

TE Vwgh Erkenntnis 1989/7/6 88/06/0230

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 06.07.1989

Index

Wege- und Straßenrecht

001 Verwaltungsrecht allgemein

10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG)

96/01 Bundesstraßengesetz

Norm

BStG 1971 §17

BStG 1971 §20

BStG 1971 §7

BStG 1971 §7a

B-VG Art18 Abs2

VwRallg

1. BStG 1971 § 17 heute
2. BStG 1971 § 17 gültig ab 30.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2026
3. BStG 1971 § 17 gültig von 17.11.2023 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 143/2023
4. BStG 1971 § 17 gültig von 10.05.2006 bis 16.11.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2006
5. BStG 1971 § 17 gültig von 01.04.1983 bis 09.05.2006 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 63/1983
1. BStG 1971 § 20 heute
2. BStG 1971 § 20 gültig ab 28.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 156/2021
3. BStG 1971 § 20 gültig von 01.01.2014 bis 27.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 96/2013
4. BStG 1971 § 20 gültig von 10.05.2006 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2006
5. BStG 1971 § 20 gültig von 01.01.2005 bis 09.05.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 112/2003
6. BStG 1971 § 20 gültig von 30.03.2002 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2002
7. BStG 1971 § 20 gültig von 22.03.1990 bis 29.03.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 159/1990
1. BStG 1971 § 7 heute
2. BStG 1971 § 7 gültig ab 30.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 78/2026
3. BStG 1971 § 7 gültig von 28.07.2021 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 156/2021
4. BStG 1971 § 7 gültig von 14.01.2017 bis 27.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 5/2017
5. BStG 1971 § 7 gültig von 10.05.2006 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2006
6. BStG 1971 § 7 gültig von 01.04.2002 bis 09.05.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2002
7. BStG 1971 § 7 gültig von 22.03.1990 bis 31.03.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 159/1990

1. BStG 1971 § 7a heute
2. BStG 1971 § 7a gültig ab 28.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 156/2021
3. BStG 1971 § 7a gültig von 14.01.2017 bis 27.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 5/2017
4. BStG 1971 § 7a gültig von 10.05.2006 bis 13.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2006
5. BStG 1971 § 7a gültig von 01.01.2005 bis 09.05.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 154/2004
6. BStG 1971 § 7a gültig von 22.03.1990 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 159/1990

1. B-VG Art. 18 heute
2. B-VG Art. 18 gültig ab 01.07.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
3. B-VG Art. 18 gültig von 01.01.2004 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
4. B-VG Art. 18 gültig von 01.01.2002 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/2001
5. B-VG Art. 18 gültig von 01.01.1999 bis 31.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/2001
6. B-VG Art. 18 gültig von 01.01.1999 bis 31.12.1996 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 8/1999
7. B-VG Art. 18 gültig von 01.01.1997 bis 31.12.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/2001
8. B-VG Art. 18 gültig von 19.12.1945 bis 31.12.1996 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
9. B-VG Art. 18 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):

AW 88/06/0068

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Draxler und die Hofräte Mag. Onder, Dr. Würth, Dr. Leukauf und Dr. Giendl als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Hinterwirth, über die Beschwerde 1) des A und 2) der B, beide vertreten durch Dr. C, Rechtsanwalt, gegen den Bescheid des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten vom 7. Dezember 1988, Zl. 890.655/15-VI/11a-88, betreffend eine Enteignung für den Ausbau einer Bundesstraße (mitbeteiligte Partei: Bund - Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch den Landeshauptmann von Oberösterreich), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben dem Bund Aufwendungen in der Höhe von je S 1.380,-- (zusammen somit S 2.760,--) und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von je S 4.635,-- (zusammen somit S 9.270,--) binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Die mitbeteiligte Partei beantragte am 11. November 1986 die dauernde bzw. vorübergehende Enteignung der für den Ausbau der Bundesstraße B 152, Seeleiten-Straße, im Baulos „Seeleiten III“ (km 12,948 bis 13,665) erforderlichen Grundflächen im Umfang der angeschlossenen Pläne. Aus den Unterlagen ergibt sich eine Kronenbreite der Straße von 9,25 m (Fahrbahn 7 m inklusive der befestigten Randstreifen; bergseitiger Schrammbord 0,75 m; Gehweg 1,50 m mit Nutzbreite von 1,25 m).

Im Dezember 1986 fand eine mehrtägige mündliche Verhandlung statt. Der verkehrstechnische Amtssachverständige führte in seinem Gutachten aus, daß es sich um einen Ausbau der bestehenden Straßentrasse handle. Die Seeleiten-Straße zweige in Seewalchen von der B 151 (Attersee-Straße) ab und führe entlang des Ostufers des Attersees über Weyregg, Steinbach und Weißenbach nach Unterach, wo sie wieder in die B 151 einmünde. Die Seeleiten-Straße sei zwischen Seewalchen und Steinbach fast durchwegs ausgebaut oder im Bau. Das vorliegende Baulos III schließe an das Baulos „Seeleiten II“ an und ende am Ortsbeginn von Seefeld. Im Bereich des Bauloses „Seeleiten III“ weise die Bundesstraße derzeit eine durchschnittliche Fahrbahnbreite von 4,5 m auf. Dies sei zu schmal, sodaß ein reibungsloser Verkehrsablauf im Gegenverkehr nicht gewährleistet und die Verkehrssicherheit durch das Fehlen entsprechender Sichtweiten und der Trennung zwischen den Verkehrsräumen des Kfz-Verkehrs und der Fußgänger nicht gegeben sei. Zu dem überaus starken Ausflugsverkehr (Kfz und Fußgänger) während der Sommermonate und an Wochenenden komme auch der örtliche Verkehr zwischen Weyregg bzw. Seewalchen und Weißenbach. Derzeit bestehe aus

