

Vorlage
der Oberösterreichischen Landesregierung
betreffend das
Landesgesetz, mit dem das Oö. Straßengesetz 1991 geändert wird
(Oö. Straßengesetz-Novelle 2023)

[Verf-2014-28290/35]

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Inhalt des Gesetzentwurfs

Das Oö. Straßengesetz 1991, LGBl. Nr. 84/1991, in der Fassung des Landesgesetzes LGBl. Nr. 111/2022, ist in seiner Stammfassung am 1. August 1991 in Kraft getreten. Die seither im Vollzug gewonnenen Erfahrungen haben bereits zu mehreren Novellen geführt.

Im Jahr 2016 hat das Land Oberösterreich eine Initiative zur Deregulierung von Rechtsvorschriften gestartet. Ziel der Initiative ist die Verringerung des Bestands an verbindlichen Normen.

Es hat sich gezeigt, dass auch einige Bestimmungen des Oö. Straßengesetzes 1991 sich für eine Änderung im Sinn einer Deregulierung eignen, ohne dass damit ein Verlust an Rechtssicherheit verbunden ist. Darüber hinaus erfordern Erfahrungen aus der Vollzugspraxis Anpassungen und Klarstellungen im Sinn dieses Landesgesetzes.

Gleichzeitig werden die im Gesetz vorhandenen Verweise auf Bundesrecht an den aktuellen Rechtsstand angepasst.

Als wesentliche Punkte dieses Gesetzentwurfs sind anzuführen:

- Wegfall der Trassenverordnung für Straßen mit nur geringfügiger Verkehrsbedeutung;
- Kein Erfordernis einer Verordnung nach § 11 für eine Straßenumlegung, wenn die Straßenachse von ihrem früheren Verlauf um nicht mehr als 50 Meter abweicht;
- Ausnahme von der Bewilligungspflicht für Straßen mit nur geringfügiger Verkehrsbedeutung sowie für den Umbau bestehender Knotenpunkte;
- Einführung von sogenannten „Radhaupttrouten“ als Verkehrsflächen des Landes;

- Anpassung der Regelung für Bauwerke und Anlagen an öffentlichen Straßen;
- Hinweis auf Entfall des Winterdienstes, wenn erforderlich;
- Erforderliche Anpassungen und Klarstellungen;
- Entfall der sukzessiven Gerichtsbarkeit im Bereich der Neufestsetzungen im Enteignungsverfahren.

II. Kompetenzgrundlagen

Die Kompetenz des Landesgesetzgebers ergibt sich aus Art. 15 Abs. 1 B-VG.

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.

III. Finanzielle Auswirkungen auf die Gebietskörperschaften

Aus dem Vollzug des Oö. Straßengesetzes 1991 in der Fassung des vorliegenden Gesetzentwurfs wird voraussichtlich weder dem Bund noch den Gemeinden ein finanzieller Mehraufwand entstehen.

Für das Land Oberösterreich, insbesondere aber für die Gemeinden, werden einige der vorgesehenen Änderungen, nämlich der Wegfall von Trassenverordnungen und der straßenrechtlichen Bewilligungen bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen sowie der Verzicht auf die Hinweispflicht bei Entfall des Winterdienstes zu Einsparungen führen, die jedoch nicht näher beziffert werden können.

Die Kostenregelung hinsichtlich Radhaupttrouten als selbstständige Verkehrsflächen des Landes sieht einen 40%-igen Kostenbeitrag von Gemeinden vor. Bisher war bei sämtlichen Radverbindungen entlang von Landesstraßen ein Hälfte-Kostensersatz vorgesehen. Damit ist bei der eigenständigen neuen Straßengattung ein geringerer Beitrag der Gemeinden geregelt.

IV. Finanzielle Auswirkungen auf Bürgerinnen und Bürger und auf Unternehmen einschließlich der Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Oberösterreich

Die in diesem Landesgesetz enthaltenen Regelungen bringen keinerlei finanzielle Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger im Allgemeinen und für Wirtschaftstreibende im Besonderen mit sich.

V. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Diesem Landesgesetz stehen - soweit ersichtlich - keine zwingenden unionsrechtlichen Vorschriften entgegen.

VI. 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.

Die Texte der vorliegenden Gesetzesnovelle wurden geschlechtergerecht formuliert. Eine Anpassung des gesamten Gesetzestextes wäre - im Vergleich mit den inhaltlichen Änderungen der vorliegenden Novelle - mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden und ist daher hier unterblieben, soll aber bei der nächsten dafür geeigneten Gelegenheit vorgenommen werden.

