

Vorblatt

1. Anlass und Zweck der Neuregelung:

- 1.) Anpassung an die Novellen „Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz“ und „Außerstreit-Begleitgesetz“
- 2.) Anpassung an das Bundesstraßengesetz
- 3.) Umsetzung der „Umgebungslärmrichtlinie“ und „SUP-Richtlinie“
- 4.) Sonstige Änderungen

2. Inhalt:

s.o.

3. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

4. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Mit diesem Gesetz werden folgende Richtlinien umgesetzt:

1. Richtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
2. Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

5. Kostenfolgen der beabsichtigten Regelung:

Für das Land wird durch die Aufgabe, Lärmquellen zu lokalisieren, den dort verursachten Lärm zu messen oder zu berechnen, weiters strategische Lärmkarten zu erstellen, Aktionspläne zu erarbeiten, die Öffentlichkeit laufend zu informieren und die Berichtspflichten wahrzunehmen sowohl ein entsprechender Personalaufwand, als auch ein entsprechender Sachaufwand verursacht.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

1. Anlass und Zweck der Neuregelung, Kompetenzlage:

a) Anpassung an die Novellen „Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz“ und „Außerstreit-Begleitgesetz“

Mit BGBl. I Nr. 112/2003 wurde das Eisenbahnteilungsgesetz novelliert und der gesetzliche Kurztitel und die Abkürzung aus dokumentalistischen Gründen auf Eisenbahn- Enteignungsentschädigungsgesetz - EisBEG abgeändert. Zur Aktualisierung und Präzisierung war es erforderlich, die Verweise auf das „Eisenbahnteilungsgesetz 1954, BGBl. Nr. 71/1954“ auf die aktuelle Version des EisBEG anzupassen.

Mit dem Außerstreit – Begleitgesetz, BGBl. I Nr. 112/2003 wurde in allen Bundesgesetzen die Zuständigkeit für gerichtliche Entscheidungen über die Höhe von Enteignungsentschädigungen bei den Landesgerichten konzentriert. Es war daher in § 50 (3) das Wort „Bezirksgericht“ durch das Wort „Landesgericht“ zu ersetzen.

b) Anpassung an das Bundesstraßengesetz

Bei der Umsetzung des § 24 Abs. 1 ergaben sich immer wieder Probleme bei der Bestimmung des Messpunktes von welchem die Abstände für die Bauverbotszone zu messen sind. Es wurde daher die Definition des § 21 Abs. 4 BStG 1971 i.d. F. BGBl. Nr. 154/2004 übernommen. Ebenso erfolgte mit § 24 Abs. 1 LStVG eine Anpassung an das Bundesstraßengesetz (§ 21 Abs. 1) hinsichtlich der Möglichkeiten für eine Erteilung der Ausnahmegewilligung durch die jeweilige Straßenverwaltung. Der Absatz 6 des § 21 BStG wurde als Absatz 3 des § 24 festgeschrieben. Die Absätze 2 und 3 konnten entfallen, da diese nicht mehr zeitgemäß sind (z.B. Schmieden und Wagnerbetriebe) bzw. in der Praxis niemals relevant waren. Es war daher der § 24 in Anpassung an den § 21 BStG neu zu textieren.

Bei der Einfügung der Möglichkeit der Landesstraßenverwaltung in § 25a Abs. 2, an die Landesregierung bzw. der Gemeindestraßenverwaltung an die Gemeinde heranzutreten, handelt es sich um eine Anpassung an den § 26 Abs. 3 BStG.

c) Umsetzung der „Umgebungslärmrichtlinie“ und „SUP-Richtlinie“

Die Richtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (im Folgenden Umgebungslärmrichtlinie) ist die Basis eines gemeinsamen Europäischen Konzeptes zur Verringerung der Auswirkungen von Umgebungslärm ab näher zu bestimmenden Schwellenwerten, wobei nicht nur gesundheitlich bedenkliche Lärmpegel ins Auge gefasst werden, sondern auch die Vorarbeiten geleistet werden sollen, um als Belästigung empfundenen Umgebungslärm eindämmen zu können.

Der operative Kerninhalt der Umgebungsrichtlinie ist die Einführung von so genannten „strategischen Lärmkarten“ mit denen Flächen bzw. Zonen, in denen sich bestimmte Lärmquellen befinden, mit den Lärmpegeln und der Ausbreitung des Lärm dargestellt werden sollen. Auf den strategischen Lärmkarten aufbauend sind „Aktionspläne“ auszuarbeiten. Weiters sieht die Umgebungslärmrichtlinie die Festlegung – einschließlich der grundsätzlichen technischen Anknüpfungspunkte – von Lärmindizes vor, die in sämtlichen Mitgliedsstaaten zur Lärmbewertung verwendet werden sollen.

Die bundesrechtliche Regelung umfasst nur Maßnahmen des Bundes, die sich auf den Umgebungslärm beziehen dem Menschen ausgesetzt sind, nämlich durch den Straßenverkehr, eingeschränkt auf die Straßen der Kategorien A und S, Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr, dem Flugverkehr im Bereich von Flughäfen und mit dem Betreiben bestimmter Anlagen (IPPC-Anlagen).

Die vollständige Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie macht daher nicht nur die Erlassung bundesgesetzlicher Regelung notwendig, sondern erfordert zusätzlich technische Präzisierungen sowie ergänzende Regelungen im Kompetenzbereich der Länder.

Die Zuständigkeit des Landes zur Erlassung des vorliegenden Gesetzes ergibt sich aus Art 15 B-VG i.V.m. Art 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Straßen sofern es sich nicht um Bundesstraßen – Autobahnen und Schnellstraßen handelt).

Der Lärm kann also so genannte „Querschnittsmaterie“ nur insoweit Gegenstand landesgesetzlicher Regelungen sein, als diese in Zusammenhang mit Verwaltungsmaterien stehen, zu deren gesetzlicher Regelung oder Vollziehung sie nach der Kompetenzverteilung befugt sind. Dementsprechend verbleibt ein Regelungsbedarf für jenen Verkehrslärm „auf Hauptverkehrsstraßen“ und Straßenverkehr in Ballungsräumen, der nicht auf Bundesstraßen im Sinne des Bundesstraßengesetzes 1971 i.d.F. des BGBl. I Nr. 1127/2003 verursacht wird.

Hinweis:

Der Bund hat zwischenzeitlich zur Umsetzung dieser Richtlinie das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BundeslärmG), BGBl. I Nr. 60/2005 erlassen, das alle im Kompetenzbereich des Bundes gelegenen Lärmquellen (Bundesstraßen, Eisenbahn, Flughäfen, „IPPC-Anlagen“) abschließend geregelt.

Das Land Steiermark hat sich entschlossen die Umsetzung der beiden Anknüpfungspunkte „Straßenlärm“ und „Lärm von IPPC-Anlagen“ getrennt in verschiedenen Materiengesetzen umzusetzen, obwohl Verkehrsemissionen rechtsdogmatisch bisher nicht Gegenstand des Steiermärkischen Landes- Straßenverwaltungsgesetzes sind.

Das Steiermärkische Raumordnungsgesetz 1974 enthält nähere Regelungen darüber, unter welchen Voraussetzungen eine Umweltprüfung nach der SUP-Richtlinie erforderlich ist und wie das diesbezügliche Verfahren abgewickelt werden muss. Der Entwurf beschränkt sich daher darauf, auf diese sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen zu verweisen.

Die „gesamte“ Umsetzung erfolgte auch in möglichster Anlehnung an das BundeslärmG, da vom Bund gewünscht wurde, dass eine in technischer Hinsicht abgestimmte Vorgangsweise dazu führt, dass letztlich strategische Lärmkarten des Bundes und jene der Länder (die etwa in Ballungsgebieten den Lärm von Landesstraßen entsprechend erfassen und dokumentieren) kompatibel sind und eine einheitliche Öffentlichkeitsinformation und Wahrnehmung der Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission ermöglicht wird. Auch die Aktionspläne sollen zwischen Bund und Ländern abgestimmt werden.

Soweit Lärm, der von der betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb der Wohnungen verursacht wird, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz und in Verkehrsmitteln vom Geltungsbereich ausgenommen ist, entspricht dies den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie (Art 2 Abs. 2).

d) Sonstige Änderungen

Von den Regionen wird immer häufiger eine leistungsfähige Anbindung an das hochrangige Straßennetz (Autobahn und Schnellstraße) gefordert, um die Leistungsfähigkeit der Landesstraßen als hochrangige Anbindung zu erhalten. Hier bietet die STVO die Möglichkeit der Erklärung einer Straße zur „Autostraße“ im § 43 Abs. 3 lit.b.

Auf diesen Straßen besteht ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit unter 60 km/h. Somit ist die Verlegung des Langsamverkehrs (Mopeds, Traktoren, Mopedautos und Fahrräder) auf eine Begleitstraße erforderlich. Es ist Aufgabe der Gemeinde, für die lokale Erreichbarkeit durch den Langsamverkehr und für die Grundstücksanbindungen zu sorgen.

Es besteht daher das Erfordernis, diese neue Art der Straße als Gemeindestraße gesetzlich zu definieren. Daher wurde in § 7 Abs. 1 Zif. 4 diese Definition für Begleitstraßen eingefügt.

Weil jedoch durch die Errichtung der Begleitstraße auch dem Interesse des Landes an überregionalen Verbindungen (Landesstraße als Autostraße) Rechnung getragen wird, wurde die Pflicht des Landes für die Herstellung dieser Begleitstraße im § 39 festgeschrieben. Für die Erhaltung hat – wie für alle Gemeindestraßen – die Gemeinde zu sorgen. Wenn jedoch durch die Errichtung der Begleitstraße ein zusätzlicher Nutzen für Dritte gegeben ist, können diese für die Planung, den Bau oder die Erhaltung zur Beitragsleistung herangezogen werden.