Sicherheitsgründen eine Gewichtsbeschränkung von 10 t. Der Ausbau der B 152 und die Trennung der Verkehrsräume von Kfz und Fußgängern im gegenständlichen Baulos liege somit im öffentlichen Interesse. Im Hinblick auf die Bedeutung der Straße vor allem während der Sommermonate sei der Ausbau im gegenständlichen Bereich eine unbedingte Notwendigkeit. Der sich aus den Plänen ergebende Querschnitt der Straße sei der kleinste Bundesstraßenquerschnitt, der ein gefahrloses Befahren im Gegenverkehr zulasse. Die Verbreiterung erfolge linksseits der Kilometrierung. Seeseits komme es zur Gehsteigerrichtung, dessen Breite von 1,50 m (davon 1,25 m Nutzbreite) das Minimum darstelle. Da aus Gründen des Naturschutzes der Uferbewuchs erhalten werden müsse, werde im Bereich zwischen km 13,010 und km 13,220 der Gehsteig ausgebildet. Die bergseitig zu errichtende Stützmauern seien als Geschoßmauern geplant, da diese einen geringen Platzbedarf ermöglichen (im Bereich der Beschwerdeführer laut Planunterlage größte Höhe unter 4 m). Im Bereich zwischen Profil 64 und 66 (Bereich der Beschwerdeführer) bestehe sowohl seeseits als auch bergseits hoher Baumbewuchs. Da aus der Sicht des Naturschutzes der seeseitige Baumbestand auf alle Fälle geschont werden müsse, sei bergseits eine speziell konstruierte Geschoßmauer geplant, die mit bodenständigen Bäumen und Sträuchern bepflanzt werde. Damit sei gewährleistet, daß diese Stützmauern nach einigen Jahren fast vollständig verwachsen seien. Das gelte auch für die geplanten weiteren Geschoßmauern hinsichtlich anderer Profile. Die technischen Planunterlagen stimmten mit den Grundeinlösungsunterlagen überein. Es könne daher bestätigt werden, daß sich der Umfang der für den Ausbau im Baulos III in Anspruch genommenen Im Dezember 1986 fand eine mehrtägige mündliche Verhandlung statt. Der verkehrstechnische Amtssachverständige führte in seinem Gutachten aus, daß es sich um einen Ausbau der bestehenden Straßentrasse handle. Die Seeleiten-Straße zweige in Seewalchen von der B 151 (Attersee-Straße) ab und führe entlang des Ostufers des Attersees über Weyregg, Steinbach und Weißenbach nach Unterach, wo sie wieder in die B 151 einmünde. Die Seeleiten-Straße sei zwischen Seewalchen und Steinbach fast durchwegs ausgebaut oder im Bau. Das vorliegende Baulos römisch drei schließe an das Baulos „Seeleiten II“ an und ende am Ortsbeginn von Seefeld. Im Bereich des Bauloses „Seeleiten III“ weise die Bundesstraße derzeit eine durchschnittliche Fahrbahnbreite von 4,5 m auf. Dies sei zu schmal, sodaß ein reibungsloser Verkehrsablauf im Gegenverkehr nicht gewährleistet und die Verkehrssicherheit durch das Fehlen entsprechender Sichtweiten und der Trennung zwischen den Verkehrsräumen des Kfz-Verkehrs und der Fußgänger nicht gegeben sei. Zu dem überaus starken Ausflugsverkehr (Kfz und Fußgänger) während der Sommermonate und an Wochenenden komme auch der örtliche Verkehr zwischen Weyregg bzw. Seewalchen und Weißenbach. Derzeit bestehe aus Sicherheitsgründen eine Gewichtsbeschränkung von 10 t. Der Ausbau der B 152 und die Trennung der Verkehrsräume von Kfz und Fußgängern im gegenständlichen Baulos liege somit im öffentlichen Interesse. Im Hinblick auf die Bedeutung der Straße vor allem während der Sommermonate sei der Ausbau im gegenständlichen Bereich eine unbedingte Notwendigkeit. Der sich aus den Plänen ergebende Querschnitt der Straße sei der kleinste Bundesstraßenquerschnitt, der ein gefahrloses Befahren im Gegenverkehr zulasse. Die Verbreiterung erfolge linksseits der Kilometrierung. Seeseits komme es zur Gehsteigerrichtung, dessen Breite von 1,50 m (davon 1,25 m Nutzbreite) das Minimum darstelle. Da aus Gründen des Naturschutzes der Uferbewuchs erhalten werden müsse, werde im Bereich zwischen km 13,010 und km 13,220 der Gehsteig ausgebildet. Die bergseitig zu errichtende Stützmauern seien als Geschoßmauern geplant, da diese einen geringen Platzbedarf ermöglichen (im Bereich der Beschwerdeführer laut Planunterlage größte Höhe unter 4 m). Im Bereich zwischen Profil 64 und 66 (Bereich der Beschwerdeführer) bestehe sowohl seeseits als auch bergseits hoher Baumbewuchs. Da aus der Sicht des Naturschutzes der seeseitige Baumbestand auf alle Fälle geschont werden müsse, sei bergseits eine speziell konstruierte Geschoßmauer geplant, die mit bodenständigen Bäumen und Sträuchern bepflanzt werde. Damit sei gewährleistet, daß diese Stützmauern nach einigen Jahren fast vollständig verwachsen seien. Das gelte auch für die geplanten weiteren Geschoßmauern hinsichtlich anderer Profile. Die technischen Planunterlagen stimmten mit den Grundeinlösungsunterlagen überein. Es könne daher bestätigt werden, daß sich der Umfang der für den Ausbau im Baulos römisch drei in Anspruch genommenen