Aus der nicht durchgängig geschlechtergerechten Textierung des nunmehr novellierten Oö. Straßengesetzes 1991 darf keinesfalls die Zulässigkeit tatsächlicher Differenzierungen bei denjenigen Bestimmungen abgeleitet werden, die noch nicht geschlechtergerecht formuliert sind.

VII. Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit

Die in diesem Landesgesetz enthaltenen Regelungen weisen grundsätzlich keinerlei umweltpolitische Relevanz auf. Die Einführung von Radhaupttrouten als eigene Gattung von Landesstraßen (vgl. § 8 Abs. 1 Z 2) ist als Schwerpunkt in Richtung nichtmotorisierter (Alltags-)Verkehr zu betrachten.

VIII. Besonderheiten des Gesetzgebungsverfahrens

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält keine Verfassungsbestimmungen. Eine Mitwirkung von Bundesorganen im Sinn des Art. 97 Abs. 2 B-VG ist im vorliegenden Gesetzentwurf nicht vorgesehen. Der Gesetzentwurf hat keine Landes- oder Gemeindeabgabe im Sinn des § 9 Abs. 1 F-VG 1948 zum Gegenstand. Es besteht auch aus sonstigen Gründen keine Verpflichtung, diesen Gesetzesbeschluss vor seiner Kundmachung dem Bundeskanzleramt bekannt zu geben.

B. Besonderer Teil

Zu Art. I Z 1 (§ 2 Z 16):

Mit der Novelle der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung, BGBl. II Nr. 169/2019, wurde der Ballungsraum Linz mit den Gemeindegebieten von Linz, Traun und Leonding definiert und wird dies in den Begriffsbestimmungen aufgenommen.

Zu Art. I Z 2 und 3 (§ 7 Abs. 2 und 5):

Diese Regelungen stellen klar, dass Auflagen, Bedingungen und Befristungen im behördlichen Verfahren (Abs. 5) relevant sind und hinsichtlich der zivilrechtlichen Zustimmung (Abs. 2) die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen der Sondernutzung vertraglich (Gestattungsvertrag) zu regeln sind.

Zu Art. I Z 4, 8, 9, 12, 18, 19 und 21 (§ 8, § 11 Abs. 8, § 12 Abs. 2, § 17 Abs. 1, § 22 Abs. 1 und 1a sowie § 31 Abs. 1 Z 1):

Eines der wesentlichen Ziele der öö. Mobilitätspolitik ist die Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr. Dies soll unter anderem durch eine Verbesserung des Angebots der Radinfrastruktur erreicht werden, um Anreize für den Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen.

Es sollen regionale Radrouten für den Alltagsradverkehr ausgebaut werden. Diese gemeindeübergreifenden Radhaupttrouten von den Umlandgemeinden in die regionalen Zentren sollen als qualitativ hochwertige Verbindungen (besonderer Ausbaustandard) ausgestattet werden.

Zu diesem Zweck ist es notwendig, das bestehende Radwegenetz auch nach dem Oö. Straßengesetz 1991 um eigene Verkehrsflächen des Landes, die insbesondere dem Radverkehr dienen, weiterentwickeln zu können. Dazu wird eine neue Straßengattung „Radhaupttroute“ im § 8 Abs. 1 Z 2 eingeführt.

Der Begriff „Radhaupttroute“ nach dem Oö. Straßengesetz 1991 ist unabhängig von jenem in den technischen Richtlinien (RVS). Weiters können etwa in (Rad-)Verkehrskonzepten auch „Radhaupttrouten“ (oder Abschnitte davon) auf bestehenden Landes- oder Gemeindestraßen ausgewiesen werden, ohne dass eine Ein- bzw. Umreihung dieser in die neue Straßengattung erforderlich ist. Primär ist diese demnach für die Neuerrichtung von Verkehrsflächen gedacht.

Für die Einreihung von Radhaupttrouten des Landes sowie Radfahrwege, Fußgängerwege und Wanderwege der Gemeinden kann die Möglichkeit zur öffentlichen Einsicht (Planauflage) gemäß

§ 11 Abs. 6 entfallen, da diese ausschließlich dem nichtmotorisierten Verkehr dienen und kaum zusätzliche Immissionen entstehen.

Die Zuständigkeit zur Herstellung und Erhaltung von Radhaupttrouten ergibt sich durch Aufnahme des Begriffs in § 12 Abs. 2 und § 17 Abs. 1. Die Erhaltung sowie der Winterdienst sollen - so wie bei allen anderen für den Fahrradverkehr bestimmten Verkehrsflächen - von der Gemeinde besorgt werden. Diese Bestimmungen werden klarstellend auch um Parkplätze und Abstellflächen ergänzt.