In der Praxis führte der Anbau auf landwirtschaftlichen Flächen aber auch die Errichtung von Anlagen, die keiner behördlichen Genehmigung bedürfen (wofür daher auch keine Bauverbotszone gilt) im Bereich von Zu- und Abfahrten an Straßen aufgrund der Höhe (z.B. Maispflanzungen oder Hecken) immer wieder zu gefährlichen Sichtbehinderungen. Es war daher Absatz 6 in den § 25 aufzunehmen.

§ 25a wurde mit der letzten Novelle geändert, wobei es offensichtlich zu diesem Redaktionsversehen kam. Es besteht kein vernünftiger Grund, die Zustimmung der Landesstraßenverwaltung für Zu- und Abfahrten zu Grundstücken an Landesstraßen auf das Ortsgebiet einzuschränken. Es war daher im § 25a Abs. 1 die Einschränkung auf das Ortsgebiet zu streichen.

Offensichtlich wurde bei der Einfügung des § 25a bei der letzten Novelle auch übersehen, eine Verwaltungsstrafbestimmung bei Nichteinhaltung festzulegen, zumal der § 25 „alt“ sehr wohl unter Strafsanktion stand. Es war daher § 56 Abs. 1 dahingehend zu ändern.

§ 26 Abs. 2 war hinsichtlich der Ableitung von Oberflächenwasser insofern anzupassen, als die Textierung „Schlammableitung“ nicht mehr zeitgemäß ist.

Bei der Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen ist es immer wieder erforderlich, vor allem für den Naturschutz Ausgleichsflächen zur Verfügung zu stellen, deren Erwerb in der Praxis oft schwer möglich ist. Es wurde daher die Enteignungsmöglichkeit, beispielsweise für ökologische Ausgleichsflächen, in Anlehnung an § 24 h Abs. 15 UVP-G in § 48 Abs. 1 eingefügt.

2. Inhalt:

s.o.

3. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

4. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Novelle dient auch der Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (im Folgenden Umgebungslärmrichtlinie) im Bereich der Straßen, die sich in der Kompetenz des Landes befinden. Zudem soll im geregelten Bereich (vor allem im Zusammenhang mit der Erstellung von Aktionsplänen) auch eine Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme erfolgen.

5. Kostenfolgen der beabsichtigten Regelung:

Für das Land wird durch die Aufgabe, Lärmquellen zu lokalisieren, den dort verursachten Lärm zu messen oder zu berechnen, weiters strategische Lärmkarten zu erstellen, Aktionspläne zu erarbeiten, die Öffentlichkeit laufend zu informieren und die Berichtspflichten wahrzunehmen sowohl ein entsprechender Personalaufwand, als auch ein entsprechender Sachaufwand verursacht.

Durch die erforderliche Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie im LStVG werden dem Land neue, kostenwirksame Aufgaben übertragen, die in dieser konkreten und umfassenden Form bisher nicht durchzuführen waren. Diese Kosten sind notwendig, um den gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen nachkommen zu können.

Einer groben Abschätzung nach sind bis 2007 rund 80 km, bis 2012 rund 320 km Landesstraßen betroffen. (Zu sonstigen Straßen in Ballungsräumen kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden, da die Definition des Ballungsraumes noch nicht feststeht). Die verfügbaren Abschätzungsparameter für die Erstellung der strategischen Lärmkarten gestalten konkrete Kostenansätze schwierig. So schwanken die geschätzten Kosten für die Lärmkartierung zwischen €650 je Streckenkilometer zur Grundlagenerarbeitung (erste Berechnung der Lärmkarten behördenintern – Quelle Erläuterungen zum Bundes – Umgebungslärmschutzgesetz) und €4000 pro Kilometer (fertige Erstellung von Lärmkarten bei Fremdvergabe).

Seriöse Schätzungen sind jedoch kaum möglich, zumal viele weitere notwendige Parameter derzeit unbekannt sind bzw. erst mit der Erstellung der Durchführungsverordnung definiert werden (z.B. Definition des Ballungsraumes, Standard der Messungen,.....). Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich die tatsächlichen Kosten im oberen Bereich des o.a Kostenrahmens bewegen, da die für das Land Steiermark ermittelten Hauptverkehrsstraßen durchwegs durch dicht verbautes Gebiet führen. Die Kosten für die Erstellung der Lärmkarten hängen nämlich von der Bebauungsart der Umgebung ab. Je nachdem ob es um unverbautes Gebiet, ein mit Einzelgebäuden bebautes Gebiet, ein Gebiet mit lockerer Verbauung oder um ein Ortsgebiet mit geschlossener Verbauung handelt, können die geschätzten Kosten pro Straßenkilometer um ein vielfaches differieren.

Hinsichtlich des Aufwandes, den die Umsetzung der Aktionspläne verursachen wird, können auch keine konkreten Angaben gemacht werden. Ob und in welchem Ausmaß Lärmmaßnahmen erforderlich sein werden, ob diese finanziell aufwändig sind oder unter Umständen bereits durch entsprechende Berücksichtigungen bei künftigen Planungen Verbesserungen möglich sind, wird von den Ergebnissen der Lärmermittlung abhängen. Da auf Aktionspläne zwar „Bedacht zu nehmen ist“, subjektiv öffentliche Rechte jedoch dadurch nicht begründet werden, hängt die Umsetzung zusätzlich vom politischen Willen des jeweiligen Landes ab.

Der erforderliche Personalaufwand gründet sich auf die Zusammenarbeit mit den anderen Mitgliedstaaten (Länderkompetenz!), auf die Vergabetätigkeiten, auf die hohe Wahrscheinlichkeit der erforderlichen jährlichen Adaptierung der Lärmkarten, auf die notwendige Information und Würdigung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit und auf die Koordination der Lärmkartenerstellung und wird daher mit mindestens zwei zusätzlichen Personen beziffert.

Die übrigen Änderungen des Landes-Straßenverwaltungsgesetzes werden sich personell nur geringfügig (eventuell zusätzliche Behördenverfahren durch § 24 Abs. 3 und § 25a Abs. 2) auswirken.

II. Besonderer Teil

Zu § 7 und § 39

Begleitstraßen sind, sofern noch nicht bestehende Gemeindestraßen als solche herangezogen wurden, mit Verordnung der Gemeinde gem. § 8 Abs. 3 LStVG zu solchen zu erklären oder es ist festzustellen, dass bestehende Gemeindestraßen Begleitstraßen sind.

Die Kosten für die Errichtung einer Begleitstraße trägt die Landesstraßenverwaltung bzw. können auch Dritte zur Mitfinanzierung herangezogen werden, so fern sie durch die Herstellung einer Begleitstraße einen wesentlichen Vorteil erlangen (z.B. Aufschließung von Betriebsgrundstücken, Begleitstraße wird breiter und dadurch kostenspieleriger ausgebaut als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr nötig wäre). Für die Erhaltung der Begleitstraße hat im Gegenzug die Gemeinde zu sorgen, auch hier ist die Beteiligung Dritter möglich. Durch die Erklärung zu einer Begleitstraße hat die Gemeinde die Möglichkeit, bestimmte Verkehrsteilnehmer des überregionalen Verkehrs von der allgemeinen Benützung der Begleitstraße auszuschließen (z.B. Schwerverkehr).

Zu §§ 16a Abs. 3, 27 Abs. 4 und 50 Abs. 1, 2, und 5

Zur Aktualisierung und Präzisierung war es erforderlich, die Verweise auf das „Eisenbahnteilungsgesetz 1954, BGBl. Nr. 71/1954“ auf die aktuelle Version des EisbEG, BGBl. 112/2003 anzupassen. Zu ändern waren daher die §§ 16a Abs. 3, 27 Abs. 4 50 Abs. 1, 2, und 5 des LStVG.

Zu § 16a Abs 6

Die Neueinfügung der Materie Umgebungslärm in das Landesstraßenverwaltungsgesetz erfordert auch eine Normierung der Bedachtnahme auf zukünftige Aktionspläne bereits in der Planungs- und Bauphase von Landesstraßenprojekten, welche hier geregelt wird.

Zu § 24

In der Praxis erwies sich die Einschränkung auf „baubehördliche“ Genehmigung als zu eng, zumal viele Anlagen, die der Genehmigung durch andere Materiegesetze (z.B. WRG, Rohrleitungsgesetz, Forstgesetz, Starkstromwegegesetz etc.) unterliegen, ebenso geeignet sind, Straßenanlagen zu beeinträchtigen. Im Bundesstraßengesetz findet sich im übrigen keinerlei Einschränkung auf eine behördliche Genehmigung mehr – sondern ist die Errichtung aller Bauten und Anlagen in der Bauverbotszone grundsätzlich untersagt. Ausnahmen im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung sind weiterhin möglich und sind zu erteilen, wenn die im § 24 festgelegten Bedingungen vorliegen.

Wie im § 25 a geregelt, soll jedoch auch hier der Betroffene bei Nichteinigung die Möglichkeit haben, im Behördenwege zu einer Entscheidung zu gelangen.

Die Neudefinition der Bemessung für die Bauverbotszone wurde aus dem Bundesstraßengesetz übernommen, da sie sich in der Praxis bewährt hat, insofern die Landes-Straßenverwaltung namens der Bundesstraßenverwaltung diese Bestimmung vollzogen und seit Übernahme der Bundesstraßen im April 2002 auch weiterhin sinngemäß angewendet hat.

Zu § 25 Abs. 6

Die Definition „Pflanzungen“ ist weit auszulegen. Es kann sich um Hecken, Baumreihen, Alleen, Buschwerk, landwirtschaftliche Nutzpflanzen etc. handeln – eben alle Pflanzungen die den Sichraum zu beeinträchtigen geeignet sind.

