

Vorlage

**der Oberösterreichischen Landesregierung
betreffend das
Landesgesetz, mit dem das Oö. Straßengesetz 1991 geändert wird
(Oö. Straßengesetz-Novelle 2007)**

[Verfassungsdienst: Verf-1-030001/264-2007]

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Inhalt des Gesetzentwurfs

1. Das Oö. Straßengesetz 1991, LGBl. Nr. 84, ist in seiner Stammfassung am 1. August 1991 in Kraft getreten, hat mit den dazu ergangenen Novellen LGBl. Nr. 62/1992, LGBl. Nr. 111/1993, LGBl. Nr. 82/1997, LGBl. Nr. 71/1998 und LGBl. Nr. 90/2001 (Oö. Euro-Einführungsgesetz) in mehreren Bereichen Änderungen erfahren und sich in der Vollzugspraxis im Wesentlichen bewährt.

Durch Art. 5 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes (BGBl. I Nr. 50/2002) wurden mit Wirkung vom 1. April 2002 die bis zu diesem Zeitpunkt als Bundesstraßen gewidmeten Straßenzüge mit Ausnahme der Autobahnen und Schnellstraßen als Bundesstraßen aufgelassen und den Ländern zur weiteren Verwaltung übertragen ("Verländerung der Bundesstraßen"). Die entsprechenden Anpassungen im Oö. Straßengesetz 1991 erfolgten durch die Novelle LGBl. Nr. 44/2002.

Im Zuge des durch das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz stark ausgeweiteten Landesstraßennetzes hat sich der Anwendungsbereich des Oö. Straßengesetzes 1991 adäquat vergrößert. Insbesondere sind die für die Straßenverwaltung zu bewerkstellenden Aufgaben in einem nicht unbeträchtlichen Ausmaß angestiegen und ist künftig auch vermehrt mit straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren zu rechnen. Insgesamt waren daher mit der "Verländerung" auch nicht unbeträchtliche finanzielle Mehrbelastungen verbunden.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll daher unter anderem auch im Hinblick auf die angestiegene Straßenbaulast und die damit verbundenen finanziellen Mehrbelastungen ein adäquater Ausgleich geschaffen werden, wobei dabei vor allem auch die in der Praxis bestehenden Probleme im Zusammenhang mit dem Erwerb von - vom Naturschutz oftmals geforderten - im Zuge der jeweiligen Straße liegenden Grundflächen, die zum Ausgleich der durch das Straßenbauvorhaben verursachten Schädigungen, Beeinträchtigungen bzw. Störungen des Natur- und Landschaftsschutzes erforderlich sind, gelöst werden sollen. Da entsprechende Flächen derzeit nämlich nur im Vereinbarungsweg und oft nur zu überhöhten Grundpreisen erworben werden können, was häufig auch zu einer nicht zu vertretenden Verteuerung von Straßenbauten führt, sollen derartige Flächen künftig - unter streng vorgegebenen und die entsprechenden verfassungsrechtlichen Erfordernisse beachtenden Kautelen - auch im Enteignungsweg beansprucht werden können.

Weiters erfolgt durch die vorliegende Novelle auch die im Regelungsbereich des Oö. Straßengesetzes 1991 erforderliche Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21.7.2001, S. 30, der sogenannten "SUP-Richtlinie", sowie der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.7.2002, S. 12, der sogenannten "Umgebungslärm-Richtlinie".

2. Als wesentliche Punkte dieses Gesetzentwurfs sind anzuführen:
 - Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen für die Möglichkeit der Vorschreibung und Enteignung von im Zuge der Straße liegenden Grundflächen, die zum Ausgleich der durch das Straßenbauvorhaben verursachten Schädigungen, Beeinträchtigungen bzw. Störungen des Natur- und Landschaftsschutzes erforderlich sind;
 - Schaffung der Möglichkeit, die Frist für den Beginn der Ausführung eines Straßenbauvorhabens um weitere zwei Jahre zu verlängern;
 - Neuregelung hinsichtlich des Anschlusses von nichtöffentlichen Straßen und Grundstückszufahrten an Verkehrsflächen des Landes außerhalb des Ortsgebiets;
 - Adaptierung der Zuständigkeiten der Landes- und Gemeindestraßenverwaltung sowie Neuregelung der Kostenersatzpflichten der Gemeinden im Zusammenhang mit dem Bau von Landesstraßen;
 - Umsetzung der straßenrechtlich relevanten Teile der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21.7.2001, S. 30, der sogenannten "SUP-Richtlinie";
 - Umsetzung der straßenrechtlich relevanten Teile der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung

von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.7.2002, S. 12, der sogenannten "Umgebungslärm-Richtlinie";

- erforderliche Anpassungen und Klarstellungen.

II. Kompetenzgrundlagen:

Gemäß Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG kommen die Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraße erklärten Straßenzüge außer der Straßenpolizei in Gesetzgebung und Vollziehung dem Bund zu. Die übrigen straßenrechtlichen Regelungen fallen nach Art. 15 Abs. 1 B-VG somit in die Kompetenz der Länder.

Die Umsetzung der SUP-Richtlinie im Hinblick auf Landesstraßen sowie der Umgebungslärm-Richtlinie im Hinblick auf Hauptverkehrsstraßen darstellende Landes- und Gemeindestraßen sowie hinsichtlich sämtlicher Landes- und Gemeindestraßen im Ballungsraum Linz kommt daher in Gesetzgebung und Vollziehung dem Land zu.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Die Umsetzung der SUP-Richtlinie wird für das Land Oberösterreich zu nicht unbeträchtlichen, derzeit aber kaum abschätzbaren finanziellen Mehrbelastungen führen, wobei zu beachten bleibt, dass eine SUP nur bei besonders umweltbeeinträchtigenden Straßenbauten durchgeführt werden muss. Kostenintensive Fehlplanungen, die oft spätere Generationen noch zu tragen haben, können diesfalls rechtzeitig erkannt und Fehlentwicklungen entgegengesteuert werden. Dies wird letztlich wiederum zur Hintanhaltung später entstehender Kosten für das Straßenprojekt führen.

Mit der Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie für den Bereich der als Hauptverkehrsstraßen betroffenen Landesstraßen werden dem Land im Besonderen in den Aufgabenbereichen Lärm-messung und Lärmberechnung, der Erstellung von strategischen Teil-Umgebungslärmkarten, der in Form von Teil-Aktionsplänen konkret auszuarbeitenden Maßnahmenplanung sowie der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit kostenwirksame Aufgaben (Sach- und Personalaufwand) entstehen. Diese Kosten sind jedoch im Ganzen vorweg nur schwer abschätzbar. Da auf Grund verfügbarer Abschätzungsparameter davon ausgegangen werden kann, dass für Bundesstraßen voraussichtlich Gesamtkosten von etwa 650 Euro je Streckenkilometer zur Grundlagen-erarbeitung entstehen werden, ist damit zu rechnen, dass vergleichbare Kosten auch für die betroffenen Landesstraßen anfallen werden.

Für die Gemeinden (insbesondere die den "Ballungsraum Linz" bildenden Gemeinden Linz und Traun) kann durch die im Zusammenhang mit der - gemeinschaftsrechtlich unumgänglichen -

Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie im § 32b Abs. 4 vorgesehene Verpflichtung, im Rahmen der durch die Landesregierung vorzunehmenden Ausarbeitung von Teil-Umgebungslärmkarten auf Verlangen der Landesregierung die dafür vorhandenen Daten der Landesregierung zu übermitteln, ein gewisser Mehraufwand nicht ausgeschlossen werden. Dieser wird sich jedoch bereits deshalb als gering erweisen, weil dabei lediglich auf bereits bestehendes Datenmaterial zurückgegriffen werden muss.

Weiters ist im Zusammenhang mit der Adaptierung der Zuständigkeiten der Landes- und Gemeindestraßenverwaltung (§ 12 Abs. 2), die für die Gemeinden im Ergebnis mit einer finanziellen Mehrbelastung verbunden sein wird, sowie im Zusammenhang mit der Neuregelung der Kostenersatzpflichten der Gemeinden im Zusammenhang mit dem Bau von Landesstraßen (§ 22 Abs. 1), die für die Gemeinden wiederum mit einer finanziellen Entlastung verbunden sein wird, davon auszugehen, dass diese Änderungen für die Gemeinden insgesamt jedenfalls kostenneutral sein werden.

Die dem Land Oberösterreich im Zusammenhang mit der gegenständlichen Novelle erwachsenden Kosten können zu einem gewissen Teil dadurch kompensiert werden, dass im Zuge der jeweiligen Straße liegende Grundflächen, die zum Ausgleich der durch das Straßenbauvorhaben verursachten Schädigungen, Beeinträchtigungen bzw. Störungen des Natur- und Landschaftschutzes erforderlich sind, nunmehr im Enteignungsweg zu angemessenen Entschädigungspreisen erworben werden können.