Die Kostentragung hinsichtlich Radhaupttrouten ist im § 22 Abs. 1a geregelt. Abweichend von dem im Abs. 1 bestimmten Hälfte-Ersatz trifft die Gemeinden bei Radhaupttrouten nur ein 40%-iger Ersatz. Der bestehende § 22 Abs. 4 gilt auch für den neu eingefügten Abs. 1a.

Die weiteren Ergänzungen im § 8 Abs. 2 Z 1 und 3 dienen der Klarstellung. Dabei bedeutet eine Bestimmung für den Fußgänger oder Fahrradverkehr, dass die Verkehrsfläche hauptsächlich für diese Verkehre vorgesehen ist und einzelne Ausnahmen dem nicht entgegenstehen.

Zu Art. I Z 5 (§ 10 Abs. 3):

Im Zuge dieser Novelle soll Klarheit darüber geschaffen werden, wer im Fall einer Änderung der Hausnummer die Kosten der neuen Hausnummerntafel zu tragen hat. Grundsätzlich haben die Verfügungsberechtigten der Gebäude der Gemeinde die Kosten der Hausnummerntafel zu ersetzen, es sei denn, dass die Änderung der Hausnummer nicht durch den Verfügungsberechtigten des Gebäudes zu vertreten ist. Dies wird beispielsweise dann der Fall sein, wenn etwa ein Austausch von Tafeln aufgrund einer Änderung der Straßennamen oder der Nummerierung oder einer Änderung der von der Gemeinde vorgesehenen Gestaltung oder Ausführung der Tafeln verursacht wird. Unverändert bleibt, dass die Anbringung grundsätzlich durch den Verfügungsberechtigten durchzuführen ist, wenn dies jedoch ausbleibt, kann die Gemeinde die Anbringung ersatzweise - gegen Ersatz der Kosten - vornehmen.

Zu Art. I Z 6 (§ 11 Abs. 1):

Der Verfassungsgerichtshof hat diese Bestimmung in seiner Entscheidung VfGH V 259/2021-11 vom 13. Juni 2022 behandelt und dem Wortlaut folgend ausgelegt. Um dem Telos der Bestimmung weiterhin zu entsprechen, ist es erforderlich, die Feststellungspflicht zu konkretisieren. Die Feststellung ist dann notwendig, wenn die Bestimmung über Grundabtretung aus der Oö. Bauordnung 1994 zur Anwendung kommen soll; der Wortlaut berücksichtigte diese Voraussetzung bislang nicht ausdrücklich.

Zu Art. I Z 7 (§ 11 Abs. 4):

Derzeit ist bei einer Änderung des Straßenverlaufs schon bei einer Abweichung von mehr als 20 Metern vom Bestand eine Verordnung notwendig (Abs. 4). Es ist sinnvoll, die Grenzen bei kleinräumigen Umlegungen auf 50 Meter zu ändern. Die straßenrechtliche Bewilligungspflicht bleibt davon unberührt.

Die Ausnahme von der Erlassung einer Widmungs- und Einreihungsverordnung für Straßen mit nur geringfügiger Verkehrsbedeutung erfasst insbesondere solche innerörtliche Verkehrserschließungen, die wenig bis keine Verbindungsfunktion aufweisen und für die eine geringe Verkehrsstärke zu erwarten ist. Dies kann zum Beispiel der Fall sein, wenn eine Siedlung neu erschlossen oder erweitert wird, oder eine Straße errichtet wird, die vorwiegend der Zu- und Abfahrt für die anliegenden Grundstücke dient und keine Bedeutung für einen Durchzugsverkehr hat; zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die zu erwartenden Verkehrszahlen auf dieser Straße insgesamt niedrig ausfallen werden (somit also nicht etwa die Aufschließung von gewerblich genutzten Gebieten mit hoher Besucherfrequenz).

Wird keine Verordnung gemäß § 11 Abs. 1 erlassen, werden die Grundsätze des § 13 Abs. 1 und 2 und der Umweltbericht gemäß § 13 Abs. 4 gegebenenfalls in einem straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren berücksichtigt.

Zu Art. I Z 10 (§ 15 Abs. 1):

Es soll klargestellt werden, dass die Wiederherstellung der unterbrochenen Verkehrsbeziehungen nicht nur durch die verursachende Straßenverwaltung veranlasst werden muss, sondern dass im Fall der Unterbrechung einer öffentlichen Straße damit auch eine Verpflichtung für die von der Unterbrechung betroffene Straßenverwaltung einhergeht (zB zur Vorbereitung von straßenrechtlichen Verordnungsunterlagen oder zur Beantragung der notwendigen Bewilligungsverfahren).

