

TE Vwgh Erkenntnis 2010/4/15 2009/06/0227

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 15.04.2010

Index

L85005 Straßen Salzburg;
10/10 Grundrechte;
19/05 Menschenrechte;
20/13 Sonstiges allgemeines Privatrecht;
40/01 Verwaltungsverfahren;
96/01 Bundesstraßengesetz;

Norm

AVG §8;
BStG 1971 §18 Abs2;
EisbEG 1954 §22 Abs2;
EisbEG 1954 §34;
EisbEG 1954 §5;
LStG Slbg 1972 §12 Abs1;
LStG Slbg 1972 §12;
LStG Slbg 1972 §13 Abs2;
LStG Slbg 1972 §13;
LStG Slbg 1972 §15 Abs1 lita;
LStG Slbg 1972 §15 Abs1;
LStG Slbg 1972 §15a Abs3;
MRK Art6 Abs1;
StGG Art5;
1. AVG § 8 heute
2. AVG § 8 gültig ab 01.02.1991
1. BStG 1971 § 18 heute
2. BStG 1971 § 18 gültig ab 23.04.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 24/2010
3. BStG 1971 § 18 gültig von 10.05.2006 bis 22.04.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2006
4. BStG 1971 § 18 gültig von 01.04.1983 bis 09.05.2006 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 63/1983
1. StGG Art. 5 heute
2. StGG Art. 5 gültig ab 23.12.1867

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Kail und die Hofräte Dr. Bernegger, Dr. Waldstätten, Dr. Bayjones und Dr. Moritz als Richter, im Beisein des Schriftführers Mag. Zykan, über die Beschwerde des WR in S, vertreten durch Dr. Wolfgang Maria Paumgartner, Rechtsanwalt in 5020 Salzburg, Pfeifergasse 3/1. Stock, gegen den Bescheid der Salzburger Landesregierung vom 2. September 2009, Zl. 205-1/40320/95-2009, betreffend Enteignung gemäß §§ 12 ff Sbg. LandesstraßenG 1972 (mitbeteiligte Partei: Landeshauptstadt Salzburg, vertreten durch Dr. Hartmut Ramsauer, Rechtsanwalt in 5020 Salzburg, Dr.-Franz-Rehrl-Platz 1), zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Kail und die Hofräte Dr. Bernegger, Dr. Waldstätten, Dr. Bayjones und Dr. Moritz als Richter, im Beisein des Schriftführers Mag. Zykan, über die Beschwerde des WR in S, vertreten durch Dr. Wolfgang Maria Paumgartner, Rechtsanwalt in 5020 Salzburg, Pfeifergasse 3/1. Stock, gegen den Bescheid der Salzburger Landesregierung vom 2. September 2009, Zl. 205-1/40320/95-2009, betreffend Enteignung gemäß Paragraphen 12, ff Sbg. LandesstraßenG 1972 (mitbeteiligte Partei: Landeshauptstadt Salzburg, vertreten durch Dr. Hartmut Ramsauer, Rechtsanwalt in 5020 Salzburg, Dr.-Franz-Rehrl-Platz 1), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird - soweit sie sich auf die Spruchpunkte I., IV. und V.2. (bezogen auf Spruchpunkt I.) bezieht - zurückgewiesen, soweit sie die Spruchpunkte II. und V.2 (bezogen auf Spruchpunkt II.) betrifft, wird sie als unbegründet abgewiesen. Die Beschwerde wird - soweit sie sich auf die Spruchpunkte römisch eins., römisch vier. und römisch fünf.2. (bezogen auf Spruchpunkt römisch eins.) bezieht - zurückgewiesen, soweit sie die Spruchpunkte römisch zwei. und römisch fünf.2 (bezogen auf Spruchpunkt römisch zwei.) betrifft, wird sie als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Land Salzburg Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I. In dem Amtsbericht des Bürgermeisters der Landeshauptstadt Salzburg vom 4. September 2002 betreffend das Nutzungskonzept Itzling/Science City Salzburg (konkret der Grundsatzbeschluss zur Verlegung der Schillerstraße) wurde ausgeführt, dass nur durch entsprechend attraktive Erweiterungen im Forschungssektor die wirtschaftspolitische Entwicklung Itzlings gesichert werden könne. Durch die bereits seit längerer Zeit beabsichtigte Ansiedlung des "Zentrums für angewandte Forschung" als Teil der Naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Salzburg könnte die durch den Abzug der Fachhochschule (FH) nach Urstein-Au entstandene Lücke in diesem Gebiet sowohl inhaltlich als auch quantitativ weitgehend kompensiert werden. Die fachspezifische Ausrichtung der angestrebten anwendungsorientierten Forschungsbereiche wäre eine ideale Ergänzung und ein neuer Partner für die verbleibenden Institutionen des Techno-Z., des Salzburg Research und der Computerwissenschaften der Universität Salzburg. Inhaltlich sehe das Stadtentwicklungsprojekt "Science:City:Salzburg" in diesem Gebiet eine Intensivierung der baulichen Nutzungen entlang der Schillerstraße im Bereich zwischen der heutigen Kreuzung Schillerstraße/Itzlinger Hauptstraße bis zur Kreuzung Schillerstraße/Andreas-Hofer-Straße vor. römisch eins. In dem Amtsbericht des Bürgermeisters der Landeshauptstadt Salzburg vom 4. September 2002 betreffend das Nutzungskonzept Itzling/Science City Salzburg (konkret der Grundsatzbeschluss zur Verlegung der Schillerstraße) wurde ausgeführt, dass nur durch entsprechend attraktive Erweiterungen im Forschungssektor die wirtschaftspolitische Entwicklung Itzlings gesichert werden könne. Durch die bereits seit längerer Zeit beabsichtigte Ansiedlung des "Zentrums für angewandte Forschung" als Teil der Naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Salzburg könnte die durch den Abzug der Fachhochschule (FH) nach Urstein-Au entstandene Lücke in diesem Gebiet sowohl inhaltlich als auch quantitativ weitgehend kompensiert werden. Die fachspezifische Ausrichtung der angestrebten anwendungsorientierten Forschungsbereiche wäre eine ideale Ergänzung und ein neuer Partner für die verbleibenden Institutionen des Techno-Z., des Salzburg Research und der Computerwissenschaften der Universität Salzburg. Inhaltlich sehe das Stadtentwicklungsprojekt "Science:City:Salzburg" in diesem Gebiet eine Intensivierung der baulichen Nutzungen entlang der Schillerstraße im Bereich zwischen der heutigen Kreuzung Schillerstraße/Itzlinger Hauptstraße bis zur Kreuzung Schillerstraße/Andreas-Hofer-Straße vor.

Kernelement des Konzeptes sei - neben der Schaffung des Autobahnhalbanschlusses Hagenau - die Verlegung der Schillerstraße an die Lokalbahn mit mehreren flankierenden Maßnahmen (u.a. die Errichtung eines Kreisverkehrs an Stelle der ampelgeregelten Kreuzung Schillerstraße/Austraße mit Busbeschleunigung).

