



Geschäftszeichen:
UAnw-2023-32930/2-Don

Bearbeiter/-in: Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat
Tel: (+43 732) 77 20-13451

«Postalische_Adresse_Empfänger»

E-Mail: uanw.post@ooe.gv.at

Linz, 22.03.2023

Verf-2014-28290/17-May

**Oö. Straßengesetz-Novelle 2023
Begutachtungsverfahren;
Stellungnahme der Oö. Umweltschwaft**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit Schreiben vom 25.01.2023 wurde der Oö. Umweltschwaft der Begutachtungsentwurf zur Novelle des Oö. Straßengesetzes 2023 übermittelt. Wesentliche Inhalte der geplanten Änderungen sind:

- der **Wegfall der Erforderlichkeit einer Trassenverordnung für Straßen mit geringfügiger Verkehrsbedeutung**, aber auch
- die **Bewilligungsfreistellung für Straßen mit geringfügiger Verkehrsbedeutung**. Zudem werden
- „**Radhaupttrouten**“ neu in das Gesetz aufgenommen.

Innerhalb offener Frist nimmt die Oö. Umweltschwaft nunmehr wie folgt Stellung:

- 1) Eingangs ist festzustellen, dass die in der beigelegten Textgegenüberstellung angeführten Gesetzesbestimmungen (Subbeilage zu Verf-2014-28290/17) nicht der aktuellen Fassung des Oö. Straßengesetzes entsprechen, da dieses zuletzt durch das Oö. Digitalisierungsgesetz 2023 geändert wurde.
- 2) Wie aus den übermittelten Unterlagen hervorgeht, ist bewusst der Begriff der „Radhaupttroute“ in das Gesetz aufgenommen worden, dies unabhängig von den technischen Richtlinien (RVS 03.02.13). Diese wiederum haben jedoch bindenden Charakter und stellen den Stand der Technik dar. Gerade deshalb wäre es zweckmäßig gewesen, dieselben Begrifflichkeiten zu verwenden, um eine einheitliche Praxis sicherzustellen.

Weiters sind Radhaupttrouten als Verkehrsflächen des Landes durch Verordnung der Landesregierung zu widmen. Darüber hinaus sieht die Novelle gem. § 31 Abs. 1 Z 1 iVm. § 8 Abs. 1 Z 2 und 3 vor, dass für Radhaupttrouten keine straßenrechtliche Bewilligungspflicht besteht. Gleiches gilt auch für Radwege. Dem ist zu entgegenen, dass **Radhaupttrouten** verglichen mit Straßen mit geringfügiger Verkehrsbedeutung, welche mit der beabsichtigten Novelle ebenfalls der Ausnahme unterliegen, eine durchaus **vielseitigere Funktion erfüllen und daher sehr wohl bewilligungspflichtig** sein sollten. Dies ergibt sich unter anderem daraus, dass sich Radhaupttrouten dadurch definieren, dass sie (Umland-) Gemeinden und Bezirke mit zentralen Zielbereichen verbinden und somit eine überörtliche Rolle spielen. Zudem dienen sie nicht nur dem Freizeit-, sondern primär dem Alltagsverkehr, woraus auch eine hohe Verkehrsstärke geschlossen werden kann. Der vorgeschlagene Gesetzeswortlaut müsste demnach lauten:

...

6. HAUPTSTÜCK
Straßenrechtliche Bewilligung
§ 31
Verfahren

(1) Für den Bau einer öffentlichen Straße einschließlich allfälliger Grundflächen gemäß § 11 Abs. 1a ist eine Bewilligung der Behörde erforderlich. Eine Bewilligung ist nicht erforderlich

1. für den Bau von Verkehrsflächen gemäß ~~§ 8 Abs. 1 Z 2 und~~ § 8 Abs. 2 Z 3,
2. für den Bau einer Straße mit nur geringfügiger Verkehrsbedeutung, durch die die Schutzgüter des § 13 Abs. 1 sowie fremde Rechte nur in einem geringfügigen Ausmaß nachteilig berührt werden sowie

...

Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde wäre darüber hinaus eine Festlegung von **Mindeststandards wie beispielsweise betreffend Licht, Bepflanzung, Regenwasserversickerung, Versiegelungsgrad und Böschungsausführung für Radhaupttrouten und Radwege etwa mittels Verordnung** sinnvoll.

- 3) Nicht unerwähnt sollte der Umstand bleiben, dass durch den (auch bereits jetzt schon geltenden) Entfall der Möglichkeit zur öffentlichen Einsicht gem. § 11 Abs. 8 eine Öffentlichkeitsbeteiligung ausgeschlossen wird, wodurch auch die in der RVS vorgesehene Öffentlichkeitsarbeit („*Während des gesamten Planungsablaufes ist die Bevölkerung einzubinden und zu informieren. Nach Fertigstellung der Planung sowie bei der Realisierung von Routenabschnitten ist die Bevölkerung durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit in Kenntnis zu setzen*“) ignoriert wird.
- 4) Was die Ausnahme von der Trassenverordnung und der Bewilligungspflicht für Straßen mit geringfügiger Verkehrsbedeutung betrifft, so ist anzuführen, dass dagegen grundsätzlich keine Einwände bestehen, jedoch im Sinne des Rechtsanwenders **nähere Kriterien bzw. Grenz- oder Schwellenwerte zur Definition der geringfügigen Verkehrsbedeutung** aufgenommen werden sollten. Zudem wäre es begrüßenswert auch hier, wie bereits in Punkt 2) geschildert, im Rahmen einer Verordnung Mindeststandards (Beleuchtung, Versiegelungsgrad, wegbegleitende Bepflanzung, Regenwasserversickerung, Böschungsausführung, usw.) für derartige Vorhaben festzulegen.
- 5) Eine notwendige Verbesserung im novellierten Gesetzestext wäre zudem die **Ausdehnung des Parteienkreises in Bewilligungsverfahren auf Nachbarn**. Derzeit ist die rechtliche Situation jene, dass nur Anrainern und nicht Nachbarn – losgelöst von einer immissionsschutzfachlichen Begründung – eine Parteistellung gem. § 31 Abs. 3 Z 3 zukommt. Beide Termini werden darüber hinaus im Gesetz gleichermaßen verwendet, was wiederum zu Auslegungsschwierigkeiten führen kann. Der Anrainerbegriff (vergleiche dazu § 2 Z 12 und § 14) ist enger gefasst als der des Nachbarn, denn umfasst dieser Grundstückseigentümer, die innerhalb eines Bereichs von 25 m bzw. 50 m neben der