Beim Bau von Landesstraßen und insbesondere Radhaupttrouten ist es notwendig, dass bei vorgesehenen (Wieder-)Anschlüssen an Gemeindestraßen die jeweiligen Straßenverwaltungen die erforderlichen Maßnahmen (Herstellung von Niveaugleichheit etc.) unterstützen und zur Umsetzung beitragen.

Zu Art. I Z 11, 15, 26, 28 und 30 (§ 16 Abs. 3, § 19 Abs. 2, § 34 Abs. 1, § 36 Abs. 5 und 6 und § 38 Abs. 7):

Durch den Entfall der Bestimmung des § 36 Abs. 5 ist die Anfechtung der Höhe der festgesetzten Entschädigung im Verwaltungsweg möglich und entfällt die sukzessive Gerichtszuständigkeit des Landesgerichts; dies wurde auch bereits in anderen Landesgesetzen umgesetzt. Damit ist das

Landesverwaltungsgericht auch für Beschwerden gegen die Höhe der Entschädigung zuständig. Der derzeit geteilte Rechtsmittelweg wird dadurch vereinheitlicht. Auch die Bestimmung des § 36 Abs. 6 über den Vollzug des rechtskräftigen Enteignungsbescheids bei Ausbezahlung/Erliegung der Entschädigung kann demnach entfallen, zumal ohnehin im § 38a die aufschiebende Wirkung von Beschwerden ausgeschlossen ist.

Dadurch entfallen auch die Verweise hierauf im § 16 Abs. 3, § 19 Abs. 2, § 34 Abs. 1 und § 38 Abs. 7.

Zu Art. I Z 13 (§ 17 Abs. 3):

Durch die Einfügung des Wortes „erforderlichenfalls“ soll klargestellt werden, dass bei öffentlichen Straßen, bei denen ein Winterdienst in keiner Weise zu erwarten ist (üblicherweise zB bei Feldwegen, Wanderwegen oder wenn es das Gelände von vornherein nicht zulässt), kein Hinweis angebracht werden muss. Aus der Bestimmung soll keine über § 1319a ABGB hinausgehende Haftung abgeleitet werden.

Zu Art. I Z 14 und 32 (§ 18 und § 40a Abs. 3 Z 3):

Der Bereich zur Bebauung nur mit Zustimmung der Straßenverwaltung neben Landesstraßen soll künftig 15 Meter betragen. Es wird dazu die bestehende Regelung für übertragene Bundesstraßen (bisher § 40a Abs. 3 Z 3) generell für Landesstraßen (bisher acht Meter) herangezogen. Die Ausnahmeregelung im § 40a kann demnach entfallen, da sie nun im § 18 miteingefasst ist.

Für Gemeindestraßen und Güterwege bleiben die bestehenden acht Meter im § 18 Abs. 1 unverändert. Außerdem sollen die acht Meter auch für die neue Straßengattung Radhaupttrouten gelten. Bisher waren Radfahrwege, Fußgängerwege und Wanderwege nach § 8 Abs. 2 Z 3 von der Abstandsregelung des § 18 ausgenommen. Dies ist jedoch alleine aus Sicherheitsaspekten nicht sinnvoll (zB könnten die Sichtverhältnisse bei Radwegen durch ein Heranbauen bis an die Grundgrenze gefährlich beeinträchtigt werden). Daher wird diese Ausnahme fallen gelassen.

Weiters sollen auch Bauführungen über oder unter öffentlichen Straßen (etwa bei Brücken oder Tunnels) klar vom Anwendungsbereich des § 18 erfasst sein. Vergleichend wird dazu auf die Regelung im § 21 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 123/2022, hingewiesen.

Weiters wird eine Ergänzung zur Nichterteilung der Zustimmung unter Berücksichtigung künftiger Straßenbaumaßnahmen eingefügt. Insbesondere beim Umbau oder der Umlegung von Straßen, die keine Verordnung im Sinn des § 11 benötigen, ist eine derartige Regelung notwendig, um im Vorfeld des Straßen(um)baus einen gesicherten Bereich freihalten zu können. Auch in dieser Hinsicht ist eine mögliche Befristung der Zustimmung sinnvoll.

Außerdem soll (gleich wie bei Zustimmungen zu den §§ 7 und 20) die Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen (für die Behörde) und eine vertragliche Regelung (für die Straßenverwaltung) möglich sein.