Grundflächen durch die Einbeziehung des Bestandes und durch platzsparende Baumaßnahmen im unbedingt erforderlichen Ausmaß halte. Das Projekt entspreche den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften und trage den an Bundesstraßen gestellten Anforderungen voll Rechnung. Es sei daher die Inanspruchnahme der Grundflächen unbedingt notwendig und gerechtfertigt. Bei der mündlichen Verhandlung brachten die Beschwerdeführer als Miteigentümer der Liegenschaft EZ. 264 KG Steinbach vor, daß mit einer geringfügigeren Verbreiterung und geringeren Stützmauern das Auslangen gefunden werden könne. Auf ihrem Berghang befänden sich u. a. 24 Lärchen, die möglichst zu schonen seien. Tatsächlich werden mehrere Bäume für das Projekt in Anspruch genommen. Im Zuge

einer in der Verhandlung vorgenommenen Projektsänderung wurde der Enteignungsantrag hinsichtlich der dauernden Grundinanspruchnahme etwas eingeschränkt und hinsichtlich der vorübergehenden ausgedehnt. Die Beschwerdeführer hielten ihre Stellungnahme aufrecht.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 30. April 1987 wurde gemäß den §§ 17 und 20 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, idGF (BStrG), in Verbindung mit den einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, für den Ausbau der B 152 u. a. von den im Miteigentum der Beschwerdeführer stehenden Grundstücken Nr. 788/6 und 788/8 nach Maßgabe der Planunterlagen 425 m² bzw. 22 m² dauernd sowie 50 m² bzw. 14 m² vorübergehend in Anspruch genommen und die entsprechenden Entschädigungen festgesetzt. Zur Begründung wurde im wesentlichen auf das Gutachten des Amtssachverständigen verwiesen, aus dem sich die Notwendigkeit des Ausbaues und der hierfür erforderlichen Grundinanspruchnahme ergebe. Es komme wegen der zu schmalen Straßenbreite, der fehlenden Sichtweite und der mangelnden Trennung zwischen Fahrzeug- und Fußgängerverkehr insbesondere an Wochenenden und in den Sommermonaten, vor allem bedingt durch den regionalen und überregionalen Ausflugsverkehr, laufend zu großräumigen Verkehrsbehinderungen und Stauungen. Außerdem seien zufolge der Gewichtsbeschränkungen lange Umwege für den Schwerverkehr, Holztransporte, Zulieferungen und größere Autobusse erforderlich. Die Seeleiten-Straße sei für den Bereich des Ostufers des Attersees die wichtigste Verkehrsader, weshalb der Ausbau im öffentlichen Interesse gelegen sei. Zur erforderlichen naturschutzbehördlichen Bewilligung werde bemerkt, daß das gegenständliche Projekt gegenüber der schon 1979 erteilten naturschutzbehördlichen Bewilligung zufolge der gewünschten Erhaltung des Uferbewuchses nun eine wesentliche Verbesserung in naturschutzbehördlichen Belangen bedeute. Die Straße am Bestand lediglich zu sanieren und zu verbreitern, sei, wie das Sachverständigengutachten zeige, nicht zielführend. Es bedürfe der Trennung von Kfz- und Fußgängerverkehr usw.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 30. April 1987 wurde gemäß den §§ 17 und 20 Absatz eins, des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, idGF (BStrG), in Verbindung mit den einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, für den Ausbau der B 152 u. a. von den im Miteigentum der Beschwerdeführer stehenden Grundstücken Nr. 788/6 und 788/8 nach Maßgabe der Planunterlagen 425 m² bzw. 22 m² dauernd sowie 50 m² bzw. 14 m² vorübergehend in Anspruch genommen und die entsprechenden Entschädigungen festgesetzt. Zur Begründung wurde im wesentlichen auf das Gutachten des Amtssachverständigen verwiesen, aus dem sich die Notwendigkeit des Ausbaues und der hierfür erforderlichen Grundinanspruchnahme ergebe. Es komme wegen der zu schmalen Straßenbreite, der fehlenden Sichtweite und der mangelnden Trennung zwischen Fahrzeug- und Fußgängerverkehr insbesondere an Wochenenden und in den Sommermonaten, vor allem bedingt durch den regionalen und überregionalen Ausflugsverkehr, laufend zu großräumigen Verkehrsbehinderungen und Stauungen. Außerdem seien zufolge der Gewichtsbeschränkungen lange Umwege für den Schwerverkehr, Holztransporte, Zulieferungen und größere Autobusse erforderlich. Die Seeleiten-Straße sei für den Bereich des Ostufers des Attersees die wichtigste Verkehrsader, weshalb der Ausbau im öffentlichen Interesse gelegen sei. Zur erforderlichen naturschutzbehördlichen Bewilligung werde bemerkt, daß das gegenständliche Projekt gegenüber der schon 1979 erteilten naturschutzbehördlichen Bewilligung zufolge der gewünschten Erhaltung des Uferbewuchses nun eine wesentliche Verbesserung in naturschutzbehördlichen Belangen bedeute. Die Straße am Bestand lediglich zu sanieren und zu verbreitern, sei, wie das Sachverständigengutachten zeige, nicht zielführend. Es bedürfe der Trennung von Kfz- und Fußgängerverkehr usw.

In der dagegen rechtzeitig erhobenen Berufung verwiesen die Beschwerdeführer abermals auf den Lärchenbestand, der durch das Projekt beeinträchtigt werde. Die derzeitige Trasse habe eine Asphaltbreite von 4,5 m und eine Bankettbreite von zusammen 1,3 m, also eine Gesamtbreite von 5,8 m. Es sollten bloß ihre hangseitig vorhandenen Heckenreihen gerodet werden, wodurch für die Straße, allerdings mit Mauer, 8,8 m zur Verfügung stünden. Der Gehsteig könnte auf 1 m eingeschränkt werden. Wenn der Hang mehr angeschnitten werde, werde auch die Gefahr von Rutschungen größer und die Kosten höher.

In der Folge wurde mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck vom 15. September 1987 die naturschutzbehördliche Bewilligung für das Baulos „Seeleiten III“ erteilt, und zwar mit der Auflage, daß der gesamte Uferbewuchs in dem hier maßgebenden Bereich erhalten bleiben müsse. Insbesondere wurde auf das hohe volkswirtschaftliche Interesse am Ausbau verwiesen, da der Straße eine äußerst wichtige Funktion in der Erschließung der Attersee-Region als Fremdenverkehrs- und Ausflugsgebiet zukomme.