Darüber hinaus soll in diesem Zusammenhang auch noch auf einen weiteren wichtigen Punkt hingewiesen werden:

Im Zusammenhang mit den im § 7 geregelten Sondernutzungen an öffentlichen Straßen herrscht des Öfteren in der Praxis nicht eindeutige Klarheit darüber, ob für die Einräumung derartiger Sondernutzungen seitens der Straßenverwaltung auch ein entsprechendes Entgelt eingehoben werden darf. Es ist daher - speziell im Konnex mit den finanziellen Auswirkungen - zur Beseitigung der bisher allenfalls bestehenden Unsicherheiten ausdrücklich klarzustellen, dass nach geltender Rechtslage der Straßenverwaltung als Grundeigentümerin jedenfalls die Möglichkeit eingeräumt ist, für den durch die Nutzung des öffentlichen Gutes gewonnenen Vorteil auch ein entsprechendes Entgelt zu fordern.

Über den bereits aufgezeigten, im Zusammenhang mit § 32b Abs. 4 allenfalls entstehenden Mehraufwand hinaus ist für die Gemeinden und für den Bund mit der gegenständlichen Novelle kein Mehraufwand verbunden.

IV. EU-Konformität:

Die laut vorliegendem Entwurf vorgesehenen Änderungen stehen mit keinen zwingenden EU-Rechtsvorschriften im Widerspruch.

Mit der im Art. I Z. 2, 6 und 17 vorgenommenen Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme sowie der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wird das Oö. Straßengesetz 1991 an die diesbezüglichen gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben angepasst.

V. Auswirkungen auf die verschiedenen Gruppen der Gesellschaft, insbesondere auf Frauen und Männer

Die in diesem Landesgesetz enthaltenen Regelungen haben - soweit ersichtlich - weder direkt noch indirekt unterschiedliche Auswirkungen auf die verschiedenen Gruppen der Gesellschaft, insbesondere auf Frauen und Männer.

VI. Besonderheiten des Gesetzgebungsverfahrens

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält keine Verfassungsbestimmungen. Eine Mitwirkung von Bundesorganen im Sinn des Art. 97 Abs. 2 B-VG ist nicht vorgesehen. Es ist jedoch eine Zusammenarbeit mit Bundesorganen im Hinblick auf die Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie, insbesondere bei der Zusammenführung der entsprechenden Daten sowie bei deren Weitergabe an die Europäische Kommission, erforderlich.

B. Besonderer Teil

Zu Art. I Z. 1 (§ 2 Z. 2 lit. a):

Mit der Einfügung dieser Wortfolge wird klargestellt, dass auch Fahrbahnteiler und Querungshilfen den unmittelbar dem Verkehr dienenden Anlagen und damit den Bestandteilen einer Straße zuzurechnen sind.

Zu Art. I Z. 2 (§ 2 Z. 13 bis 20):

Durch die Z. 13 bis 20 des § 2 wird Art. 3 der Umgebungslärm-Richtlinie umgesetzt und werden damit die für dieses Landesgesetz einschlägigen Begriffsbestimmungen verbal umschrieben. Die Definitionen entsprechen den Legaldefinitionen des § 3 Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG), BGBl. I Nr. 60/2005, mit der Maßgabe, dass das Oö. Straßengesetz 1991 nur jenen Umgebungslärm erfasst, der von Landes- und Gemeindestraßen ausgeht, die nach Art. 3 lit. n der Umgebungslärm-Richtlinie als Hauptverkehrsstraßen umschrieben sind, oder die sich im Ballungsraum Linz befinden.

Gemäß § 11 Abs. 2 lit. b der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV), BGBl. II Nr. 144/2006, gibt es in Oberösterreich nur einen "Ballungsraum Linz" mit weniger als 250.000 Einwohnern, der die Gemeindegebiete Linz und Traun umfasst. Die Legaldefinition des "Ballungsraums Linz" in Z. 16 stellt daher in Übereinstimmung mit dem Bundesrecht auf die Gemeindegebiete Linz und Traun ab.

Zu Art. I Z. 3 (§ 7 Abs. 2):

Für die Sondernutzung einer Straße verwenden Leitungsträger derzeit zumeist nur die unmittelbar dem Verkehr dienenden Anlagen. Dies führt während der Bauausführung zwangsläufig zu Verkehrsbehinderungen und stellt weiters einen oftmals nicht unerheblichen Eingriff in den Bestand der Straße dar, der auch in der Folge zu erheblichen Schäden (insbesondere Asphalteinbrüche) für die Straße führt. Sowohl für den Betreiber als auch für die Straßenverwaltung entstehen dadurch zudem mitunter beträchtliche Kosten.

Künftig sollen Sondernutzungen soweit dies technisch und mit einem wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist, nur mehr an allen nicht unmittelbar dem Verkehr dienenden Bestandteilen der Straße (Straßengräben, Böschungen, etc.) sowie auf Banketten errichtet werden. Erst wenn solche Möglichkeiten unter den normierten Voraussetzungen nicht bestehen, sollen auch die unmittelbar dem Verkehr dienenden Anlagen der Straße - wie schon bisher - für Sondernutzungseinrichtungen herangezogen werden können.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang noch darauf, dass diese Neuregelung auch mit der Bestimmung des § 5 Abs. 3 Telekommunikationsgesetz 2003 (TKG 2003) in Einklang steht, wonach Bereitsteller eines Kommunikationsnetzes berechtigt sind, Leitungsrechte an öffentlichem Gut, wie Straßen, Fußwege, öffentliche Plätze und den darüber liegenden Luftraum, ausgenommen das öffentliche Wassergut, unentgeltlich und ohne gesonderte Bewilligung nach diesem Gesetz (TKG 2003) in Anspruch zu nehmen, da auch künftig eine entsprechende Inanspruchnahme der Straße nicht ausgeschlossen wird.

Zu Art. I Z. 4, 5, 8, 12, 14, 15 und 18 (§ 11 Abs. 1a, § 11 Abs. 6 letzter Satz, § 13 Abs. 4 erster Satz, § 31 Abs. 1 erster Satz, § 31 Abs. 2 letzter Satz, § 31 Abs. 3 und § 35 Abs. 1 zweiter Satz):

Der auf entsprechenden Zielsetzungen des Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetzes 2001 beruhenden Intention bzw. Forderung, für besonders umweltbelastende Straßenbauvorhaben im Zuge der jeweiligen Straße einen entsprechenden flächenmäßigen Ausgleich zu schaffen, kann nach der geltenden Rechtslage - falls überhaupt - nur dann entsprochen werden, wenn die dafür erforderlichen Grundflächen im gütlichen Weg erworben werden können. Da derartige Grundstücke sohin nicht enteignet werden können, werden dafür von den betroffenen Grundeigentümern - soweit sie zum Verkauf solcher Flächen überhaupt bereit sind - oft bei weitem überhöhte Grundpreise gefordert, sodass das Straßenbauprojekt deswegen mitunter gar nicht oder nur unter wirtschaftlich unververtretbaren Aufwendungen öffentlicher Mittel verwirklicht werden kann.

Diese Problematik soll nunmehr dadurch gelöst werden, dass entsprechende Grundflächen - unter streng vorgegebenen Voraussetzungen - auch im Enteignungsweg in Anspruch genommen werden können. Zu diesem Zweck erfolgt bereits im Rahmen der straßenrechtlichen Verordnung im § 11 die Einfügung eines Abs. 1a, wonach im unbedingt notwendigen Ausmaß auch entsprechende Grundflächen verordnet werden können, die erforderlich sind, durch das Straßenbauvorhaben verursachte Schädigungen, Beeinträchtigungen bzw. Störungen der im § 14 Abs. 1 Z. 1 Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 erwähnten Art auszuschließen oder auf ein möglichst geringes Ausmaß zu beschränken.

Im vorliegenden Zusammenhang ist insbesondere auch die weitere Voraussetzung für die Festlegung derartiger im Sinn des Natur- und Landschaftsschutzes erforderlicher Grundflächen im Rahmen der Trassenverordnung zu betonen, nämlich dass diese Grundflächen "innerhalb der Linienführung" ausgewiesen werden müssen (vgl. § 11 Abs. 1 zweiter Satz, wonach "in einer solchen Verordnung der Verlauf der Straße in seinen Grundzügen [Linienführung] zu beschreiben ist"). Bereits der Ausschussbericht zur Stammfassung des Oö. Straßengesetzes 1991 (453 BlgOöLT, XXIII. GP, S. 4) bringt klar zum Ausdruck, dass "durch die gemäß § 11 Abs. 1 vorzunehmende Beschreibung der Linienführung der Straße der Verlauf der einzureihenden Straße in groben Zügen (das heißt, in den äußeren Grenzen des Verlaufs) in verbindlicher Weise festgelegt wird. Die Einreichungsverordnung nach § 11 Abs. 1 lässt solchermaßen nicht zuletzt auch aus Gründen der Zweckmäßigkeit für die straßenrechtliche Bewilligung nach den §§ 31 und 32 noch einen Spielraum offen". Die genannten im Sinn des Natur- und Landschaftsschutzes allenfalls erforderlichen Grundflächen sind daher jedenfalls ausschließlich innerhalb dieses "Korridors" (den durch die Trassenverordnung jeweils verbindlich festgelegten äußeren Grenzen des Verlaufs des Straßenbauprojekts) auszuweisen und damit Teil der in ihren Grundzügen darzustellenden Trasse.