Zu Art. I Z 16 und 17 (§ 20 Abs. 1 und 4):

Es soll (gleich wie bei Zustimmungen zu den §§ 7 und 18) die Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen (für die Behörde) und eine vertragliche Regelung (für die Straßenverwaltung) möglich sein.

Zu Art. I Z 20 (§ 22 Abs. 2):

Es werden Mehrzweckstreifen zur Klarstellung ergänzt, da diese vermehrt zur Anwendung kommen und gleich wie Radfahrstreifen zu behandeln sind.

Zu Art. I Z 21 (§ 31 Abs. 1):

Die hier vorgenommenen Änderungen haben eine Neustrukturierung der Bestimmung erfordert. Inhaltlich werden die Tatbestände, unter denen eine Bewilligung nicht erforderlich ist, um Radhaupttrouten und den Bau von Straßen mit nur geringfügiger Verkehrsbedeutung (siehe die Erläuterungen zu Art. I Z 7) erweitert sowie Umbaumaßnahmen weiter definiert. Letztere sollen neben den bestehenden Ausnahmen für Gehsteige, Radfahrwege, Busbuchten und Abbiegestreifen jedenfalls auch solche Straßenumbaumaßnahmen erfassen, die vorwiegend zur Optimierung der Verkehrsabwicklung auf dem betroffenen Straßenabschnitt dienen und wodurch kein besonderer Umlagerungs-/Verkehrlenkungseffekt auf diese Straßen zu erwarten ist. Dies ist auch beim Umbau bestehender Knotenpunkte (Kreuzungen, Kreisverkehre etc.) der Fall, da dort nach den bisherigen Erfahrungen Gefahrensituationen entschärft werden und sich in der Praxis auch gezeigt hat, dass eine Verbesserung der Immissionssituation zu erwarten ist. Durch die Anpassung soll einer restriktiven höchstgerichtlichen Auslegung vorgebeugt werden und vermehrt die - auch zuletzt in VwGH 2007/05/0310 vom 24.11.2008 erwähnte - Vergleichbarkeit der Auswirkungen von Umbaumaßnahmen mit jenen der ohnehin demonstrativ aufgezählten Maßnahmen herangezogen werden.

Zu Art. I Z 22 (§ 31 Abs. 5):

Durch die zum Straßenbauvorhaben erteilte Zustimmung ist ein Aufrechterhalten der Parteistellung nicht mehr erforderlich; vgl. die ähnliche Bestimmung im § 32 Abs. 7 Oö. Bauordnung 1994.

Zu Art. I Z 23 und 24 (§ 33 Abs. 2):

Mit dieser vorgesehenen Ergänzung soll klargestellt werden, dass auch anzeigepflichtige Bauvorhaben (§ 24a und § 25 Abs. 1 Oö. Bauordnung 1994) in einem Straßenplanungsgebiet nur ausnahmsweise errichtet werden dürfen. Dies bedeutet, dass bei anzeigepflichtigen Bauvorhaben gemäß § 24a und § 25 Abs. 1 Oö. Bauordnung 1994 im Straßenplanungsgebiet, sofern keine Ausnahme im Sinn des § 33 Abs. 2 erteilt werden kann, ein Untersagungsgrund im Sinn des § 25a Abs. 1 Oö. Bauordnung 1994 vorliegt.

Bei der Zitierung der Oö. Bauordnung 1994 wird die Schreibweise angepasst.

Zu Art. I Z 25 (§ 33 Abs. 3):

Die Erweiterung dieser Frist ist erforderlich, um das Instrument des Straßenplanungsgebiets für die Planungspraxis tauglich zu halten. Diese erweiterte Frist ist unabdinglich, um bei größeren Projekten eine Planungssicherheit zu erzielen. Die Möglichkeit einer Ausnahmegewilligung (siehe Abs. 2) besteht weiterhin.

Zu Art. I Z 27 (§ 35 Abs. 3):

Der Begriff „Bauten“ wird an den in der Oö. Bauordnung 1994 verwendeten Begriff „Bauwerke“ angepasst.

Zu Art. I Z 29 (§ 38 Abs. 1):

Die Frist der Rückübereignung wird aufgrund praktischer Erfahrungen angepasst, da die Dauer von drei Jahren im Abs. 1 bei aufwendigeren Verfahren und Ausschreibungen nicht ausreichend ist.