Zu § 25 a

Wie bereits oben erwähnt, war die Einschränkung auf das Ortsgebiet ein offensichtliches Redaktionsversehen bei der letzten Novelle und daher zu streichen.

Durch die Einfügung des letzten Satzes haben die Organisationseinheiten Landes-Straßenverwaltung bzw. Gemeindestraßenverwaltung – als Träger von Privatrechten (Privatwirtschaftsverwaltung) – die Möglichkeit bei der jeweilig zuständigen Behörde einen Antrag zu stellen. Dies korrespondiert mit der Antragsmöglichkeit des Betroffenen.

Zu § 26 Abs. 2

§ 26 Abs. 2 war hinsichtlich der Wasserableitung insofern anzupassen, als die Textierung „Schlammableitung“ nicht mehr zeitgemäß ist.

Zu § 48 Abs. 1

Hier wurde wie oben beschrieben die Enteignungsmöglichkeit, beispielsweise für ökologische Ausgleichsflächen, in Anlehnung an § 24 h Abs. 15 UVP-G in § 48 Abs. 1 eingefügt.

Zu § 50 Abs. 3

Mit dem Außerstreit – Begleitgesetz, BGBl. I Nr. 112/2003 wurde in allen Bundesgesetzen die Zuständigkeit für gerichtliche Entscheidungen über die Höhe von Enteignungsentschädigungen bei den Landesgerichten konzentriert. Es war daher in § 50 (3) das Wort „Bezirksgericht“ durch das Wort „Landesgericht“ zu ersetzen.

Zu Abschnitt VII, § 53

Die Regelung der Materie „Umgebungsärm“ soll in einem eigenen Abschnitt VII. eingefügt werden, um mit der Systematik des LStVG nicht zu brechen.

In Abs. 1 lit. a) werden die für folgende Änderungen einschlägigen Begriffsbestimmungen verbal beschrieben. Die angeführten Definitionen sind eng an die Begriffsbestimmungen der Umgebungsärmrichtlinie und der ÖAL-Richtlinie 36 Blatt 2 angelehnt. Die Einschränkung des Begriffes „Umgebungsärm“ auf den Verursacher Straßenverkehr ergibt sich aus der Regelungskompetenz dieses Landesgesetzes. Gleichzeitig wird ausgeschlossen, dass Lärm, der von betroffenen Personen selbst verursacht wird, sowie Lärm in Verkehrsmitteln als Umgebungsärm im Sinne dieses Gesetzes betrachtet wird.

Abs. 1 lit. b)

Die Definition der „Lärmindizes“ beschreibt gemittelte Lärmpegel (Schallpegel) in Dezibel über bestimmte Zeitabschnitte. Wie von der umzusetzenden Richtlinie sinngemäß vorgegeben, gibt es einen umfassenden Lärmindex für einen Zeitabschnitt von 24 Stunden und dazu eigene Lärmindizes für Tag, Abend und Nacht, wobei der Schwellwert für den Abend um 5 Dezibel und der Schwellwert für die Nacht um 10 Dezibel unter dem Tageswert liegen soll. Neu für Österreich ist damit die Einführung eines Abendzeitraumes bei der Lärmpegelerfassung. Betreffend die Festlegung des Abendzeitraumes sprachen sich auch die Bundesländer mehrheitlich für den Zeitraum von 19.00 bis 22.00 Uhr aus, ein angemessener Zeitabschnitt der durchaus auch im allgemeinen Verständnis als Abend aufgefasst wird.

Abs. 1 lit c)

Die Aufgabe „Ballungsräume (§ 3 Abs. 4) zu definieren, ergibt sich aus der umzusetzenden Richtlinie 2002/49/EG. Diese Bezeichnung wird lediglich zur Umschreibung von bestimmten geschlossenen besiedelten Gebieten mit einer – von den Mitgliedstaaten näher festzulegenden – Bevölkerungsdichte pro Quadratkilometer für Zwecke der Erhebung und (kartographischen) Darstellung des vom Geltungsbereich dieses Gesetzes erfassten Lärm in diesen Gebieten verwendet. Diese Definition steht in keinerlei anderem Zusammenhang, insbesondere auch nicht etwa mit Gesichtspunkten der Raumordnung oder Planung, der städtischen Entwicklung (ein solcher Zusammenhang ist schon wegen der dafür nicht gegebenen Zuständigkeit des Bundes ausgeschlossen).

Die ganz genaue, gebiets- und flächenmäßig auf Karten dargestellte Festlegung der „Lärmballungsräume“ soll auf Grundlage der in der Definition enthaltenen Kriterien mit Verordnung gemäß Abs 6 durch die Landesregierung erfolgen.

Abs. 1 lit e)

Analog zum Geltungsbereich des Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetzes sind strategische Lärmkarten für die in Abs. 1 lit. a definierte Lärmquelle, im Konkreten ist dies ausschließlich der Straßenverkehr, zu erstellen. Die strategischen Lärmkarten dienen der Darstellung der Lärmsituation im Allgemeinen sowie der Erkennbarkeit jener örtlichen Bereiche, in denen das Lärmausmaß die mit der Verordnung bestimmten Schwellenwerte übersteigt. Die

strategischen Lärmkarten haben der Umgebungslärmrichtlinie (Anhang IV) zu Folge umfassenden Anforderungen zu entsprechen. In der ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 2 sind diese Anforderungen nach in Österreich gängigen technischen Kriterien adaptiert.

Abs. 1 lit f)

Eine genaue Feststellung dieser Grenzwerte bzw. Schwellenwerte wird als eine vom Stand der Technik abhängige Bewertungsgröße als langfristig variabel angesehen und daher mit Verordnung gem. Abs. 6 jeweils den aktuellen Gegebenheiten entsprechend festzulegen sein.

Abs. 3 und 4

Für die Bereiche der strategischen Lärmkarten sind Aktionspläne zu erstellen, wobei im Falle der Überschreitung der mit Verordnung festgelegten Schwellenwerte geeignete Maßnahmen zur Lärminderung in diesen Aktionsplänen vorzusehen sind. Aktionspläne sind als nicht hoheitliche, programmatische Maßnahmenkataloge anzusehen, aus denen keine rechtliche Verpflichtung der Behörde zur Umsetzung gefolgert werden kann. Aktionspläne haben keinen normativen Inhalt, sondern lediglich deskriptiven Charakter und begründen keine subjektiven Rechte Dritter. Siehe dazu auch die Einfügung von Abs. 6 zu § 16a!

Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne wird eine Zusammenarbeit mit den zur Umsetzung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes berufenen Behörden anzustreben sein, um die treffenden Maßnahmen aufeinander abzustimmen.

Zusätzlich zur Lärmabbildung entlang der „Hauptverkehrsstraßen“ sind die entsprechend kartographisch umgesetzten Darstellungen der Lärmpegel und der - ausbreitung in der Umgebung der in die Kompetenz des LStVG fallenden Verkehrswege in den Ballungsräumen zu erstellen.

Abs. 6, Verordnungsermächtigung

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten, der Aktionspläne und der Information der Öffentlichkeit sind umfangreiche technische Detailfestlegungen notwendig. Im Sinne einer Vergleichbarkeit der in ganz Österreich erstellten strategischen Lärmkarten wie auch unter dem Aspekt, dass diese Lärmkarten im Bereich des Straßenverkehrs zusammenzuführen sind, sind einheitliche technische Standards notwendig. Da diese einer absehbaren dynamischen Entwicklung unterliegen, ist die Festlegung im Wege einer Verordnung sinnvoll. So beabsichtigt die Kommission die Einführung einheitlicher Berechnungsverfahren für die gesamte europäische Union. Die Verordnungsermächtigung ermöglicht auch eine einfachere Abstimmung mit den Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes für die Bereiche der Ballungsräume und der Schwellenwerte, hier sind vom Bund ebenfalls im BundeslärmG Verordnungsermächtigungen vorgesehen.

Abs. 7

Die angegebenen Erstellungsfristen sind in Anlehnung an das BundeslärmG um 1 Monat verkürzt, sodass der Bund seinen Berichtspflichten an die Kommission nachkommen kann. Aus Übersichtsgründen wurden die Fristen für die erstmalige Erstellung der Lärmkarten und Aktionspläne in einem Paragraphen zusammengefasst.

Abs. 8

Der Systematik des Landes-Straßenverwaltungsgesetzes folgend fällt die Verpflichtung zur Erstellung von Lärmkarten und Aktionsplänen für Landesstraßen in die Zuständigkeit der Landesregierung und für Gemeindestraßen in die Zuständigkeit der Gemeinden.

Die zusammenfassende Berichtspflicht an den Bund trifft die Landesregierung.

Für die Grenzgebiete ist mit benachbarten Mitgliedsstaaten zusammenzuarbeiten.

Abschnitt VIII. Allgemeines und Schlussbestimmungen lautet nach Einfügen des neuen „Abschnittes VII. Umgebungslärm“ die neue Bezeichnung des früheren Abschnittes VII..

Zu § 56

Offensichtlich wurde bei der Einfügung des § 25a bei der letzten Novelle auch übersehen, eine Verwaltungsstrafbestimmung bei Nichteinhaltung festzulegen, zumal der § 25 „alt“ sehr wohl unter Strafsanktion stand. Es war daher § 56 Abs. 1 dahingehend zu ändern.

Textgegenüberstellung LStVG 1964 - Novelle

geltender Text

§ 7.

(1) Die unter dieses Gesetz fallenden Straßen sind in folgende

Gattungen eingereiht:

1. Landesstraßen, das sind Straßen, die wegen ihrer besonderen Bedeutung

für den Verkehr oder für die Wirtschaft des Landes oder größerer Teile

desselben zu solchen erklärt wurden (§ 8).