Auf Antrag der Beschwerdeführer wurde in der Folge vom Amtssachverständigen der belangten Behörde ein

verkehrstechnisches Gutachten erstellt. Der Amtssachverständige Dipl.-Ing. HK erstattete am 16. Dezember 1987 ein ausführliches Gutachten, in dem er auch auf die Straßenverkehrszählung und die bodenmechanischen Erfordernisse, die für die Trasse maßgebend gewesen seien, einging. Die dem Projekt zugrunde liegenden Trassierungselemente seien als die kleinste sowohl den Richtlinien als auch den verkehrstechnischen Erfordernissen entsprechende Ausbauweite anzusehen. Der Gehsteig sei unbedingt in Fortsetzung des bestehenden erforderlich und geringstmöglich dimensioniert. Für die Sicherung des Hangabschnittes sei in Anlehnung an das Nachbarbaulos eine Stahlbetonkonstruktion in Form von Geschoßmauern gewählt worden, die sowohl den (ungünstigen) biologischen Bedingungen als auch den Forderungen nach einer möglichst geringen Grundinanspruchnahme Rechnung tragen sowie den Interessen des Naturschutzes durch die Begrünungsmöglichkeit entgegenkommen. Eine andere Gestaltung, die den Interessen des Naturschutzes und der Grundeigentümer in größerem Maße entgegenkomme, sei nicht möglich. Eine Verschiebung seewärts zwecks Erhaltung des ganzen Lärchenbestandes der Beschwerdeführer sei nach den Ergebnissen der bodenmechanischen Untersuchungen aus bautechnischen Gründen auszuschließen. Zusammenfassend bemerkte der Amtssachverständige, daß der vorgeschriebene Straßenausbau gemäß dem Detailprogramm „Seeleiten III“ werden den verkehrstechnischen als auch den bodenmechanischen Erfordernissen entspreche und auch den Interessen des Naturschutzes Rechnung trage. Durch die Wahl von Mindestausbauelementen seien die Eingriffe soweit als möglich minimiert worden, sodaß der Ausbau insgesamt als geeignete Lösung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Sinne der vom Bundesstraßengesetz geforderten Grundsätze anzusehen sei. Auf Betrieben der Beschwerdeführer wurden auch Stellungnahmen zu den bodenmechanischen Untersuchungen vorgelegt.

Die Beschwerdeführer legten ein privates Gutachten des Institutes für Straßenbau und Verkehrswesen der Technischen Universität Wien vom 26. Mai 1988 (verfaßt von Prof. Dr. K und Dr. Sch) vor, in dem wohl dargelegt wurde, daß der Bereich „Seeleiten III“ dringend sanierungsbedürftig sei (und nicht mehr den Bedürfnissen einer Fremdenverkehrsgemeinde entspreche), es aber möglich sei, nicht von einem Freilandbereich auszugehen, also alles dem Ortsbereich anzugliedern und eine Ortsdurchfahrt zu schaffen. Möglich wäre auch die Anordnung eines Mehrzweckstreifens neben der Fahrbahn, der den Fußgängern Vorrang einräume und durch eine unterschiedliche Oberflächengestaltung gegenüber der Fahrbahn abgegrenzt werde. Bei einer möglichen Straßenbreite von ca. 6 m könne der Mehrzweckstreifen 1,5 m breit sein. Die verbleibenden 4,5 m Fahrbahnbreite (wie die heutige Breite) würde für die Mehrzahl der Begegnungsfälle ausreichen. Für die seltene Begegnung mit Schwerfahrzeugen könne zufolge der äußerst geringen Fußgänger-verkehrsmenge (es wurde im April beobachtet!) praktisch immer der Mehrzweckstreifen herangezogen werden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h sei Voraussetzung. Diese Lösung wäre insbesondere für den Bereich der Beschwerdeführer anzustreben. Dies würde eine Torwirkung erzeugen.

Hiezu erklärte der Amtssachverständige in seinem ergänzenden Gutachten vom 2. August 1988, daß der Fußgängerverkehr naturgemäß in den Sommermonaten stark sei, wenn ein erheblicher Ausflugs-, Bäder- und Zuliefererverkehr auftrete, der einen eigenen Gehsteig voraussetze. Die Strecke habe trotz einiger Zufahrten zu Ferienhäusern (wie das der Beschwerdeführer) eindeutig Freilandcharakter (Hinweis auf den Naturschutz) und sei keine Ortsdurchfahrt. Der Mehrzweckstreifen müsse aus Sicherheitsgründen abgelehnt werden (Fußgänger, Radfahrer, badeplatzsuchende Kinder usw.). Einen derartigen Mehrzweckstreifen kenne auch die Rechtsordnung nicht. Eine Torwirkung würde im Hinblick auf den sonstigen Ausbau der Bundesstraße in dem hier maßgebenden Bereich eine unvermutete Gefahrenquelle darstellen.

Am 24. August 1988 erfolgte eine ergänzende Stellungnahme der Privatgutachter, in der sie neuerlich auf einen Mehrzweckstreifen hinwiesen und für Schikanen (Engstellen im Straßenbereich) und allgemein für eine neue Straßengestaltung eintraten.

Der Amtssachverständige verwies in seiner Äußerung vom 17. November 1988 darauf, daß der im Privatgutachten hergestellte Bezug insbesondere auf das vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung herausgegebene Handbuch über die Gestaltung von Straße und Ortsraum hinsichtlich des Mehrzweckstreifens fast ausschließlich die Gestaltung von Durchfahrten durch Siedlungszentren, alte Ortskerne usw. betreffe, nicht aber die hier gegebenen Verhältnisse. Die im Bundesstraßengesetz normierten Grundsätze hätten noch Geltung.