Zu Art. I Z 31 (§ 38 Abs. 8 und 9):

Die Bestimmungen regeln Fälle, die primär zivilrechtlichen Gesichtspunkten unterliegen und diese können bei Bedarf ohnedies in den abzuschließenden Verträgen geregelt werden. Eine starre Vorgabe diesbezüglich ist im oö. Straßenrecht entbehrlich (vgl. § 37 Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz oder § 20a Bundesstraßengesetz 1971 - in denen ebenfalls keine diesbezügliche Regelung enthalten ist). Damit kann letztlich eine erhöhte Flexibilität für alle Beteiligten erreicht werden.

Zu Art. I Z 33 (§ 41 Abs. 1):

In dieser Bestimmung werden die erforderlichen statischen Verweise auf Bundesgesetze angepasst.

Zu Art. II (Inkrafttreten):

Dieser Artikel enthält die Inkrafttretensbestimmungen.

Die Übergangsbestimmung ist notwendig, da durch die neue Rechtslage bereits geltende Zustimmungen gemäß § 18 unberührt bleiben sollen.

C. Textgegenüberstellung

Vgl. die Subbeilage.

Die Oö. Landesregierung beantragt, der Oö. Landtag möge das Landesgesetz, mit dem das Oö. Straßengesetz 1991 geändert wird (Oö. Straßengesetz-Novelle 2023), beschließen. Für die Vorberatung kommt der Ausschuss für Infrastruktur in Betracht.

Linz, am 2. Mai 2023
Für die Oö. Landesregierung:
Mag. Günther Steinkellner
Landesrat

**Landesgesetz,
mit dem das Oö. Straßengesetz 1991 geändert wird
(Oö. Straßengesetz-Novelle 2023)**

Der Oö. Landtag hat beschlossen:

Artikel I

Das Oö. Straßengesetz 1991, LGBl. Nr. 84/1991, in der Fassung des Landesgesetzes LGBl. Nr. 111/2022, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Z 16 lautet:

„16. „Ballungsraum Linz“: die Gemeindegebiete von Linz, Traun und Leonding;“

2. § 7 Abs. 2 vorletzter Satz lautet:

„Erforderlichenfalls können nähere Rahmenbedingungen über die Zustimmung zur Sondernutzung vertraglich geregelt werden.“

3. Im § 7 Abs. 5 wird vor dem letzten Satz folgender Satz eingefügt:

„Erforderlichenfalls ist die Zustimmung an Auflagen und Bedingungen zu knüpfen; eine Befristung ist zulässig.“

4. § 8 lautet:

„§ 8

Einteilung der öffentlichen Straßen (Straßengattungen)

(1) Verkehrsflächen des Landes sind:

1. Landesstraßen, das sind Straßen, die durch Verordnung der Landesregierung gewidmet und als solche eingereiht (§ 11 Abs. 1) sind;
2. Radhaupttrouten, das sind Straßen, die vorwiegend dem Alltagsradverkehr dienen und durch Verordnung der Landesregierung gewidmet und als solche eingereiht (§ 11 Abs. 1) sind.

(2) Verkehrsflächen der Gemeinde sind:

1. Gemeindestraßen, das sind Straßen, die durch Verordnung des Gemeinderats gewidmet und als solche eingereiht (§ 11 Abs. 1) sind oder Grundstücke, die im Grundbuch als öffentliches Gut der Gemeinde (Straßen, Wege usw.) eingetragen sind und allgemein für Verkehrszwecke benützt werden (§ 5 Abs. 2);
2. Güterwege, das sind Straßen, die vorwiegend der verkehrsmäßigen Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Betriebe oder des ländlichen Raums dienen, durch eine Interessentengemeinschaft (§§ 24 bis 28) hergestellt werden und als solche gewidmet und eingereiht sind;

3. Radfahrwege, Fußgängerwege und Wanderwege, das sind Straßen, die durch Verordnung gewidmet und jeweils als solche eingereiht (§ 11 Abs. 1) sind oder Grundstücke, die im Grundbuch als öffentliches Gut der Gemeinde eingetragen sind und für den Fußgänger- oder Fahrradverkehr bestimmt sind.“

5. § 10 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Tafeln sind so anzubringen, dass sie von der Verkehrsfläche aus leicht sicht- und lesbar sind. Die Verfügungsberechtigten von Gebäuden haben der Gemeinde die Kosten der Hausnummerntafeln zu ersetzen, es sei denn, dass die Anbringung auf eine durch die Gemeinde verursachte Änderung der Kennzeichnung zurückzuführen ist. Sofern die Anbringung nicht durch den Verfügungsberechtigten erfolgt, kann die Gemeinde die Gebäude auf dessen Kosten mit entsprechenden Hausnummerntafeln versehen. Ihre Anbringung hat unter möglichster Schonung der betroffenen Gebäude und Grundstücke zu erfolgen. Die über ein Gebäude oder Grundstück Verfügungsberechtigten haben die Anbringung dieser Tafeln sowie die Herstellung einschließlich allfälliger Haltevorrichtungen ohne Entschädigung zu dulden. Über die Notwendigkeit und Art der Anbringung der Tafeln sowie die dabei entstehenden Kosten hat im Zweifel die Gemeinde mit Bescheid zu entscheiden.“