Derartige Grundflächen sind parzellenscharf in eine Verordnung gemäß § 11 Abs. 1 aufzunehmen, sodass entsprechende Grundflächen daher - soweit sie sich als erforderlich erweisen - bereits von Beginn der straßenrechtlichen Planung an einen integrierenden Bestandteil des jeweiligen Straßenbauvorhabens darstellen. Entsprechende Aussagen und Beurteilungen haben im Zuge des Umweltberichts zu erfolgen, sodass im § 13 Abs. 4 ein entsprechender Passus eingefügt wird. Ergänzend dazu erfolgt im Rahmen des Planauflageverfahrens im § 11 Abs. 6 letzter Satz auch die Verpflichtung zur nachweislichen Verständigung der Grundeigentümer von derartigen Grundflächen von der beabsichtigten Planaufgabe.

Durch die Normierung der Bewilligungspflicht auch von allfälligen Grundflächen gemäß § 11 Abs. 1a, die Aufnahme eines entsprechenden Passus im das straßenrechtliche Projekt im Rahmen der straßenrechtlichen Bewilligung betreffenden § 31 Abs. 2 sowie der Normierung einer Parteienstellung auch für Grundeigentümer von derartigen im Sinn des Natur- und Landschaftsschutzes erforderlichen Grundflächen sowie für jene Personen, denen an einem solchen Grundstück ein dingliches Recht zum Gebrauch oder zur Nutzung zusteht, im § 31 Abs. 3, erfolgt die umfassende Einbindung dieser Thematik auch im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren.

Die Einhaltung der entsprechenden verfassungsrechtlichen Vorgaben für die Verfassungsmäßigkeit der Normierung eines Enteignungstatbestands - insbesondere auch im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit (vgl. insbesondere auch den Passus "im unbedingt notwendigen Ausmaß" sowie die weitere Voraussetzung "innerhalb der Linienführung" im § 11 Abs. 1a) - ist durch diese Systematik - davon ausgehend, dass ein öffentliches Interesse an der Schaffung derartiger Grundflächen nicht zuletzt schon auf Grund der entsprechenden Zielsetzungen des Natur- und Landschaftsschutzes jedenfalls als gegeben erachtet werden kann - gewährleistet. Die rechtliche Einbindung von Grundeigentümern derartiger Grundflächen entspricht damit vollkommen jener der Eigentümer von Grundstücken, die unmittelbar für den Bau der jeweiligen Straße erforderlich sind.

Die ausdrückliche Anführung von Grundflächen gemäß § 11 Abs. 1a im § 35 Abs. 1 zweiter Satz dient unter diesem Aspekt der - verfassungsrechtlich zulässigen - Normierung der Möglichkeit, die im § 31 Abs. 2 (bzw. § 11 Abs. 1a) angeführten Grundflächen nunmehr auch im Enteignungsweg erlangen zu können. Ausdrücklich ist festzuhalten, dass natürlich auch bei derartigen im Sinn des Natur- und Landschaftsschutzes erforderlichen Grundflächen - wie generell bei jeder Enteignung im Rahmen des Oö. Straßengesetzes 1991 - zunächst gemäß § 36 Abs. 1 letzter Satz eine entsprechende privatrechtliche Vereinbarung über die Grundabtretung anzustreben ist.

Zu Art. I Z. 6 (§ 11a):

Seit 27. Juni 2001 liegt die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (sogenannte "SUP-Richtlinie") vor. Durch diese Richtlinie soll im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung ein hohes Umweltschutzniveau sichergestellt werden, indem Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme von Plänen und Programmen verstärkt und strukturiert einbezogen werden. Daher muss gemäß dieser Richtlinie für bestimmte Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, eine Umweltprüfung durchgeführt werden. Diese Umweltprüfung für Pläne und Programme wird auch als "Strategische Umweltprüfung (SUP)" bezeichnet. Im Rahmen des Oö. Straßengesetzes 1991 sind entsprechende Planungen für Landesstraßen von den Vorgaben dieser Richtlinie betroffen.

Im Zuge dieses Gesetzentwurfs wird davon ausgegangen, dass für Planungen für Gemeindestraßen keine Umweltprüfung gemäß der SUP-Richtlinie erforderlich ist. Dies ergibt sich einerseits aus Art. 3 Abs. 3 der SUP-Richtlinie, da es sich bei Planungen für Gemeindestraßen jedenfalls um Planungen handelt, die "die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene festlegen". Dies erfolgt insbesondere auch unter Berücksichtigung der Kriterien des Anhangs II der SUP-Richtlinie, wobei im Hinblick auf Planungen für Gemeindestraßen im Speziellen (vgl. etwa merkbar geringeres Planungsausmaß, durchschnittlich geringeres Verkehrsaufkommen, geringer Umfang bzw. räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, geringere Umweltauswirkungen) davon ausgegangen werden kann, dass diesbezüglich erhebliche Umweltauswirkungen voraussichtlich nicht impliziert sind. Andererseits ergibt sich das mangelnde Erfordernis einer Umweltprüfung für Gemeindestraßen aber auch bereits aus der Überlegung, dass es sich bei den diesbezüglichen Verordnungen gemäß § 11 Abs. 1 um Verordnungen des Gemeinderats handelt, die naturgemäß auch im Rahmen des jeweiligen Flächenwidmungsplans entsprechende Berücksichtigung finden, der Flächenwidmungsplan jedoch selbst - entsprechend den Regelungen und Vorgaben der Oö. Raumordnungsgesetz-Novelle 2005 - einer Umweltprüfung gemäß den Vorgaben der SUP-Richtlinie unterliegt, sodass daher eine entsprechende Berücksichtigung der Umweltauswirkungen ohnedies gewährleistet ist.

Durch die strategische Umweltprüfung sollen schon im Vorfeld von Genehmigungsverfahren die voraussichtlichen Auswirkungen einer Landesstraßenplanung beschrieben und bewertet werden. Im Zusammenwirken mit der Beteiligung und Einbindung der Öffentlichkeit soll die Umweltverträglichkeit der Straßenplanung überprüft und ein größtmögliches Ausmaß an Umweltschutz bzw. Nachhaltigkeit gewährleistet werden. Die Entscheidungsträger sollen durch die dadurch gewonnenen Informationen bereits in der maßgeblichen Planungsphase die Möglichkeit haben, ausgewogene Entscheidungen über bestimmte, erhebliche Umweltauswirkungen nach sich ziehende Straßenprojekte zu treffen. Durch die strategische Umweltprüfung soll vor allem erreicht werden, Fehlentwicklungen bei der Planung und späteren Ausführung bereits vorweg zu vermeiden und somit im Umweltschutz ein möglichst hohes Qualitätsniveau zu erreichen.

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass die möglichen Umweltauswirkungen von Landesstraßen bereits bisher auch schon im Zuge der straßenrechtlichen Verordnung durch die prinzipielle Notwendigkeit der Erstellung eines Umweltberichts, der Einholung einer Stellungnahme durch die Oö. Umwelthanwaltschaft zum Umweltbericht sowie einer Planaufgabe des Straßenprojekts samt allfälligem Umweltbericht einer diesbezüglichen Prüfung unterzogen wurden. Insofern kann sich die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung daher auch in gewissem Ausmaß in bereits bisher vorgegebene Verfahrensschritte einfügen.

Nach Art. 3 Abs. 2 der SUP-Richtlinie ist jedenfalls eine strategische Umweltprüfung dann durchzuführen (obligatorischer Anwendungsbereich), wenn Planungen für Straßenprojekte, die in den Anwendungsbereich der UVP-Richtlinie fallen, einen Rahmen für die Genehmigung der Projekte bilden, oder bei denen auf Grund der Auswirkungen auf FFH-Gebiete ein Verfahren nach Art. 6 Abs. 3 und 4 der FFH-Richtlinie erforderlich ist. Art. 3 Abs. 3 regelt bestimmte Ausnahmen: Demnach bedürfen unter Abs. 2 fallende Pläne und Programme, die nur die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene festlegen, sowie geringfügige Änderungen von derartigen Plänen und Programmen einer Umweltprüfung nur dann, wenn die Mitgliedstaaten bestimmen, dass sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Somit wird sich auf Grund dieser Bestimmung auch die Möglichkeit ergeben, kleinere Vorhaben in Bezug auf Landesstraßen vom Erfordernis der Durchführung einer Umweltprüfung auszunehmen, wenn deren Umweltauswirkungen lokal begrenzt bleiben.