Nach dem Bericht der verkehrstechnischen Prüfung "Kreisverkehr Austraße, Science:City:Salzburg" des Planungsbüros T. vom Juli 2003 sei geprüft worden, ob der vorgesehene einstreifige Kreisverkehr in seiner geplanten Form funktionstüchtig sei, ob wegen der westlich anschließenden mit Lichtzeichen gesicherten Eisenbahnkreuzung Gefährdungen der Verkehrsteilnehmer zu erwarten seien und welche Maßnahmen im Sinne der Funktionsfähigkeit der Anlage und insbesondere der Verkehrssicherheit zu empfehlen seien. Die bestehende Eisenbahnkreuzung liege ca. 30 m westlich des Kreisverkehrs und sei durch eine Lichtzeichenanlage gesichert. Aus Sicherheitsgründen sei ein Bypass von der Austraße in Richtung Stadtzentrum vorgesehen. Der vorliegende Entwurf für eine Kreisverkehrsanlage (Radius von ca. 30 m) werde grundsätzlich als funktionsfähig angesehen, wenn die weiters angeführten Maßnahmen umgesetzt würden. Die Funktionsfähigkeit des Kreisverkehrs sei mit der alternativen Lösung einer Lichtsignalregelung an dieser Kreuzung verglichen und dazu festgestellt worden, dass dabei mit einer geringeren Leistungsfähigkeit und in Summe mit längeren Wartezeiten zu rechnen sei. Als zusätzliche Maßnahmen würden insbesondere Sicherungsmaßnahmen an der Eisenbahnkreuzung empfohlen (u.a. die Anordnung eines Bypasses wie im Entwurf vorgesehen, die Errichtung eines zweiten Fahrstreifens zwischen der Eisenbahnkreuzung und dem Kreisverkehr, der als "Fluchtraum" im Gefahrenfall diene, und weiters eine Zufahrtssignalisierung vor der Eisenbahnkreuzung, um ein irrtümliches Befahren der Eisenbahnkreuzung bei Rückstau zu verhindern). Grundsätzlich sei, so würde festgestellt, die Kreisverkehrslösung aus sicherheitstechnischen Gründen vertretbar. Eine alternative Lösung mit Vorrangregelung würde größere Probleme verursachen. Diese alternative Lösung würde wegen der zu erwartenden langen Rotphasen für den Querverkehr zu größeren Rückstaulängen führen. Eine Koppelung der Eisenbahnkreuzungssicherung mit einer Lichtsignalregelung würde sehr häufige und erhebliche Eingriffe in das Signalprogramm verursachen, mit entsprechenden negativen Auswirkungen auch auf den O-Bus-Verkehr, ohne gleichzeitig eine absolute Sicherheit garantieren zu können.

Mit Beschluss des Gemeinderates der Landeshauptstadt Salzburg vom 19. März 2003 wurde die gesamthafte Verlegung der Schillerstraße zwischen Austraße und Andreas-Hofer-Straße als Ziel der Stadtgemeinde beschlossen.

Mit Eingabe vom 5. Februar 2007 beantragte die Mitbeteiligte die Enteignung eines Teiles des südwestlich des geplanten Kreuzungsbereiches Austraße/Schillerstraße/Raiffeisenstraße gelegenen, der V. Gen.m.b.H. gehörenden Grundstückes Nr. 366/2, KG Itzling. Es solle eine neue Parzelle mit der Grundstücks-Nr. 366/9 mit einer Fläche von 420 m² herausgeteilt werden. Dem Ansuchen waren ein Übersichtslegeplan vom 6. Oktober 2006, ein Einlösungsplan vom 10. Oktober 2006, der örtliche Bebauungsplan Itzling-Mitte 7/G2//N1 sowie ein Schreiben der Magistratsabteilung 5/03, des Amtes für Stadtplanung und Verkehr, vom 20. November 2006 hinsichtlich des Nachweises des öffentlichen Interesses angeschlossen. In der Begründung wurde angeführt, dass die Grundeigentümerin grundsätzlich zur Grundeinlösung bereit gewesen wäre, mit dem Beschwerdeführer, dem Betreiber des auf diesem Grundstück befindlichen Würstelstandes W., sei jedoch eine zivilrechtliche Vereinbarung trotz intensiver Verhandlungen nicht möglich gewesen. Mit Eingabe vom 5. Februar 2007 beantragte die Mitbeteiligte die Enteignung eines Teiles des südwestlich des geplanten Kreuzungsbereiches Austraße/Schillerstraße/Raiffeisenstraße gelegenen, der römisch fünf. Gen.m.b.H. gehörenden Grundstückes Nr. 366/2, KG Itzling. Es solle eine neue Parzelle mit der Grundstücks-Nr. 366/9 mit einer Fläche von 420 m² herausgeteilt werden. Dem Ansuchen waren ein Übersichtslegeplan vom 6. Oktober 2006, ein Einlösungsplan vom 10. Oktober 2006, der örtliche Bebauungsplan Itzling-Mitte 7/G2//N1 sowie ein Schreiben der Magistratsabteilung 5/03, des Amtes für Stadtplanung und Verkehr, vom 20. November 2006 hinsichtlich des Nachweises des öffentlichen Interesses angeschlossen. In der Begründung wurde angeführt, dass die Grundeigentümerin grundsätzlich zur Grundeinlösung bereit gewesen wäre, mit dem Beschwerdeführer, dem Betreiber des auf diesem Grundstück befindlichen Würstelstandes W., sei jedoch eine zivilrechtliche Vereinbarung trotz intensiver Verhandlungen nicht möglich gewesen.

Mit Bescheid des Vermessungsamtes Salzburg vom 19. Februar 2007 wurde die Abtrennung des Grundstückes Nr. 366/9 aus dem Grundstück Nr. 366/2, GB Itzling, endgültig festgelegt.

Der Stadtsenat der Landeshauptstadt Salzburg fasste am 19. Juli 2007 gemäß § 29 Abs. 2 Sbg. LandesstraßenG 1972 (LStG 1972) den Beschluss für den Ausbau und die Übernahme hinsichtlich aller Straßenteile im Zuge des Projekts "Verlegung der Schillerstraße" entsprechend den beigelegten Planunterlagen. Der beigelegte Plan umfasst den verfahrengegenständlichen Kreisverkehr betreffend die Kreuzung Schillerstraße/Austraße/Raiffeisenstraße mit einem Außendurchmesser von 33 m. Der südliche, den Beschwerdeführer betreffende Teil des Kreisverkehrs ist auch in dem Bebauungsplan der Grundstufe Itzling-Mitte 7/G2/N1, in Kraft seit 15. April 2006, als Verkehrsfläche ausgewiesen. Der

Stadtsenat der Landeshauptstadt Salzburg fasste am 19. Juli 2007 gemäß Paragraph 29, Absatz 2, Sbg. LandesstraßenG 1972 (LStG 1972) den Beschluss für den Ausbau und die Übernahme hinsichtlich aller Straßenteile im Zuge des Projekts "Verlegung der Schillerstraße" entsprechend den beigelegten Planunterlagen. Der beigelegte Plan umfasst den verfahrengegenständlichen Kreisverkehr betreffend die Kreuzung Schillerstraße/Austraße/Raiffeisenstraße mit einem Außendurchmesser von 33 m. Der südliche, den Beschwerdeführer betreffende Teil des Kreisverkehrs ist auch in dem Bebauungsplan der Grundstufe Itzling-Mitte 7/G2/N1, in Kraft seit 15. April 2006, als Verkehrsfläche ausgewiesen.