öffentlichen Straße liegen. Als subjektive Rechte können jene Gesichtspunkte geltend gemacht werden, welche unter dem sperrigen Satz „Bei der Herstellung von öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr soweit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlichen Aufwand möglich ist“ zu verstehen sind.

Konkret wird vorgeschlagen, den Parteienkreis in Bewilligungsverfahren beispielsweise aus der Gewerbeordnung zu übernehmen. Darin sind Nachbarn und somit Parteien gem. § 74 Abs. 2 Z 2 iVm. § 75 Abs. 2 GewO all jene Personen, die durch **die Errichtung, den Bestand oder den Betrieb einer Betriebsanlage gefährdet oder belästigt oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte gefährdet werden könnten**. Selbiges sollte auch – umgelegt auf ein straßenrechtliches Bewilligungsverfahren – für Nachbarn gelten, um einen ausreichenden Immissionsschutz zu gewährleisten.

Als erforderlich erachtet werden folgende mögliche Ergänzungen bzw. Änderungen (in Farbe):

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinn dieses Landesgesetzes bedeutet:

...

12. a) Anrainer: die Eigentümer jener Grundstücke, die innerhalb eines Bereichs von 25 m neben der öffentlichen Straße liegen; bei Verkehrsflächen des Landes außerhalb des Ortsgebiets darüber hinaus die Eigentümer jener Grundstücke, die innerhalb eines Bereichs von 50 m neben der öffentlichen Straße liegen;

b) Nachbarn: all jene Personen, die durch die Errichtung, den Bestand und den Betrieb einer öffentlichen Straße gefährdet oder belästigt oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte zum Gebrauch oder zur Nutzung gefährdet werden könnten;

...

§ 14

Schutz der Nachbarn

(1) Bei der Herstellung von öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr soweit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist. Dies gilt nicht, wenn die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Straße benachbarten Geländes zumutbar ist. (Anm: LGBl.Nr. 82/1997)

Die Zumutbarkeit ist danach zu beurteilen, wie sich die durch die künftige Straßenführung verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken. Die Landesregierung hat in einer eigenen Verordnung „Lärmschutz an geplanten Landesstraßen“ die Kriterien für die Beurteilung von Lärmimmissionen festzulegen.

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

(3) Durch Abs. 1 werden für die ~~Anrainer, nicht jedoch für sonstige~~ Nachbarn subjektive Rechte begründet; durch Abs. 2 werden subjektive Rechte nicht begründet. (Anm: LGBl.Nr. 82/1997)

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

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

6. HAUPTSTÜCK
Straßenrechtliche Bewilligung
§ 31
Verfahren

...

(3) Parteien sind:

1. der Antragsteller,
 2. die Eigentümer der betroffenen Grundstücke sowie jene Personen, denen an einem solchen Grundstück ein dingliches Recht zusteht,
 3. die ~~Anrainer~~ Nachbarn (§ 2 Z 12.a)),
 - 3a. die Grundeigentümer von Grundflächen gemäß § 11 Abs. 1a sowie jene Personen, denen an einem solchen Grundstück ein dingliches Recht zum Gebrauch oder zur Nutzung zusteht,
 4. Grundeigentümer, die im Sinne des § 20 (Anschlüsse an Verkehrsflächen) vom Straßenbauvorhaben betroffen sind,
 5. die Interessentengemeinschaft (§ 25 Abs. 1) und
 6. die Oö. Umweltschutzgemeinschaft (§ 5 Abs. 1 Oö. Umweltschutzgesetz 1996).
- (Anm: LGBl.Nr. 61/2008, 90/2013)

...

- 6) Im Zusammenhang mit dem zuvor angesprochenen Punkt des Parteienkreises ist der Landesgesetzgeber ebenso gefordert, den Bestimmungen der Aarhus Konvention zu entsprechen und der betroffenen Öffentlichkeit eine Beteiligung und einen Rechtsschutz in Verfahren mit potenziell erheblichen Umweltauswirkungen zu ermöglichen. In diesem Sinne ist auch im gegenständlichen Gesetzesänderungsprozess darauf Rücksicht zu nehmen.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass bei Umsetzung der oben genannten Punkte keine Einwendungen gegen hiesige Novellierung des Oö. Straßengesetzes 2023 bestehen.

Freundliche Grüße

Für die Oö. Umweltschutzgemeinschaft:

Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat

Hinweise:

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter:
<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/amtssignatur>

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz>

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, führen Sie bitte das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.