2. Eisenbahn-Zufahrtstraßen, das sind jene außerhalb eines

Ortsstraßennetzes gelegenen öffentlichen Straßen, welche die

Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmestellen mit der nächst

erreichbaren, dem Bahnhofverkehr entsprechenden öffentlichen Straße

(Ortsplatz) vermitteln und als solche erklärt wurden (§ 8).

3. Konkurrenzstraßen, das sind solche Straßen, die vom Land auf Grund von

Vereinbarungen unter Beitragsleistung des Bundes oder einer oder

mehrerer Gemeinden oder Interessenten neu angelegt, instandgesetzt

oder erhalten werden (§ 8).

4. Gemeindestraßen, das sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr

innerhalb von Gemeinden oder zwischen Nachbargemeinden dienen und zu

solchen erklärt wurden (§ 8). Als Gemeindestraßen gelten auch alle

öffentlichen Verkehrsanlagen, die nicht zu einer anderen Gattung der

Straßen gehören.

5. Öffentliche Interessentenwege, das sind

vorgeschlagener Text

§ 7

(1) Die unter dieses Gesetz fallenden Straßen sind in folgende

Gattungen eingereiht:

1. Landesstraßen, das sind Straßen, die wegen ihrer besonderen Bedeutung

für den Verkehr oder für die Wirtschaft des Landes oder größerer Teile

desselben zu solchen erklärt wurden (§ 8).

2. Eisenbahn-Zufahrtstraßen, das sind jene außerhalb eines

Ortsstraßennetzes gelegenen öffentlichen Straßen, welche die

Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmestellen mit der nächst

erreichbaren, dem Bahnhofverkehr entsprechenden öffentlichen Straße

(Ortsplatz) vermitteln und als solche erklärt wurden (§ 8).

3. Konkurrenzstraßen, das sind solche Straßen, die vom Land auf Grund von

Vereinbarungen unter Beitragsleistung des Bundes oder einer oder

mehrerer Gemeinden oder Interessenten neu angelegt, instand gesetzt

oder erhalten werden (§ 8).

4. Gemeindestraßen, das sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr

innerhalb von Gemeinden oder zwischen Nachbargemeinden dienen und zu

solchen erklärt wurden (§ 8). ***Begleitstraßen sind gleichlaufend zu Landesstraßen führende Gemeindestraßen von örtlicher Bedeutung. Sie dienen vor allem dem Langsamverkehr, der von der Benutzung der durch sie begleitenden Landesstraßen ausgeschlossen ist oder sie sind überwiegend nur zur Erreichung einer bestimmten Anzahl von Liegenschaften bestimmt.***

Straßen für den öffentlichen Verkehr von örtlicher Bedeutung, die überwiegend nur für die Besitzer

oder Bewohner einer beschränkten Anzahl von Liegenschaften dienen und

als solche erklärt wurden (§ 8).

(2) Besonders angelegte Radfahrwege bilden, sofern sie neben einer

Straße führen, in der Regel einen Bestandteil der betreffenden Straße.

§ 16a

(1) Bei der Planung und beim Bau von Landesstraßen ist vorzuzorgen,

dass Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr

auf der Landesstraße so weit herabgesetzt werden, als dies durch einen

im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren

Aufwand erreicht werden kann, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen

der Art der Nutzung des der Landesstraße benachbarten Geländes

zumutbar ist. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

(2) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu

erwartenden Verkehr auf der Landesstraße kann auch dadurch erfolgen,

dass auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete

Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden,

Einbau von Lärmschutzfenstern u. dgl., sofern die Erhaltung und

allfällige Wiederherstellung durch den

Begleitstraßen müssen ausdrücklich zu solchen erklärt werden. Als Gemeindestraßen gelten auch alle

öffentlichen Verkehrsanlagen, die nicht zu einer anderen Gattung der

Straßen gehören.

5. Öffentliche Interessentenwege, das sind Straßen für den öffentlichen

Verkehr von örtlicher Bedeutung, die überwiegend nur für die Besitzer

oder Bewohner einer beschränkten Anzahl von Liegenschaften dienen und

als solche erklärt wurden (§ 8).

(2) Besonders angelegte Radfahrwege bilden, sofern sie neben einer

Straße führen, in der Regel einen Bestandteil der betreffenden Straße.

§ 16a

(1) Bei der Planung und beim Bau von Landesstraßen ist vorzuzorgen,

dass Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr

auf der Landesstraße so weit herabgesetzt werden, als dies durch einen

im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren

Aufwand erreicht werden kann, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen

der Art der Nutzung des der Landesstraße benachbarten Geländes

zumutbar ist. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

(2) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu

erwartenden Verkehr auf der Landesstraße kann auch dadurch erfolgen,

dass auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete

Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden,

Einbau von Lärmschutzfenstern u. dgl., sofern die Erhaltung und

allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer

Eigentümer oder einen Dritten
sichergestellt ist.

(3) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch

Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 kein entsprechender Erfolg erzielt werden

kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder

Grundstücksteile vom Land
(Landesstraßenverwaltung) nach den

Grundsätzen der §§ 48 bis 50 und der §§ 4 bis 8 des

Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, eingelöst werden,

sofern durch den zu erwartenden Verkehr auf der Landesstraße die

Benützung eines auf diesem Grundstück oder Grundstücksteil bestehenden

Gebäudes unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleiches gilt, wenn die

unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer

Landesstraße, z. B. durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.

(4) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 finden auch für Maßnahmen

Anwendung, die gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr

auf bestehenden Landesstraßen gesetzt werden.

(5) Für den Fall, dass sich Maßnahmen in der Umgebung von

Landesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen

auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als

Baumaßnahmen an der Landesstraße, können auch solche anstelle dieser

Baumaßnahmen getroffen werden.

oder einen Dritten
sichergestellt ist.

(3) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch

Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 kein entsprechender Erfolg erzielt werden

kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder

Grundstücksteile vom Land
(Landesstraßenverwaltung) nach den

Grundsätzen *des Abschnittes II Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz-EisbEG in der Fassung BGBl. I Nr. 112/2003*, eingelöst werden,

sofern durch den zu erwartenden Verkehr auf der Landesstraße die

Benützung eines auf diesem Grundstück oder Grundstücksteil bestehenden

Gebäudes unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleiches gilt, wenn die

unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer

Landesstraße, z. B. durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.

(4) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 finden auch für Maßnahmen

Anwendung, die gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr

auf bestehenden Landesstraßen gesetzt werden.

(5) Für den Fall, dass sich Maßnahmen in der Umgebung von

Landesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen

auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als

Baumaßnahmen an der Landesstraße, können auch solche anstelle dieser

Baumaßnahmen getroffen werden.

(6) Auf in Aktionsplänen gem. § 63 vorgesehene Maßnahmen ist bei der Planung und beim Bau von Landesstraßen Bedacht zu nehmen. Subjektiv – öffentliche Rechte werden dadurch nicht begründet.

§ 24.

(1) Bei Bauführungen, die einer baubehördlichen Genehmigung bedürfen,

ist in Durchzugsstrecken die Baulinie, insofern eine solche schon

festgesetzt ist, einzuhalten. Im übrigen dürfen derartige Bauführungen

bei Landes-, Eisenbahn-Zufahrt- und Konkurrenzstraßen innerhalb einer

Entfernung von 15 m von der Straßengrenze nur mit Zustimmung der

Straßenverwaltung erfolgen. Bei Gemeindestraßen und öffentlichen

Interessentenwegen gilt das gleiche für eine Entfernung bis zu 5 m.

Bei Einfriedungen, welche den Luftdurchzug behindern, ist, auch wenn

keine baubehördliche Bewilligung für sie notwendig ist, die Errichtung

innerhalb einer Entfernung von 2 m von der Straßengrenze nur mit

Bewilligung der Straßenverwaltung zulässig. Als Straßengrenze hat

jener Linienzug zu gelten, der die Straße samt deren Anlagen, soweit

sie für den gesicherten Bestand der Straße notwendig sind, abgrenzt.

Dieser Linienzug muß nicht in allen Fällen mit der Straßengrundgrenze

zusammenfallen.

(2) Bei Errichtung von Gebäuden, die zu Zwecken dienen, welche mit

einem regelmäßigen Parken oder sonstigem häufigen Anhalten von

Fahrzeugen verbunden sind (gast- und schankgewerbliche Betriebe,

Schmieden, Wagnerbetriebe, Automobilwerkstätten und dergleichen), kann

die Straßenverwaltung zur Hintanhaltung ungünstiger Rückwirkung auf

die Verkehrssicherheit auch eine über die im Abs. 1 genannten Ausmaße

hinausgehende Entfernung der Anlage von der

§ 24

(1) Bei Bauführungen, die einer behördlichen Genehmigung bedürfen, ist in Durchzugsstrecken die Baulinie, insofern eine solche schon festgesetzt ist, einzuhalten.

In einer Entfernung bis 15 m beiderseits von Landesstraßen bzw. in einer Entfernung von 5 m beiderseits von Gemeindestraßen und öffentlichen Interessentenwegen dürfen derartige Bauführungen nicht vorgenommen, sowie Einfriedungen nicht angelegt und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden.

Das Land (Landesstraßenverwaltung) bzw. die Gemeinde hat auf Antrag Ausnahmen zuzustimmen soweit dadurch Rücksichten auf den Bestand der Straßenanlagen, die Verkehrssicherheit und Rücksichten auf die künftige Verkehrsentwicklung nicht beeinträchtigt werden.