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 7. Dezember 1988 wies die Ministerialinstanz die Berufung der Beschwerdeführer ab. In der Begründung wurde nach einer ausführlichen Darstellung des Verwaltungsgeschehens, insbesondere auch des wesentlichen Inhaltes des Gutachtens des verkehrstechnischen Amtssachverständigen Dipl.-

Ing. HK, unter Berücksichtigung des von den Beschwerdeführern vorgelegten Privatgutachtens zunächst darauf hingewiesen, daß es sich bei der Seeleiten-Straße um eine Bundesstraße handle. Im § 7 Abs. 1 BStrG werde ausgeführt, daß Bundesstraßen derart zu planen, zu bauen und zu erhalten seien, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenutzern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar sind. Nach § 7 Abs. 2 leg. cit. erlasse der Bundesminister die für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Dienstanweisungen. Im § 7 a Abs. 1 leg. cit. sei normiert, daß bei der Planung und beim Bau vorzusorgen sei, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße soweit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden könne, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Bundesstraße benachbarten Geländes zumutbar sei. Subjektive Rechte würden hiedurch nicht begründet. Für die Bundesstraße samt den dazugehörigen baulichen Anlagen usw. könne nach § 17 BStrG enteignet werden, wobei über die Notwendigkeit, den Gegenstand und den Umfang nach § 20 Abs. 1 leg. cit. der Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahnteilungsgesetzes entscheide. Hierbei sei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Die Bundesstraßenbehörde habe im Rahmen des Enteignungsverfahrens die Verpflichtung, das dem Verfahren zugrunde liegende Projekt auf seine Übereinstimmung mit den in § 7 BStrG enthaltenen Grundsätzen hin zu überprüfen. Eine solche Überprüfung sei bereits im erstinstanzlichen Verfahren unter Beiziehung eines Amtssachverständigen vorgenommen worden, wobei dieser die Notwendigkeit der beantragten Grundinanspruchnahme bestätigt habe. Auch der von der belangten Behörde herangezogene Amtssachverständige Dipl.-Ing. HK habe den vorgesehenen Straßenausbau sowohl vom verkehrstechnischen als auch vom bodenmechanischen Standpunkt aus als geeignete Lösung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Sinne der vom Bundesstraßengesetz geforderten Grundsätze angesehen. Das von den Beschwerdeführern vorgelegte private Gutachten sei nicht geeignet, die Feststellungen des Amtssachverständigen zu entkräften. Es möge dahingestellt bleiben, ob die im Privatgutachten vorgeschlagene Projektvariante unter gewissen Voraussetzungen. Die nachhaltige Lösung für Verkehrsprobleme in Ortsgebieten anzusehen sei. Die B 152 sei jedoch ein dem Durchzugsverkehr dienender Straßenzug, der in den Sommermonaten insbesondere vom Urlauberreiseverkehr stark frequentiert sei. Nach den Erfahrungen verursache jede Engstelle bei entsprechender Frequenz erhebliche Verkehrsstauungen, welche sich immer nachteilig auf die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs auswirken. Die B 152 diene nicht nur dem Durchzugsverkehr, sondern werde, jahreszeitlich bedingt, auch von erholungsuchenden Urlaubern befahren, die am Seeufer baden. Möge auch das Abstellen von Fahrzeugen in Halteverbotsbereichen erfolgen, so könne aus dem vorschriftswidrigen Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kein Schluß auf die rechtliche Qualifikation eines Straßenzuges bzw. auf die Erforderlichkeit einer bestimmten Ausbaumaßnahme gezogen werden, da sich auch bei einer Ausführung des Straßenprojektes nach den Vorstellungen des Privatgutachtens daran nichts ändern würde. Die Freihaltung des Verkehrsraumes sei Angelegenheit der Straßenpolizei. Das Beweisverfahren habe, bedingt durch den Naturschutz, ergeben, daß die ausgesprochene Enteignung für die Realisierung der Ausbaumaßnahme unbedingt notwendig sei. Es gehe nicht an, einen mit einem bestimmten Regelquerschnitt vorgesehenen Straßenausbau in kleinen Teilbereichen zu reduzieren, ohne die Flüssigkeit, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen. Damit sei jedoch nichts darüber ausgesagt, daß nicht im Verlauf eines in den Verzeichnissen zum Bundesstraßengesetz enthaltenen Straßenzuges verschiedene Ausbaubreiten je nach Verkehrserfordernis denkbar seien. Dies insbesondere dann, wenn ein Straßenzug durch verbaute Gebiete führe und die Verkehrsbedürfnisse der Ortsbewohner mitberücksichtigt werden sollen und müssen. Allein auch in diesem Fall werde aber ein entsprechender Mindestquerschnitt für den Durchzugsverkehr zur Verfügung stehen müssen. Geschwindigkeitshemmende Maßnahmen, wie sie die im Privatgutachten angeregte Projektgestaltung darstellen, scheinen der Behörde, abgesehen davon, daß sie, wie auch im Gutachten des technischen Amtssachverständigen ausgeführt wird. Frage unerörtert bleiben, ob etwa durch eine seeseitige Straßenverbreiterung die Möglichkeit gegeben gewesen wäre, die erforderliche Ausbaumaßnahme durchzuführen, weil eine derartige Baumaßnahme keine naturschutzbehördliche Bewilligung erhalten hätte. Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 7. Dezember 1988 wies die Ministerialinstanz die Berufung der Beschwerdeführer ab. In der Begründung wurde nach einer ausführlichen Darstellung des Verwaltungsgeschehens, insbesondere auch des wesentlichen Inhaltes des Gutachtens des verkehrstechnischen Amtssachverständigen Dipl.-Ing. HK, unter Berücksichtigung des von den Beschwerdeführern vorgelegten Privatgutachtens zunächst darauf hingewiesen, daß es