In allen sonstigen Fällen, in denen sich die Pflicht zur Umweltprüfung nicht bereits aus Abs. 1 ergibt, sind Planungen für Landesstraßen nur dann einer Umweltprüfung zu unterziehen, wenn sie voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben (fakultativer Anwendungsbereich gemäß Abs. 2). Die Feststellung erfolgt in Form einer Umwelterheblichkeitsprüfung. Diese soll anhand einer im Anhang II der SUP-Richtlinie bzw. den dort festgelegten Kriterien orientierten Prüfliste durchgeführt werden. Das Ergebnis der Umwelterheblichkeitsprüfung ist gemäß Abs. 3 Bestandteil des jeweiligen Planungsberichts.

Die Umweltprüfung gliedert sich (gemäß Art. 5 bis 9 der SUP-Richtlinie) im Wesentlichen in folgende Phasen: die Ausarbeitung eines Umweltberichts, die Durchführung von Konsultationen, die Berücksichtigung des Umweltberichts, der Stellungnahmen und Ergebnisse der Konsultationen bei der Entscheidungsfindung, die Darstellung der Entscheidungsgründe und ihre Zugänglichmachung. Die dazu einzuhaltenden Verfahrensschritte werden in den Z. 1 bis 7 des Abs. 4 festgelegt. Sie sind neben den zur Erlassung von entsprechenden Verordnungen vorgesehenen Verfahrensschritten (vgl. vor allem § 11 Abs. 6 und 7 sowie § 13 Abs. 4) durchzuführen, soweit diese nicht bereits durch Verfahrensschritte nach der geltenden Rechtslage abgedeckt sind.

Die Stellungnahme der Oö. Umwelthanwaltschaft gemäß Abs. 4 Z. 1 (als Umweltbehörde gemäß Art. 6 Abs. 3 der SUP-Richtlinie) hat in Erfüllung der Vorgaben der Richtlinie eine Feststellung

hinsichtlich der Umwelterheblichkeit der Planung zu enthalten, ob und in welchem Umfang eine Prüfungspflicht im Sinn der SUP-Richtlinie gegeben ist. Zur Klarstellung ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass diese Stellungnahme der Oö. Umweltschutzbehörde als Umweltbehörde einerseits die Landesregierung in keiner Form abschließend rechtlich bindet (vgl. "zu konsultierende Behörden" gemäß Art. 6 Abs. 3 der SUP-Richtlinie) und dass andererseits das Verfahren zur Umweltprüfung im Sinn der SUP-Richtlinie von der Landesregierung durchzuführen ist.

Abs. 4 Z. 2 normiert die Vorgaben für die inhaltliche Ausgestaltung des Umweltberichts, wobei - gemäß den Vorgaben der SUP-Richtlinie - die Kriterien des Anhangs I dieser Richtlinie zu berücksichtigen sind. Ausdrücklich festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass - ausgehend von der Tatsache, dass gemäß § 13 Abs. 4 erster Satz bei bestimmten Straßenbauvorhaben auch derzeit bereits von der Straßenverwaltung ein Umweltbericht zu erstellen ist - auch bei Durchführung einer Umweltprüfung im Rahmen der Vorgaben der SUP-Richtlinie stets nur ein einziger Umweltbericht zu erstellen ist. Insoweit wird im Abs. 4 Z. 2 erster Satz auch ausdrücklich normiert, dass neben den sich aus Anhang I der SUP-Richtlinie ergebenden Kriterien jedenfalls auch eine entsprechende Darlegung der Schutzgüter des § 13 Abs. 1 zu erfolgen hat (wobei es naturgemäß zu gewissen Überschneidungen der Kriterien bzw. Schutzgüter kommen wird). Abs. 4 Z. 2 letzter Satz, wonach § 13 Abs. 4 zweiter und dritter Satz nicht zur Anwendung kommen, stellt einerseits klar, dass der Umweltbericht - bei Durchführung einer strategischen Umweltprüfung - nicht mehr der Oö. Umweltschutzbehörde zur Stellungnahme zu übermitteln ist, weil diese ohnedies - den entsprechenden Vorgaben der SUP-Richtlinie gemäß - nach Abs. 4 Z. 1 bereits vorweg zur Frage der Umwelterheblichkeit sowie insbesondere auch zur Frage des erforderlichen Prüfungsumfanges des Umweltberichts eine Stellungnahme abgegeben hat und daher eine nochmalige Befassung der Oö. Umweltschutzbehörde unmittelbar nach der Erstellung des Umweltberichts nicht sinnvoll bzw. zweckmäßig ist, andererseits wird jedoch die Erstellung eines Umweltberichts - bei Vorliegen der diesbezüglichen Voraussetzungen der SUP-Richtlinie - entgegen § 13 Abs. 4 dritter Satz selbst dann erforderlich sein, wenn es sich um die Herstellung einer Landesstraße im Bauland handelt.

Die begründete Feststellung gemäß Abs. 4 Z. 3 dient der Umsetzung des Art. 3 Abs. 7 der SUP-Richtlinie, wonach die Feststellung, dass keine Umweltprüfung gemäß der SUP-Richtlinie durchgeführt werden muss, einschließlich der dafür maßgeblichen Gründe für diese Entscheidung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen ist.

Abs. 5 dient der Umsetzung der Überwachung gemäß Art. 10 der SUP-Richtlinie.

Zu Art. I Z. 7 (§ 12 Abs. 2 und 3):

Nach der geltenden Rechtslage ist zur Erhaltung der im Zuge von Landesstraßen gelegenen Gehsteige, Gehwege, Radwege, Radfahrstreifen, Geh- und Radwege, Fahrbahnteiler, Querungshilfen und Haltestellenbuchten zwar das Land verpflichtet, doch werden diese Kosten zwischen der jeweiligen Gemeinde und dem Land in aller Regel geteilt bzw. auf Grund von teilweise bestehenden Erhaltungsübereinkommen letztlich in sehr unterschiedlicher Weise getragen.

Durch die Übernahme der ehemaligen Bundesstraßen als Landesstraßen im Zuge des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes ist weiters auch die vormalige prinzipielle Erhaltungspflicht der Gemeinden für Gehsteige im Ortsgebiet entfallen, sodass diese Verpflichtung nunmehr dem Land zukommt. Darüber hinaus gibt es hinsichtlich der Erhaltung von Gehsteigen der vom Land übernommenen Bundesstraßen auch im Freilandbereich unterschiedlichste Vereinbarungen, sodass hinsichtlich der Erhaltungspflicht der betreffenden Verkehrsflächen insgesamt eine kaum überschaubare und uneinheitliche Regelungs- und Praxissituation besteht. Die teilweise für die Landesstraßenverwaltung bestehenden Erhaltungspflichten für bloß kleine und verstreute Verkehrsflächen lassen sich überdies nur mit hohen Kosten realisieren.

Mit der nunmehrigen Verpflichtung der Gemeinde zur Erhaltung der betreffenden Verkehrsflächen wird somit eine klar zu vollziehende Aufgabenteilung geschaffen; mit dieser Regelung wird auch dem geänderten Aufgabenbereich der Straßenverwaltungen der Gemeinden bzw. des Landes Rechnung getragen.

Zu Art. I Z. 9 (§ 20):

Außerhalb des Ortsgebiets (§ 2 Abs. 1 Z. 15 der Straßenverkehrsordnung 1960) sollen Anschlüsse von nichtöffentlichen Straßen (einschließlich Grundstückszufahrten) an Verkehrsflächen des Landes aus Gründen der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs tunlichst vermieden werden. Nach der geltenden Rechtslage ist die Zustimmung zu einem solchen Anschluss zu erteilen, wenn für die Benützbarkeit der Straße keine Beeinträchtigung zu erwarten ist. Unter dieser nur sehr allgemein umschriebenen Voraussetzung können jedoch Anschlüsse auch für nichtöffentliche Straßen einschließlich Grundstückszufahrten an Landesstraßen in der Praxis kaum verhindert werden.

Mit der Bestimmung, dass Anschlüsse von nichtöffentlichen Straßen einschließlich Grundstückszufahrten an Verkehrsflächen des Landes außerhalb des Ortsgebiets grundsätzlich unzulässig sind und die Zustimmung nur ausnahmsweise zu erteilen ist, wenn die Aufschließung in wirtschaftlich vertretbarer Weise nur über die Verkehrsfläche des Landes möglich ist und dadurch für die Leistungsfähigkeit der Landesstraße keine Nachteile zu erwarten sind, können derartige Anschlüsse an Verkehrsflächen des Landes - insbesondere auch unter Berücksichtigung der im Zuge des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes erfolgten starken Ausweitung des Landesstraßen-

netzes und der ständig steigenden Verkehrszahlen - künftig im Interesse einer effizienteren und sichereren Benützbarkeit der Landesstraße besser gehandhabt werden. Dies betrifft insbesondere auch die Erhaltung der Leistungsfähigkeit von - im Hinblick auf die Errichtung kostenintensiven - Umfahrungsstraßen, die im Fall unzähliger Zufahrten ihre Leistungsfähigkeit letztlich wieder zu verlieren drohen. Konsequenterweise (vgl. auch Abs. 1 letzter Satz) ist die Zustimmung der Straßenverwaltung zu widerrufen, wenn nachträglich ein sonstiger, zumutbarer Anschluss zum öffentlichen Wegenetz gewährleistet wird.