Wird die Zustimmung nicht binnen 6 Wochen nach Einlagen des Antrages erteilt, so entscheidet auf Antrag die Landesregierung bzw. die Gemeinde über die Ausnahmegenehmigung. Die Landesstraßenverwaltung ist in diesem Verfahren Partei im Sinne des § 8 AVG 1991 i.d.g.F.

Die einschlägigen polizeilichen Straßenvorschriften bleiben unberührt.

(2) Bei Einfriedungen, welche keiner behördlichen Genehmigung unterliegen, ist die Errichtung innerhalb einer Entfernung von 2 m von der Straßengrenze nur mit Zustimmung der Landesstraßenverwaltung zulässig.

Die Entfernung der im Absatz 1 genannten Zonen ist vom äußeren Rand des Straßengrabens, bei aufgedämmten Straßen vom Böschungsfuß, bei im Gelände eingeschnittenen Straßen von der oberen Einschnittböschungskante, in Ermangelung von Gräben und Böschungen von der äußeren Begrenzungslinie der Straßenbankette zu messen.

(3) Die Landesregierung/die Gemeinde hat auf Antrag des Landes (Landesstraßenverwaltung) /der Gemeinde die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Verursachers anzuordnen.

Straßengrenze fordern.

(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 gelten nicht für öffentliche

Eisenbahnen oder öffentliche Flughäfen oder Grundstücke, die Zwecken

der Heeresverwaltung dienen.

(4) In rücksichtswürdigen Fällen kann die Straßenverwaltung

Erleichterungen gewähren, wenn die Sicherheit des Verkehrs und die

Straßenerhaltung dies gestatten.

§ 25.

(1) Teiche, Sand- und Schottergruben, die an einer Straße liegen,

müssen vom Grundeigentümer (Nutzungsberechtigten) auf seine Kosten

entsprechend eingefriedet werden.

(2) Verrichtungen, die die Straße zu gefährden geeignet sind, dürfen,

unbeschadet der etwa nach anderen Vorschriften erforderlichen

behördlichen Genehmigung, nur mit Zustimmung der Straßenverwaltung

erfolgen.

(3) Steinsprengungen, Anlagen zum Abfeuern von Pöllern sowie

Schießstätten sind, abgesehen von den etwa sonst notwendigen

Bewilligungen, nur dann in der Nähe von Straßen zu gestatten, wenn

nach den örtlichen Verhältnissen oder durch entsprechende Vorkehrungen

jede Gefährdung der Straße und des Verkehrs vermieden wird.

(4) Holz und anderes Material darf nur in einem solchen Abstand von

der Straßengrenze gelagert und muß derart gesichert werden, daß es den

Verkehr nicht gefährdet und die Sicht nicht beeinträchtigt.

(5) Straßengräben dürfen nur mit Bewilligung und nach den Weisungen

§ 25.

(1) Teiche, Sand- und Schottergruben, die an einer Straße liegen,

müssen vom Grundeigentümer (Nutzungsberechtigten) auf seine Kosten

entsprechend eingefriedet werden.

(2) Verrichtungen, die die Straße zu gefährden geeignet sind, dürfen,

unbeschadet der etwa nach anderen Vorschriften erforderlichen

behördlichen Genehmigung, nur mit Zustimmung der Straßenverwaltung

erfolgen.

(3) Steinsprengungen, Anlagen zum Abfeuern von Pöllern sowie

Schießstätten sind, abgesehen von den etwa sonst notwendigen

Bewilligungen, nur dann in der Nähe von Straßen zu gestatten, wenn

nach den örtlichen Verhältnissen oder durch entsprechende Vorkehrungen

jede Gefährdung der Straße und des Verkehrs vermieden wird.

(4) Holz und anderes Material darf nur in einem solchen Abstand von

der Straßengrenze gelagert und muß derart gesichert werden, daß es den

Verkehr nicht gefährdet und die Sicht nicht beeinträchtigt.

(5) Straßengräben dürfen nur mit Bewilligung und nach den Weisungen

(6) Im Bereich von öffentlichen und

der Straßenverwaltung überbrückt oder muldenförmig ausgepflastert werden. Die Kosten der Herstellung und Erhaltung dieser Anlagen sind

von dem betreffenden Grundeigentümer (Nutzungsberechtigten) zu tragen.

Das Überfahren der Straßengräben ohne Überbrückung oder Auspflasterung

ist verboten.

(6) (entfallen)

(7) Das Einackern der Straßengräben sowie die Abdämmung oder

Verschlammung der Fahrbahn oder der Straßengräben ist untersagt.

(8) Die an der Straße liegenden Äcker dürfen in einer Entfernung von 4

m von der Straßengrenze (§ 24 Abs. 1) nur gleichlaufend mit der Straße

gepflügt und geeeggt werden. Muß infolge der örtlichen Verhältnisse im

Winkel zur Straße gepflügt werden, so ist dafür zu sorgen, daß

zwischen der Straßengrenze und dem Bruchfeld ein zum Wenden des

Gespannes und des Pfluges genügender Raum freigehalten wird, Ausnahmen

hievon kann die Straßenverwaltung bewilligen.

§ 25a

(1) Anschlüsse von öffentlichen Straßen sowie von nichtöffentlichen

Straßen und Wegen oder Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken **in**

Ortsgebieten an Landesstraßen dürfen nur mit Zustimmung des Landes

(Landesstraßenverwaltung), entsprechende Anschlüsse an Verkehrsflächen

von Gemeinden nur mit Zustimmung der Gemeinde

(Gemeindestraßenverwaltung) angelegt oder abgeändert werden. Die

Zustimmung ist zu erteilen, wenn hiedurch für die Leistungsfähigkeit

nichtöffentlichen Anschlüssen zu Straßen dürfen Pflanzungen oder sonstige Anlagen die Mindestsichtweiten nicht einschränken.

(7) Das Einackern der Straßengräben sowie die Abdämmung oder

Verschlammung der Fahrbahn oder der Straßengräben ist untersagt.

(8) Die an der Straße liegenden Äcker dürfen in einer Entfernung von 4

m von der Straßengrenze (§ 24 Abs. 1) nur gleichlaufend mit der Straße

gepflügt und geeeggt werden. Muß infolge der örtlichen Verhältnisse im

Winkel zur Straße gepflügt werden, so ist dafür zu sorgen, daß

zwischen der Straßengrenze und dem Bruchfeld ein zum Wenden des

Gespannes und des Pfluges genügender Raum freigehalten wird, Ausnahmen

hievon kann die Straßenverwaltung bewilligen.

§ 25a

(1) Anschlüsse von öffentlichen Straßen sowie von nichtöffentlichen

Straßen und Wegen oder Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken an Landesstraßen dürfen nur mit Zustimmung des Landes

(Landesstraßenverwaltung), entsprechende Anschlüsse an Verkehrsflächen

von Gemeinden nur mit Zustimmung der Gemeinde

(Gemeindestraßenverwaltung) angelegt oder abgeändert werden. Die

Zustimmung ist zu erteilen, wenn hiedurch für die Leistungsfähigkeit

der Landesstraße bzw. der Verkehrsflächen der Gemeinde keine Nachteile

der Landesstraße bzw. der Verkehrsflächen der Gemeinde keine Nachteile

zu erwarten sind und dies den Rücksichten auf die künftige

Verkehrsentwicklung und den in § 16 enthaltenen Grundsätzen nicht

widerspricht. Die Kosten des Baues und der Erhaltung dieser Straßen

und Weganschlüsse sowie allfälliger Änderungen sind vom Erhalter der

angeschlossenen Straße oder des angeschlossenen Weges zu tragen.

(2) Wird die Zustimmung nach Abs.1 nicht erteilt, so entscheidet über

die Zulässigkeit des Anschlusses an Landesstraßen die Landesregierung,

über die Zulässigkeit des Anschlusses an Verkehrsflächen der Gemeinden

die Gemeinde mit Bescheid. In diesem Verfahren kommt der

Straßenverwaltung, an deren Verkehrsfläche angeschlossen werden soll,

Parteistellung zu. Die Beseitigung entgegen dieser Vorschrift

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

zuständigen Behörde mit Bescheid aufzutragen.

(3) Die Kosten des Baues, der Erhaltung und allfälliger Änderungen von

Anschlüssen im Sinne des Abs. 1 sind von der Gemeinde, die an eine

Verkehrsfläche des Landes angeschlossen hat bzw. vom Grundeigentümer

der angeschlossenen Grundstücke zu tragen.

zu erwarten sind und dies den Rücksichten auf die künftige

Verkehrsentwicklung und den in § 16 enthaltenen Grundsätzen nicht

widerspricht. Die Kosten des Baues und der Erhaltung dieser Straßen

und Weganschlüsse sowie allfälliger Änderungen sind vom Erhalter der

angeschlossenen Straße oder des angeschlossenen Weges zu tragen.

(2) Wird die Zustimmung nach Abs.1 nicht erteilt, so entscheidet über

die Zulässigkeit des Anschlusses an Landesstraßen die Landesregierung,

über die Zulässigkeit des Anschlusses an Verkehrsflächen der Gemeinden

die Gemeinde mit Bescheid. In diesem Verfahren kommt der

Straßenverwaltung, an deren Verkehrsfläche angeschlossen werden soll,

Parteistellung zu. Die Beseitigung entgegen dieser Vorschrift

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

zuständigen Behörde mit Bescheid aufzutragen. **Die Landesregierung hat auf Antrag der Landesstraßenverwaltung bzw. die Gemeinde auf Antrag der Gemeindestraßenverwaltung bei geänderten Verhältnissen die Anpassung oder die gänzliche Entfernung der Zu- und Abfahrten an Landesstraßen bzw. Gemeindestraßen, mit Bescheid auf Kosten des Anschlussberechtigten anzuordnen.**

(3) Die Kosten des Baues, der Erhaltung und allfälliger Änderungen von

Anschlüssen im Sinne des Abs. 1 sind von der Gemeinde, die an eine

Verkehrsfläche des Landes angeschlossen hat bzw. vom Grundeigentümer

der angeschlossenen Grundstücke zu tragen.