sich bei der Seeleiten-Straße um eine Bundesstraße handle. Im Paragraph 7, Absatz eins, BStrG werde ausgeführt, daß Bundesstraßen derart zu planen, zu bauen und zu erhalten seien, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benutzbar sind. Nach Paragraph 7, Absatz 2, leg. cit. erlasse der Bundesminister die für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Dienstanweisungen. Im Paragraph 7, a Absatz eins, leg. cit. sei normiert, daß bei der Planung und beim Bau vorzuzorgen sei, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße soweit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden könne, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Bundesstraße benachbarten Geländes zumutbar sei. Subjektive Rechte würden hiedurch nicht begründet. Für die Bundesstraße samt den dazugehörigen baulichen Anlagen usw. könne nach § 17 BStrG enteignet werden, wobei über die Notwendigkeit, den Gegenstand und den Umfang nach Paragraph 20, Absatz eins, leg. cit. der Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahnteilungsgesetzes entscheide. Hierbei sei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Die Bundesstraßenbehörde habe im Rahmen des Enteignungsverfahrens die Verpflichtung, das dem Verfahren zugrunde liegende Projekt auf seine Übereinstimmung mit den in Paragraph 7, BStrG enthaltenen Grundsätzen hin zu überprüfen. Eine solche Überprüfung sei bereits im erstinstanzlichen Verfahren unter Beiziehung eines Amtssachverständigen vorgenommen worden, wobei dieser die Notwendigkeit der beantragten Grundinanspruchnahme bestätigt habe. Auch der von der belangten Behörde herangezogene Amtssachverständige Dipl.-Ing. HK habe den vorgesehenen Straßenausbau sowohl vom verkehrstechnischen als auch vom bodenmechanischen Standpunkt aus als geeignete Lösung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Sinne der vom Bundesstraßengesetz geforderten Grundsätze angesehen. Das von den Beschwerdeführern vorgelegte private Gutachten sei nicht geeignet, die Feststellungen des Amtssachverständigen zu entkräften. Es möge dahingestellt bleiben, ob die im Privatgutachten vorgeschlagene Projektvariante unter gewissen Voraussetzungen. Die nachhaltige Lösung für Verkehrsprobleme in Ortsgebieten anzusehen sei. Die B 152 sei jedoch ein dem Durchzugsverkehr dienender Straßenzug, der in den Sommermonaten insbesondere vom Urlauberreiseverkehr stark frequentiert sei. Nach den Erfahrungen verursache jede Engstelle bei entsprechender Frequenz erhebliche Verkehrsstauungen, welche sich immer nachteilig auf die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs auswirken. Die B 152 diene nicht nur dem Durchzugsverkehr, sondern werde, jahreszeitlich bedingt, auch von erholungsuchenden Urlaubern befahren, die am Seeufer baden. Möge auch das Abstellen von Fahrzeugen in Halteverbotsbereichen erfolgen, so könne aus dem vorschriftswidrigen Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kein Schluß auf die rechtliche Qualifikation eines Straßenzuges bzw. auf die Erforderlichkeit einer bestimmten Ausbaumaßnahme gezogen werden, da sich auch bei einer Ausführung des Straßenprojektes nach den Vorstellungen des Privatgutachtens daran nichts ändern würde. Die Freihaltung des Verkehrsraumes sei Angelegenheit der Straßenpolizei. Das Beweisverfahren habe, bedingt durch den Naturschutz, ergeben, daß die ausgesprochene Enteignung für die Realisierung der Ausbaumaßnahme unbedingt notwendig sei. Es gehe nicht an, einen mit einem bestimmten Regelquerschnitt vorgesehenen Straßenausbau in kleinen Teilbereichen zu reduzieren, ohne die Flüssigkeit, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen. Damit sei jedoch nichts darüber ausgesagt, daß nicht im Verlauf eines in den Verzeichnissen zum Bundesstraßengesetz enthaltenen Straßenzuges verschiedene Ausbaubreiten je nach Verkehrserfordernis denkbar seien. Dies insbesondere dann, wenn ein Straßenzug durch verbaute Gebiete führe und die Verkehrsbedürfnisse der Ortsbewohner mitberücksichtigt werden sollen und müssen. Allein auch in diesem Fall werde aber ein entsprechender Mindestquerschnitt für den Durchzugsverkehr zur Verfügung stehen müssen. Geschwindigkeitshemmende Maßnahmen, wie sie die im Privatgutachten angeregte Projektgestaltung darstellen, scheinen der Behörde, abgesehen davon, daß sie, wie auch im Gutachten des technischen Amtssachverständigen ausgeführt wird. Frage unerörtert bleiben, ob etwa durch eine seeseitige Straßenverbreiterung die Möglichkeit gegeben gewesen wäre, die erforderliche Ausbaumaßnahme durchzuführen, weil eine derartige Baumaßnahme keine naturschutzbehördliche Bewilligung erhalten hätte.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, mit der ausdrücklich Rechtswidrigkeit des Inhaltes, dem Vorbringen nach aber Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht wird.

Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und in der von ihr erstatteten Gegenschrift beantragt, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen. Ein gleichlautender Antrag wurde auch von der mitbeteiligten

Partei in ihrer Gegenschrift gestellt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die Beschwerdeführer vertreten wie schon im Verwaltungsverfahren so auch vor dem Verwaltungsgerichtshof die Meinung, es hätte nicht eines Ausbaues der Seeleiten-Bundesstraße im vorgesehenen Ausmaß bedurft, jedenfalls wäre in ihrem Bereich, um den Lärchenbestand zur Gänze zu erhalten, eine geringere Ausbaubreite vorzusehen. Hiebei bekämpfen sie vor allem die Beweiswürdigung der belangten Behörde, wobei sie ihr vorwerfen, sie hätte nicht dem Gutachten des Amtssachverständigen Dipl.-Ing. HK, sondern dem von ihnen vorgelegten Privatgutachten folgen müssen.

Dieses Vorbringen vermag nicht durchzuschlagen.