Durch Abs. 3 wird die bisherige Rechtslage hinsichtlich des Anschlusses von nichtöffentlichen Straßen einschließlich Grundstückszufahrten an Verkehrsflächen der Gemeinde beibehalten.

In den Abs. 4 und 5 erfolgt lediglich jeweils die Anpassung des Verweises auf die Abs. 1 bis 3.

Zu Art. I Z. 10 und 11 (§ 22 Abs. 1 und 2):

Mit der Neuregelung des § 22 Abs. 1 werden die Gemeinden grundsätzlich von ihrer Verpflichtung zur teilweisen Ersatzleistung für den Erwerb von Grundflächen für den Bau von Landesstraßen entbunden, womit für sie in diesem Zusammenhang auch eine wesentliche finanzielle Entlastung verbunden ist. Als Ausgleich dafür sollen künftighin die Kosten für die Planung, Herstellung und Erwerbung des Grundes der im Zuge einer Landesstraße gelegenen Gehsteige, Gehwege, Radwege, Radfahrstreifen, sofern sie nicht Teil der Fahrbahn sind, Geh- und Radwege, Fahrbahnteiler, Querungshilfen und Haltestellenbuchten dem Land zur Gänze von der Gemeinde zu ersetzen sein, weil diese Verkehrsflächen großteils nur auf Wunsch und im Interesse der Gemeinden errichtet werden und letztlich auch primär der Bevölkerung und Infrastruktur der Gemeinde zugute kommen.

Generell ist festzuhalten, dass es in diesem Bereich nunmehr zu einer klaren Struktur kommt, wobei in erster Linie die überörtlichen Interessen von Seiten der Landesstraßenverwaltung und die örtlichen Interessen in Hinkunft von den Gemeinden zu finanzieren sind (vgl. in diesem Zusammenhang insbesondere auch die Erläuterungen zu Art. I Z. 7).

Lediglich der Klarstellung halber wird in diesem Zusammenhang noch festgehalten, dass die entsprechende Kostentragung hinsichtlich der Bestandteile einer Landesstraße mit Ausnahme der im § 22 Abs. 1 angeführten, in ihrem Zuge gelegenen Nebenwege selbstverständlich dem Land obliegt.

Der Entfall des Passus "Gehsteige," bzw. die Formulierung "Radfahrstreifen, sofern sie Teil der Fahrbahn sind" im § 22 Abs. 2 resultiert daraus, dass sich die Kostenersatzpflicht der Gemeinde

für Gehsteige und für Radfahrstreifen, sofern sie nicht Teil der Fahrbahn sind, künftig bereits aus § 22 Abs. 1 ergibt.

Zu Art. I Z. 13 (§ 31 Abs. 1 zweiter Satz):

Die Neuformulierung, dass für die angeführten Straßenbaumaßnahmen "jedenfalls" keine straßenrechtliche Bewilligung erforderlich ist, dient lediglich der Klarstellung.

Zu Art. I Z. 16 (§ 32 Abs. 3):

In gleicher Weise wie bereits bisher im Hinblick auf die Frist zur Fertigstellung eines Straßenvorhabens soll nunmehr auch für den Beginn der Bauausführung die Möglichkeit eröffnet werden, die Frist von drei Jahren über begründetes Ansuchen der Straßenverwaltung um weitere zwei Jahre zu verlängern. Dies ist unter anderem deshalb sinnvoll, weil sich etwa Grundeinlöse- und Enteignungsverfahren oft über einen längeren Zeitraum erstrecken. Dadurch können auch allfällige frustrierte Aufwendungen künftig vermieden werden.

Zu Art. I Z. 17 (6a. Hauptstück, §§ 32a bis 32f):

Mit diesen Bestimmungen wird die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.7.2002, S. 12, (sogenannte "Umgebungslärm-Richtlinie") für den Geltungsbereich des Oö. Straßengesetzes 1991 auf landesgesetzlicher Ebene umgesetzt. Die Textierung orientiert sich an den §§ 5, 6, 7 und 10 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes (Bundes-LärmG), BGBl. I Nr. 60/2005, mit der Maßgabe, dass nur jener Umgebungslärm zu erfassen ist, der von als Hauptverkehrsstraßen geltenden Landes- und Gemeindestraßen sowie von (sämtlichen) Landes- und Gemeindestraßen im Ballungsraum Linz ausgeht, sowie an den die Umgebungslärm-Richtlinie im Oö. Umweltschutzgesetz 1996 umsetzenden Bestimmungen der §§ 38a bis 38f Oö. Umweltschutzgesetz 1996 in der Fassung der Oö. Umweltschutzgesetz-Novelle 2006.

Allgemeines Ziel der Regelungen ist es, die von den Lärmquellen auf den als Hauptverkehrsstraßen gemäß Art. 3 lit. n der Umgebungslärm-Richtlinie betroffenen Landes- und Gemeindestraßen bzw. von Landes- und Gemeindestraßen im Ballungsraum Linz ausgehenden Lärmbelastungen systematisch zu erfassen und darauf aufbauend - in Zusammenschau mit allen weiteren nach dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz bzw. nach der Umgebungslärm-Richtlinie zu erhebenden Lärmquellen - letztlich zweckmäßige Maßnahmen zu planen, um schädliche Auswir-

kungen des Umgebungslärms auf die menschliche Gesundheit zu verhindern sowie unzumutbaren Belästigungen vorzubeugen und entgegenzuwirken.

Auf Grund der im Art. 7 der Umgebungslärm-Richtlinie bestimmten zeitlichen Vorgaben zur Mitteilung von Hauptverkehrsstraßen und Ballungsräumen an die Europäische Kommission hat die Landesregierung dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft bereits am 13. Juni 2005 bekannt gegeben, dass sich in Oberösterreich kein Gebiet befindet, das als Ballungsraum mit mehr als 250.000 Einwohnern zu qualifizieren ist, und welche Hauptverkehrsstraßen in Oberösterreich ein Verkehrsaufkommen von mehr als sechs bzw. mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr aufweisen. Im § 32a wird - unter Bezugnahme auf diese erfolgte Bekanntgabe - daher normiert, dass dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft jährlich zum 15. Juni ein für das vorangegangene Kalenderjahr aktualisierter Bericht zu übermitteln und laufend zugänglich zu machen ist.

In Umsetzung der entsprechenden Artikel der Umgebungslärm-Richtlinie sowie in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes legen die §§ 32b und 32c die erforderlichen Maßnahmen und den jeweiligen zeitlichen Rahmen zur Erstellung von strategischen Teil-Umgebungslärmkarten und strategischen Teil-Aktionsplänen fest. § 32b Abs. 4 normiert dabei eine Verpflichtung für die betroffenen Gemeinden (insbesondere somit im Hinblick auf den "Ballungsraum Linz" für die Gemeinden Linz und Traun), auf Verlangen der Landesregierung die zur Erstellung der strategischen Teil-Umgebungslärmkarten vorhandenen Daten der Landesregierung zu übermitteln. Dies ist schon deshalb erforderlich, da insbesondere im Ballungsraum Linz in großem Ausmaß Gemeindestraßen betroffen sind, die von der Landesregierung bei der Erstellung der entsprechenden Teil-Umgebungslärmkarten mitzuerfassen und mitzuberücksichtigen sind.

Bei der Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie auf Landesebene im Regelungsbereich des Oö. Straßengesetzes 1991 handelt es sich jeweils (lediglich) um strategische Teil-Umgebungslärmkarten bzw. Teil-Aktionspläne, da der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie seinerseits für sämtliche Hauptverkehrsstraßen die geforderten Umgebungslärmkarten und Aktionspläne auszuarbeiten (und bis spätestens jeweils 31. Mai dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu übermitteln) hat, sodass - insbesondere auch im Hinblick auf eine jeweilige gemeinschaftsrechtlich erforderliche einheitliche Mitteilung an die Europäische Kommission - eine Zusammenführung der im Landesbereich ausgearbeiteten Teil-Umgebungslärmkarten bzw. Teil-Aktionspläne (und sei es auch nur in formaler Hinsicht) zweckmäßigerweise nur vom zuständigen Bundesminister erfolgen kann. Die in den §§ 32b Abs. 1 und 32c Abs. 1 jeweils gesetzten Fristen (jeweils bereits der 31. März) orientieren sich an den den Ländern gemäß § 6 Abs. 2 bzw. § 7 Abs. 3 Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz vorgegebenen Fristen.