(1) Die Straßenverwaltung ist berechtigt, einen Streifen von 1 m

Breite der an die Straße angrenzenden, nicht bewirtschafteten oder

sonst nicht genutzten Grundstücke zeitweilig zur Ablagerung von

Schotter, Straßenkot, Grabenaushub und Straßenbaumaterialien zu

benützen, wenn hierfür wegen der geringen Breite des Straßengrundes

kein entsprechender Platz zur Verfügung steht. Ferner ist die

Straßenverwaltung berechtigt, auf den an die Straße angrenzenden

Grundstücken Schneezäune anzubringen und andere zur Hintanhaltung von

Schneeverwehungen, Lawinen, Steinschlägen u. dgl. erforderliche

Vorkehrungen zu treffen.

(2) Der Anrainer hat die Wasser- und Schlammableitung von der Straße

auf seinen Grund zu dulden. Kotfänger oder ähnliche Vorrichtungen

dürfen nicht in einer der Straße nachteiligen Weise angelegt werden.

Es ist verboten, Hausabwässer, Abwässer aus Betrieben und Jauche auf

die Straße oder in die Straßengräben abzuleiten. Die Ableitung der

Dachwässer, Drainagewässer, Brunnenwasser und sonstiger gereinigter

Flüssigkeiten bedarf der Zustimmung der Straßenverwaltung.

(3) Waldungen (Baumbestände) und Gebüsche, die nicht Schutz- oder

Bannwälder im Sinne der forstgesetzlichen Vorschriften sind und an

Straßen grenzen, sind auf Verlangen der Straßenverwaltung in einer den

Erfordernissen des Verkehrs und der Erhaltung der Straße im Einzelfall

entsprechenden Entfernung vom Grundbesitzer (Nutzungsberechtigten)

abzuholzen oder auszulichten oder nach einer

(1) Die Straßenverwaltung ist berechtigt, einen Streifen von 1 m

Breite der an die Straße angrenzenden, nicht bewirtschafteten oder

sonst nicht genutzten Grundstücke zeitweilig zur Ablagerung von

Schotter, Straßenkot, Grabenaushub und Straßenbaumaterialien zu

benützen, wenn hierfür wegen der geringen Breite des Straßengrundes

kein entsprechender Platz zur Verfügung steht. Ferner ist die

Straßenverwaltung berechtigt, auf den an die Straße angrenzenden

Grundstücken Schneezäune anzubringen und andere zur Hintanhaltung von

Schneeverwehungen, Lawinen, Steinschlägen u. dgl. erforderliche

Vorkehrungen zu treffen.

(2) Der Anrainer hat die **durch die ordnungsgemäße Erhaltung der Straße verursachte Wasserabteilung** von der Straße auf seinen Grund zu dulden. Kotfänger oder ähnliche Vorrichtungen dürfen nicht in einer der Straße nachteiligen Weise angelegt werden.

Es ist verboten, Hausabwässer, Abwässer aus Betrieben und Jauche auf

die Straße oder in die Straßengräben abzuleiten. Die Ableitung der

Dachwässer, Drainagewässer, Brunnenwasser und sonstiger gereinigter

Flüssigkeiten bedarf der Zustimmung der Straßenverwaltung.

(3) Waldungen (Baumbestände) und Gebüsche, die nicht Schutz- oder

Bannwälder im Sinne der forstgesetzlichen Vorschriften sind und an

Straßen grenzen, sind auf Verlangen der Straßenverwaltung in einer den

Erfordernissen des Verkehrs und der Erhaltung der Straße im Einzelfall

entsprechenden Entfernung vom Grundbesitzer (Nutzungsberechtigten)

abzuholzen oder auszulichten oder nach einer bestimmten Betriebsweise

bestimmten Betriebsweise
zu bewirtschaften. Die Entfernung von der Straßengrenze ist höchstens mit 6 m und bei Straßen, die vorwiegend dem lokalen Verkehrsbedürfnisse dienen, mit höchstens 3 m festzusetzen.
(4) Lebende Zäune und Hecken sollen mindestens 2 m von der Straßengrenze (§ 24 Abs. 1) entfernt sein und die Straße nicht mehr als 1 m überragen; sie sollen so beschaffen sein, daß der Luftzug dadurch nicht behindert wird und der Schnee durchfallen kann. Lebende Zäune und Hecken, die diesen Anforderungen nicht genügen, sind auf Verlangen der Straßenverwaltung entsprechend zu ändern oder zu versetzen.
(5) Durch Maßnahmen, die die Straßenverwaltung gemäß Abs. 1 oder 2 trifft, dürfen dem Grundeigentümer (Nutzungsberechtigten), soweit als tunlich, keine Wirtschafterschwernisse bereitet werden.

§ 27.

(1) Über die Notwendigkeit und den Umfang der nach § 26 in Betracht kommenden Maßnahmen entscheidet bei Landes-, Eisenbahn-Zufahrt- und Konkurrenzstraßen die Landesregierung, bei Gemeindestraßen und öffentlichen Interessentenwegen die Gemeinde. In den Fällen des Abs. 3 ist die Bezirksforstinspektion zu hören.
(2) Wird der Grundeigentümer im Falle des § 25 Abs. 2 in der freien Benutzung seines Grundes, die ihm schon vor dem Bestand der Straße rechtmäßig zustand, beschränkt, so hat er gegen die Straßenverwaltung

zu bewirtschaften. Die Entfernung von der Straßengrenze ist höchstens mit 6 m und bei Straßen, die vorwiegend dem lokalen Verkehrsbedürfnisse dienen, mit höchstens 3 m festzusetzen.
(4) Lebende Zäune und Hecken sollen mindestens 2 m von der Straßengrenze (§ 24 Abs. 1) entfernt sein und die Straße nicht mehr als 1 m überragen; sie sollen so beschaffen sein, daß der Luftzug dadurch nicht behindert wird und der Schnee durchfallen kann. Lebende Zäune und Hecken, die diesen Anforderungen nicht genügen, sind auf Verlangen der Straßenverwaltung entsprechend zu ändern oder zu versetzen.
(5) Durch Maßnahmen, die die Straßenverwaltung gemäß Abs. 1 oder 2 trifft, dürfen dem Grundeigentümer (Nutzungsberechtigten), soweit als tunlich, keine Wirtschafterschwernisse bereitet werden.

§ 27.

(1) Über die Notwendigkeit und den Umfang der nach § 26 in Betracht kommenden Maßnahmen entscheidet bei Landes-, Eisenbahn-Zufahrt- und Konkurrenzstraßen die Landesregierung, bei Gemeindestraßen und öffentlichen Interessentenwegen die Gemeinde. In den Fällen des Abs. 3 ist die Bezirksforstinspektion zu hören. (1)
(2) Wird der Grundeigentümer im Falle des § 25 Abs. 2 in der freien Benutzung seines Grundes, die ihm schon vor dem Bestand der Straße rechtmäßig zustand, beschränkt, so hat er gegen die Straßenverwaltung

Anspruch auf angemessene Entschädigung für die ihm hiedurch verursachten vermögensrechtlichen Nachteile. Der Anspruch auf eine solche Entschädigung steht dem Grundeigentümer ferner zu, wenn infolge einer über Antrag der Straßenverwaltung auf Grund des § 26 Abs. 3 verfügten Wirtschaftsbeschränkung der nachhaltige Ertrag der betroffenen Liegenschaft im Verhältnis zu ihrer bisherigen Gesamtnutzung eine wesentliche Minderung erfährt.

(3) Macht die Straßenverwaltung von dem ihr nach § 26 Abs. 1 zustehenden Recht Gebrauch oder wird von ihr auf Grund des § 26 Abs. 2 Wasser oder Schlamm von der Straße auf fremde Grundstücke abgeleitet, so hat sie dem Eigentümer oder wenn hiedurch bloß ein Nutzungsberechtigter geschädigt wird, diesem den hiedurch erlittenen Schaden zu ersetzen. Der Anspruch auf Schadloshaltung setzt aber im Falle des § 26 Abs. 2 voraus, daß der Grundeigentümer (Nutzungsberechtigte) durch die Wasser- oder Schlammableitung eine empfindliche Einbuße erlitten hat.

(4) Kommt über die von der Straßenverwaltung nach Abs. 2 oder 3 zu leistende Entschädigung oder Schadloshaltung keine gütliche Vereinbarung zustande, so entscheidet hierüber die im Abs. 1 genannte Behörde. Für die Ermittlung und das Ausmaß der Entschädigung gelten dem Sinne nach die Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954.

§ 39.

Anspruch auf angemessene Entschädigung für die ihm hiedurch verursachten vermögensrechtlichen Nachteile. Der Anspruch auf eine solche Entschädigung steht dem Grundeigentümer ferner zu, wenn infolge einer über Antrag der Straßenverwaltung auf Grund des § 26 Abs. 3 verfügten Wirtschaftsbeschränkung der nachhaltige Ertrag der betroffenen Liegenschaft im Verhältnis zu ihrer bisherigen Gesamtnutzung eine wesentliche Minderung erfährt.

(3) Macht die Straßenverwaltung von dem ihr nach § 26 Abs. 1 zustehenden Recht Gebrauch oder wird von ihr auf Grund des § 26 Abs. 2 Wasser oder Schlamm von der Straße auf fremde Grundstücke abgeleitet, so hat sie dem Eigentümer oder wenn hiedurch bloß ein Nutzungsberechtigter geschädigt wird, diesem den hiedurch erlittenen Schaden zu ersetzen. Der Anspruch auf Schadloshaltung setzt aber im Falle des § 26 Abs. 2 voraus, daß der Grundeigentümer (Nutzungsberechtigte) durch die Wasser- oder Schlammableitung eine empfindliche Einbuße erlitten hat.