6. Im § 11 Abs. 1 letzter Satz wird nach dem Wort „Grundstücke“ der Passus „und soll die Bestimmung über Grundabtretungen gemäß § 16 Abs. 1 Z 2 Oö. Bauordnung 1994 zur Anwendung kommen“ eingefügt.

7. § 11 Abs. 4 lautet:

„(4) Die Erlassung einer Verordnung gemäß Abs. 1 und 3 ist nicht erforderlich, wenn nur eine bestehende Straße umgelegt wird und dabei die Straßenachse von ihrem früheren Verlauf um nicht mehr als 50 Meter abweicht. Die Erlassung einer Verordnung gemäß Abs. 1 ist nicht erforderlich, wenn eine Straße mit nur geringfügiger Verkehrsbedeutung gewidmet und eingereiht wird.“

8. § 11 Abs. 8 lautet:

„(8) Die Möglichkeit zur öffentlichen Einsicht gemäß Abs. 6 kann entfallen, wenn eine bestehende Straße lediglich in eine andere Straßengattung umgereiht wird oder die Einreihung als Radhaupttroute (§ 8 Abs. 1 Z 2), Radfahrweg, Fußgängerweg oder Wanderweg (§ 8 Abs. 2 Z 3) erfolgt.“

9. Im § 12 Abs. 2 wird jeweils nach dem Wort „Querungshilfen“ der Passus „, Parkplätzen, Abstellflächen“ sowie jeweils nach dem Wort „Haltestellenbuchten“ die Wortfolge „sowie von Radhaupttrouten“ eingefügt.

10. Im § 15 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Andere betroffene Straßenverwaltungen haben an der Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen mitzuwirken und dafür Sorge zu tragen, dass die in ihrer Zuständigkeit liegenden notwendigen Veranlassungen getroffen werden; dies gilt auch bei der Neuherstellung von Anschlüssen von Radhaupttrouten oder Gehwegen, Radwegen und Geh- und Radwegen an eine Verkehrsfläche der Gemeinde.“

11. Im § 16 Abs. 3 entfällt der Passus „; § 36 Abs. 5 und 6 ist sinngemäß anzuwenden“.

12. Im § 17 Abs. 1 wird jeweils nach dem Wort „Querungshilfen“ der Passus „, Parkplätzen, Abstellflächen“ sowie jeweils nach dem Wort „Haltestellenbuchten“ die Wortfolge „sowie von Radhaupttrouten“ eingefügt.

13. § 17 Abs. 3 letzter Satz lautet:

„Auf den Entfall ist jedoch erforderlichenfalls von der Straßenverwaltung in geeigneter Weise aufmerksam zu machen.“

14. § 18 lautet:

„§ 18

Bauwerke und Anlagen an öffentlichen Straßen

(1) Soweit der Bebauungsplan nichts anderes festlegt, dürfen Bauwerke und sonstige Anlagen, wie lebende Zäune, Hecken, Park- und Lagerplätze, Teiche, Sand- und Schottergruben, an öffentlichen Straßen innerhalb eines Bereichs von acht Metern, bei Verkehrsflächen gemäß § 8 Abs. 1 Z 1 (Landesstraßen) innerhalb eines Bereichs von 15 Metern, neben dem Straßenrand nur mit Zustimmung der Straßenverwaltung errichtet werden. Eine solche Zustimmung ist auch bei Bauführungen über oder unter öffentlichen Straßen erforderlich. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn dadurch die gefahrlose Benützbarkeit der Straße und Rücksichten auf künftige Straßenbaumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden. Erforderlichenfalls können nähere Rahmenbedingungen über die Zustimmung vertraglich geregelt werden. Wird die Zustimmung nicht oder nicht binnen einer Frist von sechs Wochen ab schriftlicher Antragstellung erteilt, entscheidet über die Zulässigkeit die Behörde mit Bescheid, erforderlichenfalls unter Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen sowie Befristungen, wobei in diesem Verfahren der Straßenverwaltung Parteistellung zukommt.

(2) Die Beseitigung von entgegen des Abs. 1 errichteten Bauwerken oder Anlagen ist dem Eigentümer über Antrag der Straßenverwaltung von der Behörde mit Bescheid aufzutragen.