§ 32d normiert, dass hinsichtlich der Umweltprüfung von strategischen Teil-Aktionsplänen gemäß der SUP-Richtlinie § 38d Oö. Umweltschutzgesetz 1996 (in der Fassung der Oö. Umweltschutzgesetz-Novelle 2006) sinngemäß Anwendung findet. Dazu ist zunächst festzuhalten, dass Teil-Aktionspläne in aller Regel als nicht verbindliche Programme anzusehen sind, die die zukünftige Arbeit bestimmter Behörden beschreibend darstellen sollen und daher regelmäßig lediglich etwa Informationspflichten oder "Monitoring-Instrumente" enthalten werden. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass Teil-Aktionspläne in bestimmten Fällen doch der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltprüfung gemäß den Vorgaben der SUP-Richtlinie unterliegen können (vgl. dazu generell die Erläuterungen zu Art. I Z. 5 sowie hinsichtlich der Thematik der Teil-Aktionspläne insbesondere die Erläuterungen zu § 38d des Ausschussberichts zur Oö. Umweltschutzgesetz-Novelle 2006 [Beilage 825/2006 zum kurzschriftlichen Bericht des Oö. Landtags, XXVI. GP]). Um diesfalls ein einheitliches Verfahren zur Durchführung einer Umweltprüfung für sämtliche Teil-Aktionspläne im Landesbereich zu gewährleisten, wird im Oö. Straßengesetz 1991 die Anwendung der entsprechenden Bestimmungen des Oö. Umweltschutzgesetzes 1996 (in der Fassung der Oö. Umweltschutzgesetz-Novelle 2006) vorgesehen.

Im § 32e wird - entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärm-Richtlinie - die Information der Öffentlichkeit in Bezug auf Teil-Umgebungslärmkarten und Teil-Aktionspläne normiert.

Die Verordnungsermächtigung im § 32f entspricht jener im § 11 Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, auf dessen Grundlage die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung erlassen wurde, sowie der gleichlautenden Verordnungsermächtigung im § 38f Oö. Umweltschutzgesetz 1996 in der Fassung der Oö. Umweltschutzgesetz-Novelle 2006. Es ist vorgesehen, auch im landesrechtlichen Bereich des Straßenrechts gleichartige Festlegungen zu treffen, wobei darüber hinaus im Rahmen dieser Verordnung auch festzulegen sein wird, dass die Schwellenwerte des § 8 Abs. 2 Z. 1 der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung auch für alle Landes- und Gemeindestraßen im Ballungsraum Linz gelten.

Zu Art. I Z. 19, 20 und 21 (§ 36 Abs. 2, 4 und 5, § 38 Abs. 6 und § 41 Abs. 1):

Diese Bestimmungen enthalten die jeweils nötigen Anpassungen der Verweise auf das vormalige Eisenbahnteilungsgesetz 1954, das durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 112/2003 in Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz umbenannt wurde, sowie im § 36 Abs. 4 zweiter Satz die Anpassung an die aktuelle Diktion "allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger". Im § 41 Abs. 1 erfolgt darüber hinaus auch eine Anpassung des Zitats der Straßenverkehrsordnung 1960 sowie des Bundesstraßengesetzes 1971.

Darüber hinaus wird im § 36 Abs. 5 zur Entscheidung betreffend die Höhe der Entschädigung im Enteignungsverfahren nunmehr das Landesgericht an Stelle des Bezirksgerichts berufen. Dies resultiert aus dem Außerstreit-Begleitgesetz, BGBl. I Nr. 112/2003, durch das in allen Bundesgesetzen die Zuständigkeit für gerichtliche Entscheidungen über die Höhe von Enteignungsent-schädigungen bei den Landesgerichten konzentriert wurde und seitens des Bundes eine umfas-sende Konzentration sämtlicher derartiger Verfahren - auch im Hinblick auf die Enteignungsbe-stimmungen der Länder - bei den Landesgerichten angestrebt wird.

Zu Art. II (In-Kraft-Treten):

Dieser Artikel enthält die In-Kraft-Tretens-Bestimmung.

Die Oberösterreichische Landesregierung beantragt, der Oberösterreichische Landtag möge das Landesgesetz, mit dem das Oö. Straßengesetz 1991 geändert wird (Oö. Straßengesetz-Novelle 2007) nach Vorberatung im Bauausschuss beschließen.

Linz, am 1. Oktober 2007
Für die Oö. Landesregierung:
Hiesl
Landeshauptmann-Stellvertreter

**Landesgesetz,
mit dem das Oö. Straßengesetz 1991 geändert wird
(Oö. Straßengesetz-Novelle 2007)**

Der Oö. Landtag hat beschlossen:

Artikel I

Das Oö. Straßengesetz 1991, LGBl. Nr. 84, zuletzt geändert durch das Landesgesetz LGBl. Nr. 61/2005, wird wie folgt geändert:

1. Im § 2 Z. 2 lit. a wird nach dem Passus "Geh- und Radwege," der Passus "Fahrbahnteiler, Querungshilfen," eingefügt.

2. Im § 2 Z. 12 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z. 13 bis 20 angefügt:
 - "13. 'Umgebungsärm' bezeichnet jene zu Belastungen beitragenden Geräusche im Freien, die von menschlichen Aktivitäten verursacht werden und von Landes- und Gemeindestraßen ausgehen. Ärm, der von betroffenen Personen selbst verursacht wird, sowie Ärm innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftsärm, Ärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Ärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist, ist kein Umgebungsärm;

 14. Die Ärmindizes
 - 'L_{den}' (Tag-Abend-Nacht-Ärmindex) für die allgemeine Belastung,
 - 'L_{day}' (Taglärmindex) für die Belastung während des Tages,
 - 'L_{evening}' (Abendlärmindex) für die Belastung während des Abends und
 - 'L_{night}' (Nachtlärmindex) für die Belastung in der Nachtbezeichnen die gemittelte Ärmbelastung für die genannten Tageszeitabschnitte in Dezibel (dB) unter Bezugnahme auf einschlägige Normen oder Bewertungsmethoden; diese Bewertungsmethoden werden durch Verordnung gemäß § 32f festgelegt;

 15. 'Dosis-Wirkung-Relation': der Zusammenhang zwischen dem Wert eines Ärmindex und gesundheitsschädlichen oder belästigenden Auswirkungen;

 16. 'Ballungsraum Linz': die Gemeindegebiete von Linz und Traun;

17. 'Hauptverkehrsstraße' bezeichnet eine Verkehrsfläche des Landes oder einer Gemeinde mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
 18. 'Strategische Teil-Umgebungslärmkarte' bezeichnet eine Karte zur Gesamtbewertung der auf Lärmquellen einer Landes- oder Gemeindestraße zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet; unter Ausarbeitung ist die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Umgebungslärmsituation anhand eines Lärmindezes mit der Beschreibung der Überschreitung der einschlägigen Schwellenwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindezes ausgesetzt sind, zu verstehen;
 19. 'Schwellenwerte für die Aktionsplanung' bezeichnet jene Werte, getrennt nach Schallquelle und Lärmindeze, bei deren Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in den Teil-Aktionsplänen, insbesondere nach Maßgabe dieses Landesgesetzes, in Erwägung zu ziehen oder einzuführen sind; diese Werte werden durch Verordnung gemäß § 32f festgelegt;
 20. 'Teil-Aktionsplan' bezeichnet einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung."
3. Im § 7 Abs. 2 wird nach dem zweiten Satz folgender Satz eingefügt:
- "Leitungseinrichtungen, wie z.B. Gas-, Strom-, Kanal- und Wasserleitungen, dürfen, soweit dies technisch und mit einem wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist, nur auf den nicht unmittelbar dem Verkehr dienenden Bestandteilen der Straße sowie auf Banketten errichtet werden."
4. Im § 11 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 1a eingefügt:

"(1a) In einer Verordnung nach Abs. 1 können innerhalb der Linienführung im unbedingt notwendigen Ausmaß auch Grundflächen ausgewiesen werden, die erforderlich sind, durch das Straßenbauvorhaben verursachte Schädigungen, Beeinträchtigungen bzw. Störungen der im § 14 Abs. 1 Z. 1 Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 erwähnten Art auszuschließen oder auf ein möglichst geringes Ausmaß zu beschränken."

5. Im § 11 Abs. 6 letzter Satz wird nach dem Wort "Grundeigentümer" die Wortfolge "sowie die Grundeigentümer von Grundflächen gemäß Abs. 1a" eingefügt.
6. Nach § 11 wird folgender § 11a eingefügt:

"§ 11a

Umweltprüfung für Landesstraßen

(1) Planungen für Landesstraßen gemäß § 11 Abs. 1 sind einer Umweltprüfung zu unterziehen, wenn sie geeignet sind,

1. Grundlage für ein Straßenprojekt zu sein, das gemäß Anhang 1 Z. 9 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 14/2005 einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, oder
2. Europaschutzgebiete (§ 24 des Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetzes 2001) erheblich zu beeinträchtigen.