Der Bürgermeister der Landeshauptstadt Salzburg erteilte der Mitbeteiligten mit Bescheid vom 28. September 2007 die straßenrechtliche Baubewilligung zum Neubau und Umbau der Schillerstraße "neu" (im Abschnitt Jakob-Haringer-Straße bis Austraße) - Raiffeisenstraße - Austraße unter weiteren Vorschreibungen. Diese straßenbaurechtliche Bewilligung erfasst bei der Kreuzung der Austraße und der Schillerstraße "neu" einen Kreisverkehr mit einem äußeren Durchmesser von 33 m und einer Ringbreite von 9 m. Der in diesem Verfahren herangezogene straßenbautechnische Sachverständige Dipl. Ing. M.E. stellte fest, dass folgende wesentliche Vorteile eines Kreisverkehrs gegenüber einem konventionellen lichtsignalgeregelten Knoten ausschlaggebend seien:

- -Strichaufzählung
Reduktion der Geschwindigkeit
- -Strichaufzählung
höhere Verkehrssicherheit
- -Strichaufzählung
höhere Leistungsfähigkeit
- -Strichaufzählung
geringere Anzahl von Konfliktpunkten
- -Strichaufzählung
Wendemöglichkeit und flexiblere Routenwahl sowie
- -Strichaufzählung
geringere Erhaltungs- und Betriebskosten.

Für die Realisierung dieses Kreisverkehrs würden Flächen, die sich derzeit im Eigentum der V. Gen.m.b.H. befänden und vom Beschwerdeführer als Betreiber des Würstelstandes W. benützt würden, beansprucht. Ein Abrücken des gesamten Verkehrsknotens so weit, dass dies nicht notwendig sei, sei zwar geprüft worden, aber auf Grund der Kreuzungsgeometrie, der Grundstücksverfügbarkeit und Ausnutzbarkeit verworfen worden. Dies würde außerdem zu einer wesentlichen Verschlechterung der Linienführung im Kfz-Verkehr führen. Darunter würde vor allem der öffentliche Verkehr bzw. dessen Benutzer leiden, da Fahrstreifenversätze zu erheblichen Komforteinschränkungen für die Fahrgäste führten und durch die erforderliche Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten Fahrzeitverluste verursacht würden. Weiters würde damit massiv in die Ausnutzbarkeit benachbarter Liegenschaften, insbesondere der Liegenschaft der R. eingegriffen. Durch die gesamte Straßen-Neuplanung der Raiffeisenstraße und der Austraße seien bereits erhebliche Grundstücksabtretungen von Seiten R. erforderlich, die durch die beabsichtigte Verschmälerung der Itzlinger Hauptstraße im Abschnitt zwischen Austraße und Raiffeisenstraße nur unzureichend kompensiert werden könnten. Außerdem wäre eine weitere Verschwenkung der neuen Schillerstraße auf Grund des bereits baubewilligten und im Bau begriffenen P./V.-Projektes nicht mehr möglich gewesen. Mit dem gegenständlichen Straßenprojekt komme es nach Ansicht dieses Sachverständigen zu einer Verbesserung der Verkehrsführung und einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit. Es stelle auch die sinnvolle Voraussetzung für die Bewältigung des Prognoseverkehrs resultierend aus der normalen Verkehrszunahme und den Auswirkungen des geplanten Autobahnanschlusses Hagenau dar. Darüber hinaus werde durch die neue Verkehrsführung die dicht bewohnte Itzlinger Hauptstraße entlastet und die Hauptverkehrsachse durch ein im Wesentlichen von Betrieben geprägtes Gebiet im kurzen Wege geführt. Für die Realisierung dieses Kreisverkehrs würden Flächen, die sich derzeit im Eigentum der römisch fünf. Gen.m.b.H. befänden und vom Beschwerdeführer als Betreiber des Würstelstandes W. benützt würden, beansprucht. Ein Abrücken des gesamten Verkehrsknotens so weit, dass dies nicht notwendig sei, sei zwar geprüft worden, aber auf Grund der Kreuzungsgeometrie, der Grundstücksverfügbarkeit und Ausnutzbarkeit verworfen worden. Dies würde außerdem zu einer wesentlichen Verschlechterung der Linienführung im Kfz-Verkehr führen. Darunter würde vor allem der öffentliche Verkehr bzw. dessen Benutzer leiden, da Fahrstreifenversätze zu

erheblichen Komforteinschränkungen für die Fahrgäste führten und durch die erforderliche Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten Fahrzeitverluste verursacht würden. Weiters würde damit massiv in die Ausnutzbarkeit benachbarter Liegenschaften, insbesondere der Liegenschaft der R. eingegriffen. Durch die gesamte Straßen-Neuplanung der Raiffeisenstraße und der Austraße seien bereits erhebliche Grundstücksabtretungen von Seiten R. erforderlich, die durch die beabsichtigte Verschmälerung der Itzlinger Hauptstraße im Abschnitt zwischen Austraße und Raiffeisenstraße nur unzureichend kompensiert werden könnten. Außerdem wäre eine weitere Verschwenkung der neuen Schillerstraße auf Grund des bereits baubewilligten und im Bau begriffenen P./V.-Projektes nicht mehr möglich gewesen. Mit dem gegenständlichen Straßenprojekt komme es nach Ansicht dieses Sachverständigen zu einer Verbesserung der Verkehrsführung und einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit. Es stelle auch die sinnvolle Voraussetzung für die Bewältigung des Prognoseverkehrs resultierend aus der normalen Verkehrszunahme und den Auswirkungen des geplanten Autobahnanschlusses Hagenau dar. Darüber hinaus werde durch die neue Verkehrsführung die dicht bewohnte Itzlinger Hauptstraße entlastet und die Hauptverkehrsachse durch ein im Wesentlichen von Betrieben geprägtes Gebiet im kurzen Wege geführt.

Nach Ansicht der Straßenverkehrsbehörde im straßenbaurechtlichen Bescheid habe der Sachverständige nachvollziehbar dargelegt, dass durch das verfahrensgegenständliche Straßenprojekt eine Verbesserung der Verkehrsführung und eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit erreicht würden. Es stelle weiters eine sinnvolle Voraussetzung für den geplanten Autobahnanschluss Hagenau dar, ferner werde die dicht bewohnte Itzlinger Hauptstraße entlastet und die Hauptverkehrsachse durch ein im Wesentlichen von Betrieben geprägtes Gebiet geführt, was bei einer Gesamtbetrachtung ebenfalls als verkehrlicher Vorteil anzusehen sei. Auch die eisenbahntechnische Problematik könne mit dem Kreisverkehr und dem integrierten Bypass zur Verhinderung von Rückstau in die Eisenbahnkreuzung gelöst werden. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Bewilligung für das Straßenbauvorhaben gemäß § 5 Abs. 1 LStG 1972 lägen somit vor. Nach Ansicht der Straßenverkehrsbehörde im straßenbaurechtlichen Bescheid habe der Sachverständige nachvollziehbar dargelegt, dass durch das verfahrensgegenständliche Straßenprojekt eine Verbesserung der Verkehrsführung und eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit erreicht würden. Es stelle weiters eine sinnvolle Voraussetzung für den geplanten Autobahnanschluss Hagenau dar, ferner werde die dicht bewohnte Itzlinger Hauptstraße entlastet und die Hauptverkehrsachse durch ein im Wesentlichen von Betrieben geprägtes Gebiet geführt, was bei einer Gesamtbetrachtung ebenfalls als verkehrlicher Vorteil anzusehen sei. Auch die eisenbahntechnische Problematik könne mit dem Kreisverkehr und dem integrierten Bypass zur Verhinderung von Rückstau in die Eisenbahnkreuzung gelöst werden. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Bewilligung für das Straßenbauvorhaben gemäß Paragraph 5, Absatz eins, LStG 1972 lägen somit vor.

