einzäunungen, sowie Ergänzungen und Rekonstruktionen bestehender Einfriedungen in ihren konstruktiven Hauptbestandteilen auszuführen.

Neu konstruiertes Taschen-Boussolen-Instrument mit zentrischem Fernrohr.

Für Aufnahmen von kleinerem Umfang eignet sich in vorteilhafter Weise das nachfolgend beschriebene neue Taschen-Boussolen-Instrument mit zentrischem Fernrohr von Neuhöfer & Sohn, k. u. k. Hofmechaniker in Wien, I., Kohlmarkt 8.



Dasselbe besteht aus einer rechteckigen Messingplatte, die eine Boussole von 7 *cm* Durchmesser trägt, welche in einzelne Grade geteilt ist und durch Schätzung bequem die Ablesung in $\frac{1}{2}^{\circ}$ gestattet; überdies trägt dieselbe eine kleine Röhrenlibelle. Eine Messinghülse dient zum Aufstecken auf ein Stativ und ermöglicht durch eine Kugelbewegung und Klemmschraube eine rasche Horizontalstellung. Diese Hülse ist zum Abschrauben eingerichtet, damit die Boussole auch zum Auftragen der gemessenen Winkel verwendet kann. Weiters ist mit der Messingplatte ein Ständer verbunden, welcher ein Fernrohr trägt, das eine achtmalige Vergrößerung besitzt und

zum optischen Distanzmessen eingerichtet ist. Ein an demselben angebrachter Gradbogen ermöglicht die Messung der Vertikalwinkel, die mit einem Index auf 1° genau ablesbar sind.