Eine Umweltprüfung ist jedoch dann nicht erforderlich, wenn es sich um geringfügige Änderungen von Landesstraßen oder um die Nutzung kleiner Gebiete handelt. Die Landesregierung hat dazu durch Verordnung nähere Bestimmungen einschließlich der erforderlichen Schwellen- und Grenzwerte zu erlassen, wobei insbesondere die im Abs. 2 genannten Kriterien zu berücksichtigen sind.

(2) Planungen für Landesstraßen gemäß § 11 Abs. 1, für die nicht bereits eine Pflicht zur Umweltprüfung nach Abs. 1 besteht, sind nur dann einer Umweltprüfung zu unterziehen, wenn sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Zum Zweck dieser Beurteilung hat eine Umwelterheblichkeitsprüfung auf der Grundlage von einheitlichen Prüfkriterien zu erfolgen. Dabei sind insbesondere zu berücksichtigen:

1. das Ausmaß, in dem die Planung in Bezug auf ihren Standort, ihre Art und ihre Größe oder durch Inanspruchnahme von Ressourcen einen Rahmen setzt;
2. die Bedeutung der Planung für die Einbeziehung der Umwelterwägungen, insbesondere im Hinblick auf die Förderung der nachhaltigen Entwicklung sowie für die Planung relevanter Umweltprobleme;
3. die Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen;
4. der kumulative und grenzüberschreitende Charakter, der Umfang und die räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, sowie die Auswirkungen auf die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders geschützten Gebiete;
5. die Risiken für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt;

6. die Bedeutung und die Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebiets.
Die Landesregierung hat einheitliche Prüfkriterien einschließlich der dazu erforderlichen Schwellen- und Grenzwerte durch Verordnung festzulegen.

(3) Das Ergebnis der Umwelterheblichkeitsprüfung ist in den jeweiligen Planungsberichten zu dokumentieren.

(4) Für die Umweltprüfung gelten zusätzlich zu den sonstigen Verfahrensschritten folgende verfahrensrechtliche Besonderheiten:

1. Zur Frage der Umwelterheblichkeit gemäß den Abs. 1 und 2 und zur Frage des erforderlichen Prüfungsumfangs des Umweltberichts gemäß Z. 2 ist eine Stellungnahme der Oö. Umwelthanwaltschaft einzuholen, wobei die Stellungnahmefrist acht Wochen beträgt.
2. Auf Grund des festgestellten erforderlichen Prüfungsumfangs ist ein Umweltbericht zu erstellen. Darin sind die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen, die die Verwirklichung der Planung auf die Umgebung hat, einschließlich der Ergebnisse der Prüfung von möglichen, vernünftigen Alternativen darzustellen und zu bewerten, wobei neben der Darlegung der voraussichtlichen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter des § 13 Abs. 1 insbesondere die Kriterien des Anhangs I der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21.7.2001, S. 30, zu berücksichtigen sind. § 13 Abs. 4 zweiter und dritter Satz kommen nicht zur Anwendung.
3. Der Umweltbericht oder die Feststellung einschließlich der dafür maßgeblichen Gründe, dass die Planung keiner Umweltprüfung zu unterziehen ist, ist als Bestandteil des jeweiligen Planungsberichts gemeinsam mit der Planung zur öffentlichen Einsicht aufzulegen.
4. Bei zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen auch außerhalb des Landesgebiets sind die davon betroffenen Nachbarstaaten vor Auflage der Planung und vor Beschlussfassung gesondert zur Abgabe einer Stellungnahme unter Gewährung einer angemessenen Frist einzuladen.
5. Bei der Beschlussfassung der Planung ist auf die Stellungnahmen zu den Umweltauswirkungen sowie auf die Ergebnisse des Umweltberichts Rücksicht zu nehmen.
6. Der Planungsbericht hat eine zusammenfassende Erklärung zu enthalten, wie Umwelterwägungen in die Planung einbezogen und wie der Umweltbericht und die Stellungnahmen zu Umweltauswirkungen bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt worden sind, aus welchen Gründen die Planung nach Abwägung mit den geprüften vernünftigen Alternativen gewählt wurde, sowie welche allfälligen Maßnahmen zur Überwachung gemäß Abs. 5 zu ergreifen sind; der Planungsbericht und die zusam-

menfassende Erklärung sind nach Beschlussfassung des Plans durch vier Wochen bei der Gemeinde, in deren Gebiet die Straße liegt, zur öffentlichen Einsicht aufzulegen.

7. Den von erheblichen Umweltauswirkungen betroffenen Nachbarstaaten ist eine Ausfertigung des Planungsberichts und der erforderlichen Planunterlagen zu übermitteln.

(5) Die Landesregierung hat die Ausführungen von Planungen, für die eine Umweltprüfung durchgeführt wurde, zu überwachen und im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten Maßnahmen zu ergreifen, wenn auf Grund der Verwirklichung der Planungen unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt drohen oder bereits eingetreten sind."

7. § 12 Abs. 2 und 3 lauten:

"(2) Die Straßenverwaltung der Verkehrsflächen des Landes (§ 8 Abs. 1), ausgenommen die Erhaltung der im Zuge von Landesstraßen gelegenen Gehsteige, Gehwege, Radwege, Radfahrstreifen, sofern sie nicht Teil der Fahrbahn sind, Geh- und Radwege, Fahrbahnteiler, Querungshilfen und Haltestellenbuchten, obliegt dem Land; die Straßenverwaltung der Verkehrsflächen der Gemeinde (§ 8 Abs. 2) sowie die Erhaltung der im Zuge von Landesstraßen gelegenen Gehsteige, Gehwege, Radwege, Radfahrstreifen, sofern sie nicht Teil der Fahrbahn sind, Geh- und Radwege, Fahrbahnteiler, Querungshilfen und Haltestellenbuchten obliegt der Gemeinde. Die mit diesen Aufgaben befassten Organe des Landes bzw. der Gemeinde erhalten die Bezeichnung 'Straßenverwaltung'.

(3) Das Land bzw. die Gemeinde haben, sofern dieses Landesgesetz nicht anderes bestimmt, die Kosten für die Planung, Herstellung und Erhaltung der ihnen gemäß Abs. 2 obliegenden Verkehrsflächen zu tragen."

8. Im § 13 Abs. 4 wird am Ende des ersten Satzes der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

"der Umweltbericht hat insbesondere auch Aussagen über Grundflächen gemäß § 11 Abs. 1a zu enthalten."

9. § 20 lautet:

"§ 20

Anschlüsse von Straßen, Wegen und Zufahrten

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

(2) Außerhalb des Ortsgebiets sind Anschlüsse von nichtöffentlichen Straßen einschließlich Grundstückszufahrten an Verkehrsflächen des Landes grundsätzlich unzulässig; die Straßenverwaltung des Landes kann solchen Anschlüssen ausnahmsweise zustimmen, wenn die Aufschließung in wirtschaftlich vertretbarer Weise nur über die Verkehrsfläche des Landes möglich ist und für die Leistungsfähigkeit der Verkehrsfläche des Landes keine Nachteile zu erwarten sind. Diese Zustimmung ist zu widerrufen, wenn nachträglich ein sonstiger, zumutbarer Anschluss zum öffentlichen Wegenetz gewährleistet wird.

(3) Hinsichtlich des Anschlusses von nichtöffentlichen Straßen einschließlich Grundstückszufahrten innerhalb und außerhalb des Ortsgebiets an Verkehrsflächen der Gemeinde gilt Abs. 1 sinngemäß.

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

(5) Die Kosten des Baues, der Erhaltung und allfälliger Änderungen von Anschlüssen im Sinn der Abs. 1 bis 3 sind von der Gemeinde, die an eine Verkehrsfläche des Landes angeschlossen hat, bzw. vom Grundeigentümer der angeschlossenen Grundstücke zu tragen; § 15 Abs. 1 bleibt unberührt."

10. § 22 Abs. 1 lautet:

"(1) Die Kosten der Planung, Herstellung und des Grunderwerbs einschließlich der damit verbundenen Nebenkosten der im Zuge von Landesstraßen gelegenen Gehsteige, Gehwege, Radwege, Radfahrstreifen, sofern sie nicht Teil der Fahrbahn sind, Geh- und Radwege, Fahrbahnteiler, Querungshilfen und Haltestellenbuchten sind dem Land von der Gemeinde, in deren Gebiet die Straße liegt, zu ersetzen."

11. Im § 22 Abs. 2 entfällt der Passus "Gehsteige," und wird nach dem Wort "Radfahrstreifen" der Passus ", sofern sie Teil der Fahrbahn sind" eingefügt.