(4) Kommt über die von der Straßenverwaltung nach Abs. 2 oder 3 zu leistende Entschädigung oder Schadloshaltung keine gütliche Vereinbarung zustande, so entscheidet hierüber die im Abs. 1 genannte Behörde. Für die Ermittlung und das Ausmaß der Entschädigung gelten dem Sinne nach die Bestimmungen *der Abschnitte II und IV des Eisenbahnteilungsgesetz-EisbEG in der Fassung BGBl. I Nr. 112/2003*

§ 39

(1) Die Gemeinden haben innerhalb ihres Gebietes für die Herstellung

und Erhaltung der Gemeindestraßen zu sorgen.

(2) Durch die Bestimmung des Abs. 1 werden anderweitige

Verpflichtungen sowie mit anderen Gemeinden getroffene Vereinbarungen

nicht berührt. In Streitfällen über solche Verpflichtungen oder wenn

der Verpflichtete seiner Verbindlichkeit nicht nachkommt, obliegt bis

zu deren Austragung die weitere Erhaltung der Straße der Gemeinde,

vorbehaltlich der Ersatzansprüche für die Aufwendungen. Über solche

Verpflichtungen und Ersatzansprüche hat die im § 23 Abs. 3 genannte

Behörde zu entscheiden.

§ 48.

(1) Bei Neuanlage, Verlegung und Umbau von Straßen, die im § 7 unter

Z. 1, 2, 3 und 4 genannt sind, sowie für die dazugehörigen baulichen

Anlagen und für die Erhaltung solcher Straßen und Anlagen besteht ein

Anspruch auf Enteignung auf Grund der nach § 47 vorgenommenen

Feststellungen unter der Voraussetzung, daß deren Notwendigkeit für

die Herstellung und Benützung der Straße für den öffentlichen Verkehr

erwiesen ist. Ebenso besteht ein Anspruch auf Enteignung hinsichtlich

jener Landesstraßen, die durch das Bundesstraßen-Übernahmegesetz 2002,

LGBI. Nr. 89/2002, als Landesstraßen übernommen wurden und für die

(1) Die Gemeinden haben innerhalb ihres Gebietes für die Herstellung

und Erhaltung der Gemeindestraßen zu sorgen. **Die Herstellung der Begleitstraßen obliegt der Landesstraßenverwaltung. Wenn mit der Begleitstraße ein Nutzen für Dritte verbunden ist, können diese Beiträge zu Planung, Bau oder Erhaltung leisten.**

(2) Durch die Bestimmung des Abs. 1 werden anderweitige

Verpflichtungen sowie mit anderen Gemeinden getroffene Vereinbarungen

nicht berührt. In Streitfällen über solche Verpflichtungen oder wenn

der Verpflichtete seiner Verbindlichkeit nicht nachkommt, obliegt bis

zu deren Austragung die weitere Erhaltung der Straße der Gemeinde,

vorbehaltlich der Ersatzansprüche für die Aufwendungen. Über solche

Verpflichtungen und Ersatzansprüche hat die im § 23 Abs. 3 genannte

Behörde zu entscheiden.

§ 48.

(1) Bei Neuanlage, Verlegung und Umbau von Straßen, die im § 7 unter

Z. 1, 2, 3 und 4 genannt sind, sowie für die dazugehörigen baulichen

Anlagen und für die Erhaltung solcher Straßen und Anlagen besteht ein

Anspruch auf Enteignung auf Grund der nach § 47 vorgenommenen

Feststellungen unter der Voraussetzung, daß deren Notwendigkeit für

die Herstellung und Benützung der Straße für den öffentlichen Verkehr

erwiesen ist. Ebenso besteht ein Anspruch auf Enteignung hinsichtlich

jener Landesstraßen, die durch das Bundesstraßen-Übernahmegesetz 2002,

LGBI. Nr. 89/2002, als Landesstraßen übernommen wurden und für die

bereits vor der Übernahme durch das Land eine Verordnung gemäß § 4 des

Bundesstraßengesetzes 1971 bestanden hat. Zu diesem Zweck kann das

Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung,

Einschränkung oder Aufhebung von dinglichen Rechten an solchen

Liegenschaften durch Enteignung in Anspruch genommen werden. Auch

können hiefür durch Enteignung die zur Gewinnung von Steinen,

Schotter, Sand u. dgl., dann für die Anlage von Ablagerungsplätzen,

Zufahrten, Park- und Abstellplätze, Haltestellenbuchten

Straßenwärterhäusern und anderen Baulichkeiten erforderlichen

Grundstücke erworben werden.

(2) Für die Neuanlage, die Verlegung, den Umbau und für Zwecke der

Erhaltung öffentlicher Interessentenwege kann die Enteignung von der

Gemeinde unter den im Abs. 1 angeführten Bedingungen in Anspruch

genommen werden.

§ 50.

(1) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung

entscheidet die im § 49 genannte Behörde unter sinngemäßer Anwendung

des Eisenbahnteilungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, wobei auch auf

die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist.

Kommen hiebei Grundstücke in Betracht, die öffentlichen Zwecken

dienen, so ist im Einvernehmen mit den zur Wahrung dieser öffentlichen

Interessen zuständigen Behörden vorzugehen.

(2) Das Enteignungserkenntnis hat zugleich eine

bereits vor der Übernahme durch das Land eine Verordnung gemäß § 4 des

Bundesstraßengesetzes 1971 bestanden hat. Zu diesem Zweck kann das

Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung,

Einschränkung oder Aufhebung von dinglichen Rechten an solchen

Liegenschaften durch Enteignung in Anspruch genommen werden. Auch

können hiefür durch Enteignung die zur Gewinnung von Steinen,

Schotter, Sand u. dgl., dann für die Anlage von Ablagerungsplätzen,

Zufahrten, Park- und Abstellplätze, Haltestellenbuchten

Straßenwärterhäusern und anderen Baulichkeiten, **sowie für die Durchführung von Maßnahmen, die eine Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens bilden**, erforderlichen Grundstücke erworben werden.

(2) Für die Neuanlage, die Verlegung, den Umbau und für Zwecke der

Erhaltung öffentlicher Interessentenwege kann die Enteignung von der

Gemeinde unter den im Abs. 1 angeführten Bedingungen in Anspruch

genommen werden.

§ 50.

(1) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung

entscheidet die im § 49 genannte Behörde unter sinngemäßer Anwendung

der Abschnitte II und IV des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz-EisbEG in der Fassung BGBl. I Nr. 112/2003, wobei auch auf

die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist.

Kommen hiebei Grundstücke in Betracht, die öffentlichen Zwecken

dienen, so ist im Einvernehmen mit den zur Wahrung dieser öffentlichen

Interessen zuständigen Behörden vorzugehen. (2) (3)

Bestimmung über die Höhe der Entschädigung zu enthalten. Diese ist auf Grund der Schätzung beideter unparteiischer Sachverständiger unter Beobachtung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, aufgestellten Grundsätze zu ermitteln. Insbesondere hat der Wert der besonderen Vorliebe sowie die Werterhöhung, welche der Gegenstand der Enteignung infolge der Anlage der Straße erfährt, bei der Berechnung der Entschädigung außer Betracht zu bleiben.

(3) Jeder der beiden Teile kann, wenn er sich durch den Bescheid der im § 49 genannten Behörde über die Höhe der Entschädigung benachteiligt erachtet, innerhalb 8 Wochen nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides die Feststellung des Betrages der Entschädigung bei jenem Bezirksgericht begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Wird die gerichtliche Entscheidung angerufen, so tritt der Bescheid der Behörde über die Höhe der zu leistenden Entschädigung mit dem Zeitpunkt der Anrufung des Gerichtes außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Entscheidung kann nur mit Zustimmung des Gegners zurückgezogen werden. Die Höhe der im Verwaltungsweg festgesetzten Entschädigung kann mit Berufung nicht angefochten werden.

(4) Der Vollzug des rechtskräftigen Enteignungserkenntnisses kann nicht gehindert werden, sobald der von der Behörde ermittelte Entschädigungsbetrag oder eine Sicherheit für die erst nach Vollzug der Enteignung zu leistende Entschädigung gerichtlich erlegt ist.

(2) Das Enteignungserkenntnis hat zugleich eine Bestimmung über die Höhe der Entschädigung zu enthalten. Diese ist auf Grund der Schätzung beideter unparteiischer Sachverständiger unter Beobachtung der *im Abschnitt II des Eisenbahnteilungsgesetzes-EisbEG in der Fassung BGBl. I Nr. 112/2003*, aufgestellten Grundsätze zu ermitteln. Insbesondere hat der Wert der besonderen Vorliebe sowie die Werterhöhung, welche der Gegenstand der Enteignung infolge der Anlage der Straße erfährt, bei der Berechnung der Entschädigung außer Betracht zu bleiben.

(3) Jeder der beiden Teile kann, wenn er sich durch den Bescheid der im § 49 genannten Behörde über die Höhe der Entschädigung benachteiligt erachtet, innerhalb 8 Wochen nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides die Feststellung des Betrages der Entschädigung bei jenem *Landesgericht* begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Wird die gerichtliche Entscheidung angerufen, so tritt der Bescheid der Behörde über die Höhe der zu leistenden Entschädigung mit dem Zeitpunkt der Anrufung des Gerichtes außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Entscheidung kann nur mit Zustimmung des Gegners zurückgezogen werden. Die Höhe der im Verwaltungsweg festgesetzten Entschädigung kann mit Berufung nicht angefochten werden.