In der Eingabe der Mitbeteiligten vom 2. Oktober 2007 betreffend die Ergänzung des Enteignungsantrages vom 5. Februar 2007 wird zur Notwendigkeit einer Enteignung auf die Stellungnahme des Amtssachverständigen Dipl. Ing. M.E., der im straßenbaurechtlichen Verfahren herangezogen worden war, hingewiesen und den in der Folge ergangenen straßenbaurechtlichen Bewilligungsbescheid vom 28. September 2007. Das Planungsbüro "T." habe hinsichtlich der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs einen verkehrstechnischen Vergleich des geplanten Kreisverkehrs mit einem konventionellen mit Lichtsignal geregelten Knoten vorgenommen. Der Abschlussbericht in diesem Gutachten komme dazu, dass bei einem mit Lichtsignal geregelten Knoten mit geringeren Leistungsfähigkeiten und in Summe längeren Wartezeiten gegenüber dem Kreisverkehr zu rechnen sei sowie dass eine Koppelung der Eisenbahnkreuzungssicherung mit der Lichtsignalregelung sehr häufige und erhebliche Eingriffe in das Signalprogramm verursachen würde und zwar mit entsprechend negativen Auswirkungen auf den O-Bus-Verkehr. Im Gutachten "T."

werde im Hinblick auf die Detailplanung die Anordnung eines Bypasses, wie im straßenbaurechtlichen Entwurf vorgesehen, empfohlen, da dieser Bypass die Staulängen reduziere und in kritischen Situationen das Abfließen des Verkehrs erlaube.

Die Mitbeteiligte stellte mit Eingabe vom 8. November 2007 den Antrag auf Enteignung des auf dem Grundstück Nr. 366/9, GB Itzling, befindlichen Superädifikates, nämlich des im Eigentum des Beschwerdeführers stehenden Verkaufskioskes samt Zubau.

Im Enteignungsverfahren erstattete der straßenverkehrstechnische Amtssachverständige Dipl. Ing. C.K. zur Frage des Vorliegens des öffentlichen Interesses am Bau des geplanten Kreisverkehrs ein Gutachten vom 22. Februar 2008. Im Befund führte er aus, dass der Ausbau der Raiffeisenstraße im Abschnitt von der Itzlinger Hauptstraße bis zur

Austraße, der Umbau der derzeitigen lichtsignalgeregelten Kreuzung Raiffeisenstraße/Austraße/Schillerstraße in einen Kreisverkehr sowie die Verlegung der Schillerstraße im Abschnitt zwischen der Austraße und der Jakob-Haringer-Straße vorgesehen seien. Als Ziele seien von der Mitbeteiligten folgende Punkte angeführt worden:

- -Strichaufzählung
Zusammenführung der Emmissionsbänder von Straße und Schiene im Abschnitt zwischen dem schienengleichen Bahnübergang an der Andreas-Hofer-Straße sowie der Austraße
- -Strichaufzählung
Verkehrsberuhigung der "alten" Schillerstraße bzw. Entlastung dortiger Anrainer
- -Strichaufzählung
Verkehrsberuhigung der Itzlinger-Hauptstraße bzw. Umlegung der L 118 Bergheimer Landesstraße in die "neue" Schillerstraße
- -Strichaufzählung
Verbesserung der Nutzungspotenziale der umliegenden Baulandflächen als Voraussetzung für das Gelingen des Projektes Science:City:Salzburg.

Dafür sei ein leistungsfähiger und attraktiver Straßenausbau, auch im Hinblick auf den geplanten Autobahnanschluss Hagenau, notwendig, der zusätzlich zur generellen Zunahme des Kfz-Verkehrs zusätzlichen Verkehr mit sich bringe. Westlich münde die Austraße in den geplanten Kreisverkehr. Hier befinde sich auch ein schienengleicher Bahnübergang. Auf Grund der Nähe des Bahnüberganges zum Kreisverkehr sei ein auch vom eisenbahnrechtlichen Amtssachverständigen geforderter Bypass für die Relation Austraße stadteinwärts mit eingeplant. Der straßenverkehrstechnische Amtssachverständige führte weiters die im straßenbaurechtlichen Bewilligungsbescheid angeführten Vorteile für einen Kreisverkehr an und dass ein Abrücken des gesamten Kreisverkehrs aus den dort näher genannten Gründen verworfen worden sei.

Im eigentlichen Gutachten stellte der straßenverkehrstechnische Amtssachverständige fest, dass nach der vorgelegten verkehrstechnischen Beurteilung des Büros T. für den Fall einer Lichtsignalregelung mit einer geringeren Leistungsfähigkeit und dadurch in Summe mit längeren Wartezeiten zu rechnen sei. Um einen Rückstau über die Eisenbahnkreuzung zu verhindern, müsste bei einer Lichtsignalregelung sehr häufig in den normalen Phasenablauf der Anlage eingegriffen werden, was zu häufigeren Rotphasen auf der Hauptrichtung (Raiffeisenstraße - Schillerstraße) führen würde. Dadurch würden sich im Falle einer Lichtsignalregelung die Staulängen auf der Hauptrichtung erhöhen und sich somit die Leistungsfähigkeit des Knotens verschlechtern. Es ergäben sich durch die Verlegung der Schillerstraße und den geplanten Kreisverkehr an Stelle des derzeitigen lichtsignalgeregelten Knotens eine Verbesserung der Verkehrsführung für den Kfz- und den öffentlichen Verkehr.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit komme es durch die Verlegung der Schillerstraße, wie auch schon von Dipl. Ing. M.E. im straßenbaurechtlichen Verfahren festgestellt, zu einer Verkehrsberuhigung der dicht bewohnten Itzlinger Hauptstraße und auf Grund des Kreisverkehrs zu weniger Konfliktpunkten als bei der gegenständlichen lichtsignalgeregelten Kreuzung. Es ergebe sich durch den Kreisverkehr auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, da bei diesem die Staulängen reduziert und somit ein Rückstau über den Bahnübergang möglichst vermieden werde. Auch im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des Baues und der Grundinanspruchnahme werde die vorliegende Planung als beste Lösung angesehen, da ein Versatz des Kreisverkehrs mehr Fremdgrund in Anspruch nähme. Aus straßenverkehrstechnischer Sicht bestehe ein erhebliches öffentliches Interesse an der Errichtung des gegenständlichen Kreisverkehrs laut den Einreichunterlagen, vor allem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, den Bahnübergang, die Verbesserung der Verkehrsführung und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Straße.

In der Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 20. März 2008 nahm dieser zum verkehrstechnischen Gutachten des Amtssachverständigen im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren und zum straßenverkehrstechnischen Gutachten des Dipl. Ing. C.K. Stellung und legte ein Gutachten von Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. H.K. (TU Wien) betreffend die verkehrsplanerische Überprüfung der Grundlagen zur Errichtung eines Kreisverkehrs auf der genannten Kreuzung vor.