12. § 31 Abs. 1 erster Satz lautet:

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

13. Im § 31 Abs. 1 zweiter Satz wird der Passus ", wie z.B." durch den Passus "; dies gilt jedenfalls" ersetzt.

14. Im § 31 Abs. 2 letzter Satz wird nach dem Wort "Behelfe" der Passus ", insbesondere auch im Hinblick auf Grundflächen gemäß § 11 Abs. 1a," eingefügt.

15. Im § 31 Abs. 3 wird nach der Z. 3 folgende Z. 3a eingefügt:

"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,"

16. Im § 32 Abs. 3 wird nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt:

"Die dreijährige Frist für den Beginn der Bauausführung kann über begründetes Ansuchen der Straßenverwaltung um weitere zwei Jahre verlängert werden."

17. Nach § 32 wird folgendes 6a. Hauptstück eingefügt:

"6a. HAUPTSTÜCK UMGEBUNGSLÄRMSCHUTZ

§ 32a

Erhebung und Bekanntgabe der Hauptverkehrsstraßen

Die Landesregierung hat unter Hinweis auf die erstmalig im Juni 2005 an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft erfolgte Bekanntgabe,

1. auf welchen Landes- und Gemeindestraßen es zu einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr kommt und
 2. auf welchen Landes- und Gemeindestraßen es zu einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr kommt,
- dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft jährlich zum 15. Juni einen für das vorangegangene Kalenderjahr aktualisierten Bericht zu übermitteln und laufend zugänglich zu machen. Der Bericht hat jedenfalls eine kartographische Darstellung der Hauptverkehrsstraßen unter Angabe des jährlichen Verkehrsaufkommens zu umfassen.

§ 32b

Strategische Teil-Umgebungslärmkarten

(1) Die Landesregierung hat

1. bis spätestens 31. März 2007 für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr und
2. bis spätestens 31. März 2012 für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr sowie für alle Landes- und Gemeindestraßen im Ballungsraum Linz

und danach jeweils alle fünf Jahre eine strategische Teil-Umgebungslärmkarte auszuarbeiten und mit den jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht in dem durch Verordnung gemäß § 32f festgelegten Dateiformat zu übermitteln.

(2) Die Landesregierung hat zur Erfüllung der Aufgaben gemäß Abs. 1 und zur Sicherstellung der Ausarbeitung einer gemeinsamen strategischen Umgebungslärmkarte für

Straßenverkehrslärm eine Zusammenarbeit mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anzustreben.

(3) Die strategischen Teil-Umgebungslärmkarten und die jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen haben bezüglich Darstellung, Aufmachung, Datenformat und Inhalt den durch Verordnung gemäß § 32f festgelegten Anforderungen zu entsprechen.

(4) Im Rahmen der Ausarbeitung der Teil-Umgebungslärmkarten sind die betroffenen Gemeinden auf Verlangen der Landesregierung verpflichtet, die vorhandenen Daten der Landesregierung zu übermitteln.

§ 32c

Strategische Teil-Aktionspläne

(1) Die Landesregierung hat

1. bis spätestens 31. März 2008 für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr und
2. bis spätestens 31. März 2013 für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr sowie für alle Landes- und Gemeindestraßen im Ballungsraum Linz

und danach jeweils alle fünf Jahre einen strategischen Teil-Aktionsplan auszuarbeiten und mit den jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht in dem durch Verordnung gemäß § 32f festgelegten Dateiformat zu übermitteln.

(2) Die Landesregierung hat zur Erfüllung der Aufgaben gemäß Abs. 1 und zur Sicherstellung der Ausarbeitung von aufeinander abgestimmten Aktionsplänen und Teil-Aktionsplänen eine Zusammenarbeit mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anzustreben und insbesondere die erforderlichen Informationen auszutauschen.

(3) Die Teil-Aktionspläne haben den durch Verordnung gemäß § 32f festgelegten Mindestanforderungen zu entsprechen und sind anhand aktueller Erfordernisse, die sich aus dem Lärmschutz, der Lärminderung oder der Lärmverhütung ergeben, mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

(4) In den Teil-Aktionsplänen sind geeignete Maßnahmen vorzusehen, wenn sich auf Grund der Schwellenwerte, insbesondere unter Heranziehung der Belästigungswirkung und einer Dosis-Wirkung-Relation ergibt, dass der Umgebungslärm in bestimmten erhobenen Situationen schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben kann, eine unzumutbare Belästigung darstellen kann oder die Einhaltung geltender Grenzwerte nicht gewährleistet scheint.

(5) Durch Abs. 1 bis 4 werden keine subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

§ 32d

Umweltprüfung für strategische Teil-Aktionspläne

Hinsichtlich der Umweltprüfung von strategischen Teil-Aktionsplänen gemäß der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21.7.2001, S. 30, findet § 38d Oö. Umweltschutzgesetz 1996 sinngemäß Anwendung.

§ 32e

Information der Öffentlichkeit

(1) Die Entwürfe von Teil-Aktionsplänen und die zugehörigen strategischen Teil-Umgebungslärmkarten sind von der Landesregierung öffentlich aufzulegen und über elektronische Medien allgemein zugänglich zu machen. Die öffentliche Auflage ist in zwei verbreiteten Tageszeitungen sowie in elektronischer Form bekannt zu machen. Der Öffentlichkeit ist die Möglichkeit einzuräumen, innerhalb von sechs Wochen nach öffentlicher Auflage schriftlich Stellung zu nehmen. Die Stellungnahmen sind zusammenfassend zu würdigen. Zur Berücksichtigung dieser Stellungnahmen ist eine Dokumentation zu erstellen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

(2) Die Kundmachung hat den Ort, den Zeitraum der Auflegung (Auflegungsfrist) und die Amtsstunden, während deren in die Unterlagen Einsicht genommen werden kann, die Fundstelle in elektronischen Medien sowie den Hinweis zu enthalten, dass es jedermann freisteht, gegenüber der Behörde innerhalb der Auflegungsfrist Stellungnahmen schriftlich abzugeben.

(3) Die Behörde hat die strategischen Teil-Umgebungslärmkarten und Teil-Aktionspläne gesammelt für die Einsichtnahme der Öffentlichkeit bereitzuhalten sowie die Verteilung über elektronische Medien zu ermöglichen. Diese Informationen sind durch begleiten-

de zusammenfassende Darstellungen der wichtigsten Punkte deutlich und verständlich zu gestalten.

(4) Durch Abs. 1 bis 3 werden keine subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

§ 32f

Verordnungsermächtigung-Umgebungsärm

Die Landesregierung wird ermächtigt, unter Bedachtnahme auf die Ziele dieses Hauptstücks und die umzusetzenden Regelungen der Europäischen Gemeinschaft sowie auf die Erfahrungen und Erkenntnisse im Bereich des Lärmschutzes, der Lärminderung und der Lärmverhütung durch Verordnung nähere Regelungen festzulegen über

1. die Lärmindizes,
2. die Bewertungsmethoden für Lärmindizes,
3. die Schwellenwerte und Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen,
4. die Anforderungen für die Ausarbeitung von strategischen Teil-Umgebungsärmkarten und Teil-Aktionsplänen sowie der jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen,
5. die elektronischen Datenformate für die Übermittlung der strategischen Teil-Umgebungsärmkarten, Teil-Aktionspläne und Berichte.

In einer solchen Verordnung kann auch die Verbindlichkeit von technischen Normen und Richtlinien, wie sie insbesondere in den Anhängen der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.7.2002, S.12, oder in Europäischen Normen (EN-Normen) enthalten sind, angeordnet werden."

18. Im § 35 Abs. 1 zweiter Satz wird nach der Wortfolge "Auch die für" der Passus "Grundflächen gemäß § 11 Abs. 1a," eingefügt.
19. Im § 36 wird im Abs. 2 und Abs. 4 das Zitat "Eisenbahnteilungsgesetzes 1954" jeweils durch das Zitat "Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes", im Abs. 4 zweiter Satz die Wortfolge "beeideten Sachverständigen" durch die Wortfolge "allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen" und im Abs. 5 das Zitat "Eisenbahnteilungsgesetz 1954" durch das Zitat "Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz" sowie das Wort "Bezirksgericht" durch das Wort "Landesgericht" ersetzt.

20. Im § 38 Abs. 6 wird im Klammerausdruck der Passus "Eisenbahnteilungsgesetzes 1954" durch den Passus "Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes" ersetzt.

21. § 41 Abs. 1 lautet:

"(1) Soweit in diesem Landesgesetz auf Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in folgender Fassung anzuwenden:

- Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 152/2006;
- Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz, BGBl. Nr. 71/1954, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 112/2003;
- Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 58/2006;
- Bundesstraßen-Übertragungsgesetz und Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, BGBl. I Nr. 50/2002.

Artikel II

Dieses Landesgesetz tritt mit dem seiner Kundmachung im Landesgesetzblatt für Oberösterreich folgenden Monatsersten in Kraft.