Die belangte Behörde hat die wesentliche Feststellung, daß der Ausbau der Seeleiten-Bundesstraße, (das gegenständliche Baulos III betrifft lediglich eine kleine Fortsetzung des bereits erfolgten übrigen Ausbaues) im Umfang des von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Projektes notwendig sei und den im Bundesstraßengesetz enthaltenen Grundsätzen entspreche, sowie die Tatsache, daß es hiefür u. a. der Enteignung von Teilen der im Eigentum der Beschwerdeführer stehenden Grundflächen bedürfe, auf das erstinstanzliche Ermittlungsverfahren, insbesondere aber auch auf das im Berufungsverfahren eingeholte Gutachten des Amtssachverständigen Dipl.-Ing. HK gestützt. Der Amtssachverständige hat, wie die Sachverhaltsdarstellung zeigt, am 16. Dezember 1987 ein ausführliches, auf fundierten Befunden basierendes Gutachten erstattet, gegen dessen Schlüssigkeit keine Bedenken bestehen. Es ist den Beschwerdeführern zwar zuzubilligen, daß es sich bei den für den vom zuständigen Bundesminister Bau von Bundesstraßen erlassenen Richtlinien bezüglich der vorgesehenen Regelquerschnitte um Dienstanweisungen handelt, die zwar weder Gesetzes- noch Rechtsverordnungscharakter haben, gleichwohl aber fachlich fundierte Regelungen darstellen, die beim Bau von Bundesstraßen zu beachten sind. Der Amtssachverständige hat in nachprüfbarer Weise dargelegt, warum der im Beschwerdefall maßgebende Straßenquerschnitt erforderlich ist und darauf verwiesen, daß es sich im übrigen um den derzeit kleinsten Regelquerschnitt handelt. Die Beschwerdeführer übergehen die regionale und überregionale Bedeutung, die der Seeleiten-Bundesstraße zukommt. Es handelt sich um die wichtigste Verkehrsader für das Ostufer des Attersees mit einem vor allem in den Sommermonaten überaus regen Ausflugs- und Badeverkehr. Ein seeseitiger Ausbau der Straße ist im Hinblick auf die Erfordernisse des Naturschutzes (vgl. auch den schon in der Sachverhaltsdarstellung angeführten Bescheid der Naturschutzbehörde vom 15. September 1987) nicht möglich. Auch der Verwaltungsgerichtshof hält es im Interesse des Naturschutzes für besser, die Uferlandschaft möglichst unberührt zu lassen und den Ausbau landeinwärts durchzuführen, wie dies projiziert ist. Daß ein Gehsteig von 1,50 m (Nutzbreite 4,25 m) ohnehin knapp bemessen ist, bedarf keiner weiteren Erörterung. Dies gilt auch für die Frage der Notwendigkeit eines Gehsteiges, wenn man bedenkt, daß es sich um ein Fremdenverkehrs- und Badegebiet handelt. Im übrigen findet sich ein Gehsteig entlang sämtlicher ausgebauter Bereiche der Bundesstraße. Soweit die Beschwerdeführer auf die Angabe im Privatgutachten wahrzunehmen gewesen seien, Bezug nehmen, ist ihnen zu erwidern, daß der April keine repräsentative Zeit für die Benützung eines eher kühlen Badesees ist und der Hauptverkehr ja in den Sommermonaten stattfindet. Damit, warum der im Privatgutachten vertretene Meinung, es käme die Anlegung eines „Mehrzweckstreifens“ bzw. eines sogenannten „Toreffektes“ in Betracht, im gegenständlichen Fall nicht nähergetreten werden kann, haben sich der Amtssachverständige Dipl.-Ing. HK, aber auch die belangte Behörde schlüssig und in einer der Lebenserfahrung entsprechenden Weise auseinandergesetzt. Auch die Beschwerde enthält keine stichhaltigen Argumente, die die Aussagen des Amtssachverständigen bzw. der belangten Behörde zu entkräften vermögen. Die belangte Behörde hat die wesentliche Feststellung, daß der Ausbau der Seeleiten-Bundesstraße, (das gegenständliche Baulos römisch drei betrifft lediglich eine kleine Fortsetzung des bereits erfolgten übrigen Ausbaues) im Umfang des von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Projektes notwendig sei und den im Bundesstraßengesetz enthaltenen Grundsätzen entspreche, sowie die Tatsache, daß es hiefür u. a. der Enteignung von Teilen der im Eigentum der Beschwerdeführer stehenden Grundflächen bedürfe, auf das erstinstanzliche Ermittlungsverfahren, insbesondere aber auch auf das im Berufungsverfahren eingeholte Gutachten des Amtssachverständigen Dipl.-Ing. HK gestützt. Der Amtssachverständige hat, wie die Sachverhaltsdarstellung zeigt, am 16. Dezember 1987 ein ausführliches, auf fundierten Befunden basierendes Gutachten erstattet, gegen dessen Schlüssigkeit keine Bedenken bestehen. Es ist den Beschwerdeführern zwar zuzubilligen, daß es sich bei den für den vom zuständigen Bundesminister Bau von Bundesstraßen erlassenen Richtlinien bezüglich der vorgesehenen Regelquerschnitte um Dienstanweisungen handelt, die zwar weder Gesetzes- noch Rechtsverordnungscharakter

haben, gleichwohl aber fachlich fundierte Regelungen darstellen, die beim Bau von Bundesstraßen zu beachten sind. Der Amtssachverständige hat in nachprüfbarer Weise dargelegt, warum der im Beschwerdefall maßgebende Straßenquerschnitt erforderlich ist und darauf verwiesen, daß es sich im übrigen um den derzeit kleinsten Regelquerschnitt handelt. Die Beschwerdeführer übergehen die regionale und überregionale Bedeutung, die der Seeleiten-Bundesstraße zukommt. Es handelt sich um die wichtigste Verkehrsader für das Ostufer des Attersees mit einem vor allem in den Sommermonaten überaus regen Ausflugs- und Badeverkehr. Ein seeseitiger Ausbau der Straße ist im Hinblick auf die Erfordernisse des Naturschutzes vergleiche , auch den schon in der Sachverhaltsdarstellung angeführten Bescheid der Naturschutzbehörde vom 15. September 1987) nicht möglich. Auch der Verwaltungsgerichtshof hält es im Interesse des Naturschutzes für besser, die Uferlandschaft möglichst unberührt zu lassen und den Ausbau landeinwärts durchzuführen, wie dies projektiert ist. Daß ein Gehsteig von 1,50 m (Nutzbreite 4,25 m) ohnehin knapp bemessen ist, bedarf keiner weiteren Erörterung. Dies gilt auch für die Frage der Notwendigkeit eines Gehsteiges, wenn man bedenkt, daß es sich um ein Fremdenverkehrs- und Badegebiet handelt. Im übrigen findet sich ein Gehsteig entlang sämtlicher ausgebauter Bereiche der Bundesstraße. Soweit die Beschwerdeführer auf die Angabe im Privatgutachten wahrzunehmen gewesen seien, Bezug nehmen, ist ihnen zu erwidern, daß der April keine repräsentative Zeit für die Benützung eines eher kühlen Badesees ist und der Hauptverkehr ja in den Sommermonaten stattfindet. Damit, warum der im Privatgutachten vertretenen Meinung, es käme die Anlegung eines „Mehrzweckstreifens“ bzw. eines sogenannten „Toreffektes“ in Betracht, im gegenständlichen Fall nicht nähergetreten werden kann, haben sich der Amtssachverständige Dipl.-Ing. HK, aber auch die belangte Behörde schlüssig und in einer der Lebenserfahrung entsprechenden Weise auseinandergesetzt. Auch die Beschwerde enthält keine stichhaltigen Argumente, die die Aussagen des Amtssachverständigen bzw. der belangten Behörde zu entkräften vermögen.