In diesem Gutachten wurde gegen den geplanten Kreisverkehr insbesondere eingewendet, dass er entgegen einer Lichtsignalregelung nicht steuer- und dosierbar sei. Entscheidend sei, dass bei einem Kreisverkehr die Sicherheit gegen Rückstau nicht geregelt werden könne und dieser damit auch sicherheitstechnisch ein höheres Risiko darstelle als eine geregelte Kreuzung mit geregelter Kreuzungsanlage mit der Eisenbahn. Nach Ansicht dieses Sachverständigen sei die Dimensionierung des Kreisverkehrs mit einem Außendurchmesser von 33 m mehr als großzügig, weshalb er eine

Redimensionierung auf 28 m Außendurchmesser vorschlage. Kreisverkehre mit diesem Durchmesser würden seit vielen Jahren erfolgreich angewendet. Aus den angegebenen Verkehrsstärken könne die angestrebte Dimensionierung des Kreisverkehrs nicht begründet werden. Nach der RVS 03.05.14 dürfe der Außendurchmesser der Kreisfahrbahn nicht kleiner als 25,0 m sein. Außerdem hätten sich auch kleinere Kreisverkehre in der Praxis hervorragend bewährt. Als Alternative wurde von diesem Sachverständigen ein redimensionierter Kreisverkehr ohne Bypassführung mit einem Außendurchmesser von 28 m skizziert. Dabei sei keine Inanspruchnahme des Grundstückes Nr. 366/9 erforderlich. Die Bypassführung des geplanten Kreisverkehrs nehme wesentliche Flächen in Anspruch, unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit sei diese Inanspruchnahme nicht begründbar. Es müsste in jedem Fall eine zusätzliche Zufahrtsdosierung durch Signalisierung vor dem Bahnübergang eingerichtet werden. Da ein Kreisverkehr nicht steuerbar sei, sei von dieser Lösung in unmittelbarer Nähe zu einem Bahnübergang abzuraten. Als Alternative komme ein Kreisverkehr mit 28 m Außendurchmesser und 7,5 m Ringbreite ohne Bypass in Betracht, die aber ebenfalls eine zusätzliche signaltechnische Absicherung der Eisenbahnkreuzung benötige.

Die Mitbeteiligte legte mit Eingabe vom 8. Oktober 2008 ein verkehrstechnisches Gutachten von Univ. Prof. Dr. Ing. M.F. (TU Graz) vom August 2008 zur Verlegung der Schillerstraße in Salzburg vor, in dem drei Varianten (Kreisverkehr mit 33 m Durchmesser und Bypass, Kreisverkehr mit 28 m Durchmesser ohne Bypass und Knotenpunkt mit einer Verkehrssignalanlage) verglichen wurden. Dieser Sachverständige kam zu dem Ergebnis, dass der Kreisverkehr mit 28 m nicht empfohlen werde, ein mit einer Lichtsignalanlage geregelter Knotenpunkt nur bedingt empfehlenswert und der Kreisverkehr mit 33 m empfehlenswert sei. Als Gründe für letzteres führte er an, dass dieser Kreisverkehr mit Ausnahme des stadtauswärts gerichteten abendlichen Verkehrs die Leistungsfähigkeitsvoraussetzungen erfülle. Das baulich getrennte Absetzen der südlichen Haltestelle Austraße wirke sich sehr positiv auf die Leistungsfähigkeit aus. Diese bauliche Trennung wäre bei einem kleineren Außendurchmesser nicht mehr möglich. Die Vorteile eines Bypasses könnten in der Simulation begrenzt aufgezeigt werden. Der Bypass vergrößere jedoch den verfügbaren Stauraum vor der Einfahrt in den Kreisverkehr, sodass die Eisenbahnkreuzungs-Sicherung nur sehr selten aktiviert werden müsse. Eine möglichst senkrechte Führung aller Zu- und Abfahrten sei bei der versetzten Lage der Schillerstraße erst bei einem Durchmesser ab ca. 30 m möglich. Der kleine Innendurchmesser wirke sich positiv auf die Fahrmanöver der Lkw und den Fahrkomfort für Fahrgäste der O-Bus-Line 6 aus.

Der Beschwerdeführer legte in der Folge mit Eingabe vom 19. März 2009 ein weiteres Gutachten von Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. H.K. (TU Wien) betreffend die verkehrstechnische Überprüfung der Variantensimulation des in Frage stehenden Knotenpunktes vom März 2009 vor. Was die Verkehrsbelastung der Varianten 1 und 2 (Kreisverkehr mit 33 m bzw. 28 m) betrifft, kommt dieses Gutachten zu ähnlichen Ergebnissen wie das Gutachten der TU Graz. Nach Ansicht dieses Sachverständigen seien die Leistungsfähigkeiten/Rückstaulängen dieser beiden Varianten nicht wesentlich unterschiedlich. In beiden Varianten erfülle der Kreisverkehr die an ihn gerichteten Leistungsfähigkeitsvoraussetzungen in der abendlichen Spitzenstunde nicht.

Weiters wird in diesem Gutachten kritisiert, dass die Gutachten von T. und der TU Graz allein unter dem Blickpunkt der Leistungsfähigkeit erstellt worden seien. Beide Kreisverkehre würden in den Abendspitzenstunden an ihre Leistungsfähigkeitsgrenze stoßen (bei 1.183 Pkw/h). Dem gegenüber wären im Busverkehr bei einem 3-Minuten-Intervall bereits 2000 Personen/h zu befördern. Auf eine Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr werde im vorliegenden Zusammenhang nicht Rücksicht genommen. Nach dem Verkehrsleitbild der Stadt Salzburg wären aber in diesem Bereich Maßnahmen zu setzen. Maßnahmen betreffend den öffentlichen Verkehr würden jedoch in der vorliegenden Planung ausgespart. Bei der Variante mit 33 m Kreisverkehrsdurchmesser werde implizit im Gutachten der TU Graz wie des Dipl. Ing. C.K. eine Wertung vorgenommen, nämlich dass der fließende Verkehr durch die Haltestelle als Busbucht nicht gestört werde. Nicht beachtet werde, dass der Bus ohne Busbucht viel zügiger zur Fahrzeugkolonne aufschließen könnte.

Auch auf andere Aspekte (Personen- und Gütertransporte kostengünstiger, sicherer und effizienter abzuwickeln) werde nicht Rücksicht genommen. Auf das dynamische Verhalten der Verkehrsteilnehmer oder gar auf Veränderungen im System (Treibstoffpreise, etc.) werde keine Rücksicht genommen. Auf Grund der Prognosezeiträume und der zeitverzögerten Reaktion der Verkehrsteilnehmer auf die strukturellen Randbedingungen im Verkehrssystem könnte auch ein größer dimensionierter Kreisverkehr nicht dazu beitragen, den Bedarf zum konkreten Zeitpunkt der Prognose unmittelbar zu decken.

Zusätzlich werde auch durch die im TU-Gutachten (gemeint offensichtlich TU-Wien) aufgezeigte Variante der Errichtung einer Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) deutlich, dass es möglich sei, den Bedarf zum konkreten Zeitpunkt der Prognose

zumindest teilweise zu decken. Unter Hinweis auf den Indikator "Reisezeit" führe das Gutachten der TU-Graz aus, dass nicht nur während der Morgenspitze in beiden Fahrtrichtungen in den Varianten 1 (33 m Kreisverkehr) und 3 (VLSA) keine größeren Probleme zu erwarten seien, sondern dass am Nachmittag die stadtauswärtige Richtung in beiden (erwähnten) Ausbauvarianten überlastet sei, aber die Reisezeiten für den großen Kreisverkehr noch geringfügig schlechter als mit VLSA geregelter Kreuzung seien.

Der Begriff der Leistungsfähigkeit (interpretiert als Pkw-Einheiten) könne nicht dem öffentlichen Interesse einer territorialen Einheit entsprechen und seien folgerichtig Alternativvarianten zu berücksichtigen. Es wäre zu erheben, wie sich der Verkehr im betrachteten Querschnitt zusammensetze. Ausgehend von dieser Datenlage solle quantitativ untermauert werden, welche Soll-Leistungsfähigkeiten für die einzelnen der Verkehrsmodi (Fuß, Rad, Pkw, Lkw, ÖV) gegeben sein müssten. Erst damit lasse sich ein konkreter Bedarf und in weiterer Folge ein öffentliches Interesse quantitativ belegen.