(3) Der Bestand von Bauwerken und Anlagen, die nach früheren straßenrechtlichen Bestimmungen rechtmäßig errichtet wurden, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.“

15. § 19 Abs. 2 letzter Satz entfällt.

16. Im § 20 Abs. 1 letzter Satz wird nach dem Wort „Zustimmung“ der Passus „kann erforderlichenfalls durch nähere Rahmenbedingungen vertraglich geregelt werden und“ eingefügt.

17. Im § 20 Abs. 4 erster Satz wird nach dem Wort „Bescheid“ der Passus „, erforderlichenfalls unter Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen sowie Befristungen“ eingefügt.

18. Im § 22 Abs. 1 wird nach dem Wort „Querungshilfen“ der Passus „(außer solche für Radhaupttrouten), Parkplätzen, Abstellflächen“ eingefügt.

19. Im § 22 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Die Kosten der Herstellung und des Grunderwerbs der Radhaupttrouten sowie der Querungshilfen für Radhaupttrouten einschließlich der damit verbundenen Nebenkosten sind dem Land von der Gemeinde, in deren Gebiet die Straße liegt, zu 40 % zu ersetzen.“

20. Im § 22 Abs. 2 wird nach dem Wort „Radfahrstreifen“ der Passus „, Mehrzweckstreifen“ eingefügt.

21. § 31 Abs. 1 lautet:

„(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
3. für Umbaumaßnahmen, durch die die Anlageverhältnisse nicht wesentlich verändert werden und die Schutzgüter des § 13 Abs. 1 sowie fremde Rechte nur in einem geringfügigen Ausmaß nachteilig berührt werden, dies gilt jedenfalls für
 - a) die Errichtung von Gehsteigen, Gehwegen, Radwegen oder von Geh- und Radwegen an öffentlichen Straßen,
 - b) die Errichtung von Busbuchten oder
 - c) den Umbau bestehender Knotenpunkte (zB die Errichtung von Abbiegestreifen, den Umbau von Kreuzungen in Kreisverkehre oder bei Errichtung von durch Verkehrslichtsignalanlagen geregelten Kreuzungen).

Das Bestehen oder Nichtbestehen der Bewilligungspflicht im Einzelfall ist auf Antrag der Straßenverwaltung oder der Oö. Umweltschutzbehörde von der Behörde bescheidmäßig festzustellen.“

22. *Im § 31 Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:*

„Entfällt die mündliche Verhandlung, verlieren die Nachbarn mit Erlassung des Bewilligungsbescheids ihre Stellung als Partei.“

23. *Im § 33 Abs. 2 wird jeweils das Zitat „O.ö. Bauordnung 1994“ durch das Zitat „Oö. Bauordnung 1994“ ersetzt.*

24. *Im § 33 Abs. 2 erster Satz wird nach dem Passus „nicht erteilt werden;“ folgender Halbsatz eingefügt:*

„dies gilt sinngemäß für anzeigepflichtige Bauvorhaben (§ 24a und § 25 Abs. 1 Oö. Bauordnung 1994);“

25. *Im § 33 Abs. 3 erster Halbsatz wird das Wort „drei“ durch das Wort „sechs“ ersetzt.*

26. *§ 34 Abs. 1 letzter Satz entfällt.*

27. *Im § 35 Abs. 3 wird das Wort „Bauten“ durch das Wort „Bauwerken“ ersetzt.*

28. *§ 36 Abs. 5 und 6 entfallen.*

29. *Im § 38 Abs. 1 erster Satz wird das Wort „drei“ durch das Wort „sechs“ ersetzt.*

30. *§ 38 Abs. 7 vorletzter Satz entfällt.*

31. *§ 38 Abs. 8 und 9 entfallen.*

32. *§ 40a Abs. 3 Z 3 entfällt.*

33. § 41 Abs. 1 lautet:

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

- Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 122/2022;
- Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz, BGBl. Nr. 71/1954, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 111/2010;
- Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 123/2022;
- Bundesstraßen-Übertragungsgesetz und Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, BGBl. I Nr. 50/2002.“

Artikel II

(1) Dieses Landesgesetz tritt mit dem auf seine Kundmachung im Landesgesetzblatt für Oberösterreich folgenden Monatsersten in Kraft.

(2) Bauwerke und Anlagen, die nach den bisher maßgeblichen straßenrechtlichen Vorschriften rechtmäßig errichtet wurden, künftig jedoch einer Zustimmung gemäß § 18 in der Fassung dieses Landesgesetzes bedürfen, können ohne eine derartige Zustimmung bestehen bleiben.