Als unzutreffend erweist sich auch die Behauptung der Beschwerdeführer, es würde auf die geologischen Verhältnisse zu wenig Bedacht genommen. Wie schon in der Sachverhaltsdarstellung ausgeführt, hat der Amtssachverständige in seinem Gutachten vom 16. Dezember 1987 ausdrücklich aufgezeigt, daß für die Sicherung des Hanganschnittes in Anlehnung an das Nachbarbaulos eine Stahlbetonkonstruktion in Form von Geschoßmauern gewählt worden sei, welche sowohl den gegebenen (ungünstigen) geologischen Bedingungen und der Forderung nach einer möglichst geringen Grundinanspruchnahme Rechnung trage als auch durch die Möglichkeit einer Bepflanzung den Interessen des Naturschutzes entgegenkomme. Er hat auch auf die Forderung des Bodensachverständigen auf Einhaltung eines Mindestabstandes der Trasse vom Seeufer Bezug genommen. Unverständlich ist in diesem Zusammenhang der Hinweis der Beschwerdeführer auf das zusammen mit dem (verkehrstechnischen) Privatgutachten vom 26. Mai 1988 vorgelegte geologische „Gutachten“ von Dr. Peter B. und Dr. Walter F., zumal die Verfasser selbst ihr aus einer Seite bestehendes Schreiben als bloße „Baugeologische Notiz zur Frage der Straßenerweiterung nahe Seefeld am Attersee“ bezeichnen und die darin enthaltenen Ausführungen in keiner Weise konkretisiert sind.

Auch mit den in den mehrfachen Ergänzungen der Beschwerde enthaltenen Ausführungen vermögen die Beschwerdeführer keine neuen Gesichtspunkte aufzuzeigen, die geeignet wären, die Feststellungen der belangten Behörde zu erschüttern. Zu den von den Beschwerdeführern vorgelegten Bildern über andere Straßenabschnitte ist zu bemerken, daß naturgemäß im Bau befindliche bzw. gerade fertiggestellte Geschoßmauern noch kahl wirken, da ja eine Begründung einige Zeit in Anspruch nimmt. Soweit die Beschwerdeführer in einem Nachtrag zur Beschwerde erstmals die Behauptung aufstellen, eine Fahrbahnbreite von 7,00 m wie im gegenständlichen Fall bestehe nur auf einem geringen Teil der Bundesstraße, so handelt es sich insoweit um eine im verwaltungsgerichtlichen Verfahren gemäß § 41 Abs. 1 VwGG unbeachtliche Neuerung. Im übrigen übersehen sie, daß es, wie die Aktenlage zeigt, noch teilweise auszubauende Streckenabschnitte gibt und im Ortsgebiet unter Umständen geringere Breiten als ausreichend angesehen werden können bzw. eben noch kein Ausbau erfolgt ist. Auch mit den in den mehrfachen Ergänzungen der Beschwerde enthaltenen Ausführungen vermögen die Beschwerdeführer keine neuen Gesichtspunkte aufzuzeigen, die geeignet wären, die Feststellungen der belangten Behörde zu erschüttern. Zu den von den Beschwerdeführern vorgelegten Bildern über andere Straßenabschnitte ist zu bemerken, daß naturgemäß im Bau befindliche bzw. gerade fertiggestellte Geschoßmauern noch kahl wirken, da ja eine Begründung einige Zeit in Anspruch nimmt. Soweit die Beschwerdeführer in einem Nachtrag zur Beschwerde erstmals die Behauptung aufstellen, eine Fahrbahnbreite von 7,00 m wie im gegenständlichen Fall bestehe nur auf einem geringen Teil der Bundesstraße, so handelt es sich insoweit um eine im verwaltungsgerichtlichen Verfahren gemäß Paragraph 41, Absatz

eins, VwGG unbeachtliche Neuerung. Im übrigen übersehen sie, daß es, wie die Aktenlage zeigt, noch teilweise auszubauende Streckenabschnitte gibt und im Ortsgebiet unter Umständen geringere Breiten als ausreichend angesehen werden können bzw. eben noch kein Ausbau erfolgt ist.

Da es somit den Beschwerdeführern nicht gelungen ist, die von ihnen behaupteten Rechtsverletzungen darzutun, war die Beschwerde gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. Da es somit den Beschwerdeführern nicht gelungen ist, die von ihnen behaupteten Rechtsverletzungen darzutun, war die Beschwerde gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen.

Von der Durchführung der von den Beschwerdeführern beantragten Verhandlung war gemäß § 39 Abs. 2 Z. 6 VwGG abzusehen. Von der Durchführung der von den Beschwerdeführern beantragten Verhandlung war gemäß Paragraph 39, Absatz 2, Ziffer 6, VwGG abzusehen.

Im Hinblick auf diese Entscheidung hatte auch ein Abspruch über den mit der Beschwerde verbundenen Antrag, dieser aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, zu entfallen.

Die Entscheidung über den Aufwandsersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 206/1989. Die Entscheidung über den Aufwandsersatz gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung Bundesgesetzblatt Nr. 206 aus 1989,.

Wien, am 6. Juli 1989

Schlagworte

Verordnungen Verhältnis Verordnung - Bescheid VwRallg4 Verwaltungsrecht allgemein Rechtsquellen VwRallg1

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1989:1988060230.X00

Im RIS seit

11.07.2001

Zuletzt aktualisiert am

25.03.2025

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at