Das wesentliche öffentliche Interesse nach Wirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Projektierungsvariante werde ausgeklammert. Da die Leistungsfähigkeitsvoraussetzungen auch bei einem Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 33 m nicht vollständig erfüllt werden könnten, wäre unter Berücksichtigung der Argumentation im Gutachten des Landes Salzburg vor allem zu überprüfen, ob das öffentliche Interesse zur Fahrzeitreduktion bei der Buslinie nicht auch mit anderen, wirtschaftlich effizienteren Maßnahmen zu erfüllen wäre. Dabei sei insbesondere auf die im Gutachten der TU Graz dargestellten geringeren Reisezeitverluste des Busses bei einer Verkehrslichtsignalanlage (Variante 3) im Vergleich zur Variante 1 (Kreisverkehr mit 33 m Durchmesser) hinzuweisen. Vor allem das öffentliche Interesse zum effizienten Einsatz finanzieller (öffentlicher) Mittel könne durch die alleinige Betrachtung der Leistungsfähigkeit einer Fahrbahn im Querschnitt nicht seriös beurteilt werden, besonders dann nicht, wenn als Einheit der Pkw verwendet werde. Kapazitätserweiterungen und Ausbauten von Fahrbahnen könnten bei Erweiterung auf den Korridor und einer systemischen Betrachtungsweise ohne weiteres zu einer Erhöhung des Reisezeitaufwandes für bestimmte Nutzergruppen führen. Dies könne nicht als im Interesse der Öffentlichkeit stehend interpretiert werden.

In Städten finde seit Jahrzehnten betreffend die Straßenausbauten eine Angebotsplanung statt einer Bedarfsplanung statt. Die dargebrachte Argumentation im straßenverkehrstechnischen Befund und Gutachten des Landes Salzburg bezüglich der Leistungsfähigkeit schließe an die Begriffe der Bedarfsplanung und Angebotsplanung sowie deren missverstandene Wirkungsmechanismen an. Die von der Stadt Salzburg im Verkehrsleitbild festgelegten Zielsetzungen würden nicht ausreichend berücksichtigt. Diese bildeten aber die Grundlage für eine zukünftig effizientere und umweltfreundlichere Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs und seien daher zu befolgen. Bei Reduktion auf den Blickpunkt der Leistungsfähigkeit komme auch dieses Gutachten zum selben Ergebnis und decke sich mit jenem der TU Graz.

Sowohl unter Berücksichtigung der Qualität der Planungen als auch verkehrsplanerischer Belange dürfe die Frage nach der Steuerung der Verkehrsmengen nicht unbeantwortet bleiben. Das wesentliche Ziel der vorliegenden Projektierung sei die Verbesserung der Nutzungspotenziale der umliegenden Baulandflächen durch die Verlegung der Straße (Science City). Dafür sei ein "leistungsfähiger und attraktiver" Straßenausbau erforderlich. Nach dem nach wie vor aktuellen Verkehrsleitbild der Stadt Salzburg (Gemeinderatsbeschluss vom 7. Mai 1997) sei die Erreichbarkeit der Betriebe, auch des Einzelhandels, erforderlich, jedoch nicht die uneingeschränkte Kfz-Erreichbarkeit.

Die vorgeschlagene Maßnahme wäre auch dahingehend zu prüfen, wie sie sich in das Gesamtnetz der Stadt Salzburg eingliederte. Auf der Planungsebene müssten die Wertevorstellungen klar definiert sein, was im Salzburger Verkehrsleitbild erfolge. Priorität habe nicht die uneingeschränkte und hemmungslose Freiheit des Individualverkehrs, sondern die Erhaltung der Kultur- und Naturräume, der Schutz der Gesundheit und das Bedürfnis der Menschen der Stadt Salzburg auf gute Lebensqualität. Nur unter diesen Randbedingungen könne daher das Ergebnis einer verkehrstechnischen Untersuchung beurteilt werden. Annahmen, wie eine Steigerung des Individualverkehrs um 15 %, seien fachlich nicht haltbar und stünden auch im Widerspruch zu den Zielvorstellungen der Stadt Salzburg. Diese Annahmen seien daher als Grundlage für Berechnungen irrelevant. Im Übrigen stehe die von den Projektbetreibern verfolgte Strategie im klaren Widerspruch zur sonstigen von der Stadt Salzburg erfolgreich praktizierten und zukunftsweisenden Strategie der Einschränkung des übermäßigen Autoverkehrs.

Der Amtssachverständige Dipl. Ing. C.K. erstattete in der Folge ein ergänzendes Gutachten vom 12. Dezember 2008, in dem neuerlich die drei möglichen Varianten (Kreisverkehr mit 33 m, Kreisverkehr mit 28 m und Lichtsignalregelung) miteinander verglichen wurden. Nach dem Gutachten der TU Graz sei bezugnehmend auf die Leistungsfähigkeit der

Straße Variante 1, der Kreisverkehr mit 33 m Außendurchmesser, die empfehlenswerte Variante. Dieser Kreisverkehr erfülle - wie dies in dem Gutachten der TU-Graz festgestellt worden sei - alle geforderten Leistungsfähigkeitsvoraussetzungen außer bei dem abendlichen stadtauswärts gerichteten Verkehr. Dieser sei aber auch bei allen anderen Varianten überlastet. Der Bypass vergrößere den verfügbaren Stauraum vor der Einfahrt in den Kreisverkehr, sodass die Eisenbahnkreuzungs-Sicherung nur sehr selten aktiviert werden müsse.

Nach Ansicht dieses Amtssachverständigen liege am Bau des geplanten Kreisverkehrs ein erhebliches öffentliches Interesse. Durch die Verlegung der Schillerstraße und die Errichtung des Kreisverkehrs werde eine Verbesserung der Verkehrsführung für den Individual- und den öffentlichen Verkehr erreicht. Der Kreisverkehr ermögliche Wendemanöver, die auf Grund der vorliegenden Verkehrsführung auf der Schillerstraße (nur rechts einbiegen) notwendig würden. Des Weiteren könnten dadurch auch Schwerfahrzeuge ohne Problem an diesem Knotenpunkt wenden. Die Verlustzeiten für den O-Bus seien bei Variante 1 für die Relation Raiffeisenstraße - Schillerstraße in der Morgen- und Abendspitze deutlich besser als bei Variante 3. Für die Gegenrichtung seien die Verlustzeiten für Variante 1 in der Frühspitze halb so groß wie bei Variante 3. In der Abendspitze seien beide Varianten überlastet. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit komme es durch die Verlegung der Schillerstraße und den Rückbau der Itzlinger Hauptstraße zu einer Verkehrsberuhigung der dicht bewohnten Itzlinger Hauptstraße. Aus der im Rahmen des Gutachtens der TU Graz durchgeführten Simulation und der dazu erstellten Tabelle über die durchschnittlichen und maximalen Rückstaulängen könne abgeleitet werden, dass der Bypass vorteilhaft sei. Bei Variante 1 ergebe sich die geringste maximale Rückstaulänge in der Abendspitzenstunde von 27 m. Bei Variante 3 ergäben sich Rückstaulängen zwischen 65 m und 75 m sowohl in der Früh- als auch in der Abendspitze. Rückstaus auf die Gleisanlage bei Missachtung der Zufahrtssignalisierung seien in dieser Variante also deutlich häufiger möglich als in Variante 1.