(5) Auf gerichtliche Verfahren zur Ermittlung der Entschädigung, auf deren Feststellung durch Übereinkommen sowie auf die Wahrnehmung der Ansprüche, welche dritten Personen aus der Entschädigung auf Grund ihrer dinglichen Rechte zustehen, sind die

(5) Auf gerichtliche Verfahren zur Ermittlung der Entschädigung, auf

deren Feststellung durch Übereinkommen sowie auf die Wahrnehmung der

Ansprüche, welche dritten Personen aus der Entschädigung auf Grund

ihrer dinglichen Rechte zustehen, sind die Bestimmungen des

Eisenbahnteilungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, sinngemäß anzuwenden.

§ 53

(entfallen)

Bestimmungen des

**Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz-
EisbEG in der Fassung BGBl. I Nr. 112/2003,**
sinngemäß anzuwenden.

VIII. Abschnitt

Umgebungslärm

§ 53

(1) „Begriffsbestimmungen“

a) „Umgebungslärm“ sind jene zu unzumutbaren Belastungen des Menschen beitragende Geräusche im Freien, die von menschlichen Aktivitäten verursacht werden und vom Straßenverkehr ausgehen. Lärm, der von betroffenen Personen selbst verursacht wird, sowie Lärm in Verkehrsmitteln ist kein Umgebungslärm im Sinne dieses Gesetzes.

b) Die Lärmindizes

„Lden“ (Tag-Abend-Nacht-Index) für die allgemeine Belastung,

„Lday“ (Taglärmindex) für die Belastung während des Tages,

„Levening“ (Abendlärmindex) für die Belastung während des Abends,

„Lnight“ (Nachtlärmindex) für die Belastung in der Nacht,

beschreiben die gemittelte Lärmbelastung für die genannten Tageszeitabschnitte in Dezibel (dB)

c) „Ballungsraum“ bezeichnet ein tatsächlich zusammenhängendes, sich gegebenenfalls auch über mehrere Gemeinden erstreckendes bestimmtes Gebiet mit städtischem Charakter und einer

durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von mindestens 1000 Einwohner pro km² des Gemeindegebietes oder Gemeindegebietsteiles und einer insgesamt 100.000 Einwohnerübersteigenden Einwohnerzahl.

Durch Verordnung gem. Abs. 6 werden jene Flächen ausgewiesen, welche Ballungsräume im Sinne dieser Definition sind.

d) „Hauptverkehrsstraßen“ sind Straßen, mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio Kraftfahrzeugen pro Jahr.

e) „strategische Lärmkarte“ ist eine Karte zur Gesamtbewertung der auf den Umgebungslärm zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet; unter Ausarbeitung versteht man die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindizes mit der Beschreibung der Überschreitung der relevanten Grenzwerte oder Schwellenwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindexes ausgesetzt sind.

f) „Schwellenwerte für die Aktionsplanung“ sind Werte, getrennt nach Schallquelle und Lärmindex, bei deren Überschreitung Maßnahmen in den Aktionsplänen, insbesondere nach Maßgabe dieses Gesetzes in Erwägung zu ziehen oder einzuführen sind.

g) „Aktionsplan“ ist ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung.

h) „Bewertung“ ist jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindizes oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen.

(2) Bewertungsmethoden und Lärmindizes

Für die Ermittlung der Lärmindizes Lden und

Lnicht sind die Beschreibungen und Gleichungen gem. der nach Abs. 6 zu erlassenden Verordnung anzuwenden.

Die derart ermittelten Lärmindizes sind bei der Ausarbeitung und Überprüfung von strategischen Lärmkarten zu verwenden.

(3) Strategische Lärmkarten

Erstmalig gem. Abs. 7 lit a) und danach alle 5 Jahre sind von der Landesregierung und den betroffenen Gemeinden strategische Lärmkarten für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und für Straßen in Ballungsräumen auszuarbeiten oder es sind bereits bestehende strategische Lärmkarten zu überprüfen.

(4) Aktionspläne

Erstmalig gem. Abs. 7 lit. b) und danach alle 5 Jahre ist von der Landesregierung und den betroffenen Gemeinden ein Aktionsplan für Gebiete an sämtlichen Hauptverkehrsstraßen und für Straßen in Ballungsräumen auszuarbeiten oder anhand aktueller Erfordernisse, die sich aus dem Lärmschutz, der Lärminderung oder Lärmverhütung ergeben, zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

(5) Information der Öffentlichkeit

a)Die Entwürfe von Aktionsplänen und die zugehörigen strategischen Lärmkarten sind von der Landesregierung öffentlich aufzulegen und über elektronische Medien allgemein zugänglich zu machen. Die Art und der Inhalt der Information hat nach der gem. Abs.6 lit. b) zu erlassenden Verordnung zu erfolgen.

b) Jedermann kann innerhalb von 6 Wochen nach öffentlicher Auflage dazu eine schriftliche Stellungnahme abgeben. Die Stellungnahmen sind zusammenfassend zu würdigen. Zu Berücksichtigung dieser Stellungnahmen ist eine Dokumentation zu erstellen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

(6) Verordnungsermächtigung

Durch Verordnung der Landesregierung werden

die näheren Regelungen zur Beschreibung

der Lärmindezes,

der Bewertungsmethoden für Lärmindezes

*der Schwellenwerte und Methoden zur Bewertung
der gesundheitsschädlichen Auswirkungen,*

*der Anforderungen für die Ausarbeitung von
strategischen Lärmkarten und von Aktionsplänen
sowie zusätzlich notwendiger Angaben*

*der genauen räumlichen Festlegung der
Ballungsräume*

*der elektronischen Datenformate für die
Übermittlung der strategischen Lärmkarten,
Aktionspläne und Berichte*

festgelegt.

(7) Fristen

*a) Die Landesregierung hat erstmalig strategische
Lärmkarten auszuarbeiten,*

*bis spätestens 31. Mai 2007 für
Hauptverkehrsstraßen mit einem
Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen
Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr und für in
Ballungsräumen mit mehr als 250.000
Einwohnern gelegene Straßen;*

*bis spätestens 31. Mai 2012 für
Hauptverkehrsstraßen und zusätzlich für in
Ballungsräumen gelegene Straßen*

*b) Die Landesregierung hat erstmalig Aktionspläne
auszuarbeiten,*

*1. bis spätestens 31. Mai 2008 für
Hauptverkehrsstraßen mit einem
Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen
Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr und
für in Ballungsräumen mit mehr als 250.000
Einwohnern gelegene
Straßen;*

*2. bis spätestens 31. Mai 2013 für
Hauptverkehrsstraßen und
zusätzlich für alle in Ballungsräumen gelegene
Straßen ;*

(8)

Die Gemeinden haben die Lärmkarten und die Aktionspläne der Landesregierung zugänglich zu machen sowie spätestens 3 Monate vor den im § 66 genannten Fristen als Bericht zu übermitteln.

Die Landesregierung führt die strategischen Lärmkarten und Aktionspläne zusammen. Die strategischen Lärmkarten sind mit den zugehörigen zu übermittelnden Angaben dem Bund zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln. Die Aktionspläne einschließlich einer Kurzfassung sind dem Bund zugänglich zu machen und als Bericht zu übermitteln.

Die strategischen Lärmkarten und Aktionspläne müssen den Mindestanforderungen der nach Abs. 6 zu erlassenden Verordnung entsprechen.

(9)

Für eine allenfalls erforderliche Prüfung der Aktionspläne vor seiner Erlassung oder Änderung gemäß RL 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-RL) sind die Bestimmungen der §§ 3 Abs. 3-7 und 3a des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes 1974 sowie die damit zusammenhängenden Verfahrensbestimmungen sinngemäß anzuwenden.

VII. Abschnitt Allgemeine und
Schlussbestimmungen
§ 56.

(1) Die Übertretungen der §§ 5, 24, 25, 26, 52, 54 und 55 sind als

Verwaltungsübertretungen von der
Bezirksverwaltungsbehörde mit einer

Geldstrafe bis zu EUR 2.180,-, im Falle der
Uneinbringlichkeit mit

Arrest bis zu 6 Wochen, zu bestrafen. Die
einfließenden Strafgeelder

kommen der Straßenverwaltung zur Verwendung
für Straßenzwecke zu.

2) Die Strafbarkeit nach §55 ist jedoch nur dann
gegeben, wenn der Schaden vorsätzlich oder in
einem erheblichen Ausmaß verursacht wurde.

VIII. Abschnitt Allgemeine und
Schlussbestimmungen
§ 56.

(1) Die Übertretungen der §§ 5, ~~24-26~~, 52, 54 und
55 sind als

Verwaltungsübertretungen von der
Bezirksverwaltungsbehörde mit einer

Geldstrafe bis zu EUR 2.180,-, im Falle der
Uneinbringlichkeit mit

Arrest bis zu 6 Wochen, zu bestrafen. Die
einfließenden Strafgeelder

kommen der Straßenverwaltung zur Verwendung für
Straßenzwecke zu.

2) Die Strafbarkeit nach §55 ist jedoch nur dann
gegeben, wenn der Schaden vorsätzlich oder in
einem erheblichen Ausmaß verursacht wurde.

§ 60

Inkrafttreten von Novellen

(1) Die Änderung der §§ 7 Abs. 1 Z. 4, 16a Abs. 3 und 6, 24, 25 Abs.1 und 6, 26 Abs. 2, 27 Abs. 4, 48 Abs. 1, 50 Abs. 1, 2, 3, und 5, 53 und 56 sowie die Einfügungen der §§ 25a Abs. 2, 39 Abs. 1, und 60, durch die Novelle LGBl. Nr. treten mit dem auf die Kundmachung folgenden Tag in Kraft.