Nach Prüfung der gesamten Einreichunterlagen bleibe die Variante 1 (Kreisverkehr mit 33 m Durchmesser) als die Variante über, die die geforderten Leistungsfähigkeitsvoraussetzungen am besten erfülle. Das öffentliche Interesse sei vor allem auch durch die geringsten Verlustzeiten des O-Busses sowie die Möglichkeit von Wendemanövern für Pkw und Lkw und somit des Entfalles einer Weiternutzung der künftig verkehrsberuhigten Itzlinger Hauptstraße gegeben. Der Bypass schaffe eine zusätzliche Aufstellfläche auf der Austraße West und minimiere somit das Risiko, bei Missachtung der Zufahrtssignalisierung auf dem Bahnübergang zu stehen zu kommen.

Die belangte Behörde sprach im Spruchpunkt I. des angefochtenen Bescheides für den Neu- und Umbau der "Schillerstraße neu" im Abschnitt Jakob-Haringer-Straße bis einschließlich Raiffeisenstraße und Austraße samt Kreuzungsbereich Raiffeisenstraße/Austraße (Kreisverkehr) durch die Stadtgemeinde Salzburg zu deren Gunsten die dauernde Inanspruchnahme des Grundstückes Nr. 366/9 der V. Gen.m.b.H. im Ausmaß von 420 m² aus. Die belangte Behörde sprach im Spruchpunkt römisch eins. des angefochtenen Bescheides für den Neu- und Umbau der "Schillerstraße neu" im Abschnitt Jakob-Haringer-Straße bis einschließlich Raiffeisenstraße und Austraße samt Kreuzungsbereich Raiffeisenstraße/Austraße (Kreisverkehr) durch die Stadtgemeinde Salzburg zu deren Gunsten die dauernde Inanspruchnahme des Grundstückes Nr. 366/9 der römisch fünf. Gen.m.b.H. im Ausmaß von 420 m² aus.

In Spruchpunkt II. ordnete sie an, dass das auf dem Grundstück Nr. 366/9, EZ 1480, GB Itzling, befindliche Superädifikat samt aller Bestandteile (Verkaufskiosk samt Zubehör des Beschwerdeführers) in das lastenfreie Eigentum der Stadtgemeinde Salzburg dauernd übertragen werde. In Spruchpunkt römisch zwei. ordnete sie an, dass das auf dem Grundstück Nr. 366/9, EZ 1480, GB Itzling, befindliche Superädifikat samt aller Bestandteile (Verkaufskiosk samt Zubehör des Beschwerdeführers) in das lastenfreie Eigentum der Stadtgemeinde Salzburg dauernd übertragen werde.

Im Spruchpunkt IV. wurde als Entschädigung für die Einlösung des Superädifikates entsprechend dem eingeholten Gutachten dem Beschwerdeführer ein Ablösebetrag in Höhe von EUR 4.752,-- zugesprochen. Im Spruchpunkt römisch vier. wurde als Entschädigung für die Einlösung des Superädifikates entsprechend dem eingeholten Gutachten dem Beschwerdeführer ein Ablösebetrag in Höhe von EUR 4.752,-- zugesprochen.

In V.2. wurde angeordnet, dass mit Rechtskraft des Bescheides und Zahlung der jeweils festgesetzten Entschädigungsbeträge hinsichtlich der in Spruchpunkt I. angeführten Fläche und des in Spruchpunkt II. angeführten Superädifikats der Eigentumserwerb durch die Stadtgemeinde Salzburg statfinde und diesbezüglich alle Rechte Dritter erlöschen würden. In römisch fünf.2. wurde angeordnet, dass mit Rechtskraft des Bescheides und Zahlung der jeweils festgesetzten Entschädigungsbeträge hinsichtlich der in Spruchpunkt römisch eins. angeführten Fläche und des in Spruchpunkt römisch zwei. angeführten Superädifikats der Eigentumserwerb durch die Stadtgemeinde Salzburg statfinde und diesbezüglich alle Rechte Dritter erlöschen würden.

Die belangte Behörde führte nach ausführlicher Darstellung des Sachverhaltes und der durchgeführten Ermittlungen

(insbesondere der eingeholten Gutachten) aus, dass eine Enteignung gemäß der zu Art. 5 StGG ergangenen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes nur dann durch das allgemeine Wohl gerechtfertigt sei, wenn ein konkreter Bedarf gegeben sei, dessen Deckung im öffentlichen Interesse liege, das Objekt der Enteignung überhaupt geeignet sei, diesen Bedarf unmittelbar zu decken, und der Bedarf nicht anders als durch die Enteignung gedeckt werden könne. Neben diesen in den §§ 12 bis 15 LStG 1972 Deckung findenden Kriterien sei von der Enteignungsbehörde neben der Prüfung der Notwendigkeit des Umfanges und des Gegenstandes der Enteignung noch auf die Wirtschaftlichkeit des Straßenbauprojektes Rücksicht zu nehmen. Im Ergebnis lägen diese Voraussetzungen, wie dies im Einzelnen noch dargelegt werde, in beiden Verfahren vor. Die belangte Behörde führte nach ausführlicher Darstellung des Sachverhaltes und der durchgeführten Ermittlungen (insbesondere der eingeholten Gutachten) aus, dass eine Enteignung gemäß der zu Artikel 5, StGG ergangenen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes nur dann durch das allgemeine Wohl gerechtfertigt sei, wenn ein konkreter Bedarf gegeben sei, dessen Deckung im öffentlichen Interesse liege, das Objekt der Enteignung überhaupt geeignet sei, diesen Bedarf unmittelbar zu decken, und der Bedarf nicht anders als durch die Enteignung gedeckt werden könne. Neben diesen in den Paragraphen 12 bis 15 LStG 1972 Deckung findenden Kriterien sei von der Enteignungsbehörde neben der Prüfung der Notwendigkeit des Umfanges und des Gegenstandes der Enteignung noch auf die Wirtschaftlichkeit des Straßenbauprojektes Rücksicht zu nehmen. Im Ergebnis lägen diese Voraussetzungen, wie dies im Einzelnen noch dargelegt werde, in beiden Verfahren vor. Zudem sei die Voraussetzung für das Enteignungsverfahren, nämlich das Vorliegen einer straßenbautechnischen Genehmigung gemäß § 6 LStG 1972, erfüllt, die mit Bescheid des Bürgermeisters der Stadtgemeinde Salzburg vom 28. September 2007 erteilt worden sei. Auch habe der Bau einer neuen Gemeindestraße und die Übernahme von Straßen als Gemeindestraßen gemäß § 29 Abs. 2 LStG 1972 auf Grund einer Verordnung der Gemeindevertretung zu erfolgen. Dies sei beim Projekt "Schillerstraße neu" einerseits durch den Grundsatzbeschluss zur Verlegung der Schillerstraße des Gemeinderates der Stadtgemeinde Salzburg vom 19. März 2003 sowie durch den Beschluss des Stadtsenates der Landeshauptstadt Salzburg in der Sitzung vom 19. Juli 2007 erfolgt. Letzterer sei am 16. August 2007 im Amtsblatt, Folge 15/2007, auf S. 7 kundgemacht worden. Zudem sei die Voraussetzung für das Enteignungsverfahren, nämlich das Vorliegen einer straßenbautechnischen Genehmigung gemäß Paragraph 6, LStG 1972, erfüllt, die mit Bescheid des Bürgermeisters der Stadtgemeinde Salzburg vom 28. September 2007 erteilt worden sei. Auch habe der Bau einer neuen Gemeindestraße und die Übernahme von Straßen als Gemeindestraßen gemäß Paragraph 29, Absatz 2, LStG 1972 auf Grund einer Verordnung der Gemeindevertretung zu erfolgen. Dies sei beim Projekt "Schillerstraße neu" einerseits durch den Grundsatzbeschluss zur Verlegung der Schillerstraße des Gemeinderates der Stadtgemeinde Salzburg vom 19. März 2003 sowie durch den Beschluss des Stadtsenates der Landeshauptstadt Salzburg in der Sitzung vom 19. Juli 2007 erfolgt. Letzterer sei am 16. August 2007 im Amtsblatt, Folge 15 aus 2007,, auf S. 7 kundgemacht worden.

Zur Enteignung des im Eigentum des Beschwerdeführers stehenden Superädifikates auf dem Grundstück Nr. 366/9, GB Itzling, führte die belangte Behörde insbesondere aus, dass von einem berechtigten Antrag der Mitbeteiligten auszugehen sei. Es ergebe sich aus den Akten, dass zwischen der Grundeigentümerin und der Stadtgemeinde Salzburg hinsichtlich der Verwirklichung des Projektes "Schillerstraße neu" offenbar eine zivilrechtliche Einigung hinsichtlich "Grundstücktausch" erzielt worden sei. Auf Grund der gescheiterten Verhandlungen mit dem Beschwerdeführer sei in der Folge die lastenfreie Übergabe des verfahrensgegenständlichen Grundstückes durch die Grundeigentümerin nicht mehr durchgeführt worden. Es erscheine nicht unzulässig, den Grundsätzen des Enteignungsverfahrens entsprechend zuerst eine Vereinbarung mit dem zu Enteignenden anzustreben, ja es stelle sogar eine Enteignungsvoraussetzung dar, dass in einem späteren Enteignungsverfahren ein angemessenes Angebot des Antragstellers vorliege. Im Übrigen hätte das verfahrensgegenständliche Grundstück, auch wenn es im Eigentum der Mitbeteiligten stünde, enteignet werden können. Zudem sei darauf hinzuweisen, dass auf Grund des aktenkundigen bisherigen baurechtlichen Geschehens auf Grund des zuletzt ergangenen Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 28. April 2009 von einem rechtswidrigen Bestand auf dem zu enteignenden Grundstück auszugehen sei.

Nach der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes stellten ernsthafte Bemühungen des Enteignungsgegners, das für einen öffentlichen Zweck benötigte Grundstück zu angemessenen Bedingungen zu erwerben, eine Bedingung der Zulässigkeit der Enteignung dar. Dem Vorbringen des Beschwerdeführers, die Mitbeteiligte habe niemals Verhandlungen dahingehend mit ihm geführt, stehe das Vorbringen der Mitbeteiligten in ihrer Stellungnahme vom 20. März 2008 entgegen, in der die Verhandlungen des Grundstückseigentümers mit dem Beschwerdeführer unter wesentlicher Beteiligung des Wirtschaftsservices der Mitbeteiligten dokumentiert werde, was vom Beschwerdeführer

nicht bestritten werde. Die Verhandlungen seien mit dem Beschwerdeführer offenbar vom September 2006 bis zum Februar 2007, also im Zeitraum vor der verfahrenseinleitenden Antragstellung durch die Mitbeteiligte, geführt worden. Die Grundstückseigentümerin sei zu einer auf zivilrechtlicher Vereinbarung beruhenden Einlösung des verfahrensgegenständlichen Superädifikates bereit gewesen. Der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers habe mit E-Mail vom 8. Februar 2007 die offensichtlich ernsthaft geführten Verhandlungen darüber mit der Begründung abgebrochen, aus einem vom Beschwerdeführer selbst vorgelegten E-mail ergebe sich, dass am 19. März 2007 ein Gespräch zwischen den beteiligten Anwälten, dem Beschwerdeführer, dem Planungsstadtrat der Landeshauptstadt Salzburg sowie einem Vertreter der Enteignungsbehörde stattgefunden habe, bei dem vom Beschwerdeführer eine Ablöseforderung von 2,3 Mio. EUR gestellt worden sei. Es sei ein Enteignungsantrag eingebracht worden. Es seien somit über einen längeren Zeitraum für die Verwirklichung des Projektes Verhandlungen mit dem Beschwerdeführer geführt worden, es habe zuletzt wenigstens zwei Versuche der Mitbeteiligten gegeben, auch nach Einbringen des Enteignungsantrages vom 5. Februar 2007 eine Einigung herbeizuführen.

Wenn der Beschwerdeführer die Befangenheit des im straßenbaurechtlichen Verfahren herangezogenen straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen Dipl. Ing. E. geltend mache, sei festzuhalten, dass für den verfahrensgegenständlichen Straßenteil ein rechtskräftiger Straßenbaubewilligungsbescheid des Bürgermeisters der Stadtgemeinde Salzburg vom 28. September 2007 vorliege, der diesem Enteignungsverfahren zu Grunde liege und in diesem Verfahren nicht bekämpft werden könne. Trotz einer bestimmten Interessenslage einer Gebietskörperschaft sei davon auszugehen, dass ein Amtssachverständiger in einem Verfahren den Gesetzen entsprechend mitwirke (Hinweis auf das Erkenntnis vom 28. April 2009, Zl. 2007/06/0253).

Voraussetzung für die Enteignung sei zudem, dass das Grundstück unmittelbar für die Herstellung einer projektierten Straße notwendig sein müsse. "Unmittelbar" bedeute, dass sich aus anderen Gesetzen keine Hindernisse für das Straßenbauprojekt ergeben dürften. Der Beschwerdeführer mache geltend, dass keine rechtskräftige eisenbahnrechtliche Bewilligung vorliege und kein eisenbahnrechtlicher Sachverständiger beigezogen worden sei. Auf Grund der Akten ergebe sich jedoch, dass der eisenbahnrechtliche Sachverständige in das Verfahren eingebunden gewesen sei. Dem im dortigen Akt aufliegenden Protokoll vom 16. März 2006 sei zu entnehmen, dass Ergebnis der Besprechung an diesem Tag zwischen dem Vertreter der Eisenbahn (Lokalbahn Salzburg), der Eisenbahnbehörde, dem Planungsbüro T., der Landesstraßenverwaltung und dem eisenbahnrechtlichen Amtssachverständigen und diversen Vertretern der Stadt Salzburg für die projektierte Kreisverkehrslösung Austrasse/Schillerstraße gewesen sei, dass kein eisenbahnrechtliches Verfahren durchzuführen sei. Da ein eisenbahnrechtlicher Amtssachverständiger beigezogen worden sei, hätten offenbar keine Gründe bestanden, gemäß § 43 EisenbahnG eine Einreichung vorzunehmen. Voraussetzung für die Enteignung sei zudem, dass das Grundstück unmittelbar für die Herstellung einer projektierten Straße notwendig sein müsse. "Unmittelbar" bedeute, dass sich aus anderen Gesetzen keine Hindernisse für das Straßenbauprojekt ergeben dürften. Der Beschwerdeführer mache geltend, dass keine rechtskräftige eisenbahnrechtliche Bewilligung vorliege und kein eisenbahnrechtlicher Sachverständiger beigezogen worden sei. Auf Grund der Akten ergebe sich jedoch, dass der eisenbahnrechtliche Sachverständige in das Verfahren eingebunden gewesen sei. Dem im dortigen Akt aufliegenden Protokoll vom 16. März 2006 sei zu entnehmen, dass Ergebnis der Besprechung an diesem Tag zwischen dem Vertreter der Eisenbahn (Lokalbahn Salzburg), der Eisenbahnbehörde, dem Planungsbüro T., der Landesstraßenverwaltung und dem eisenbahnrechtlichen Amtssachverständigen und diversen Vertretern der Stadt Salzburg für die projektierte Kreisverkehrslösung Austrasse/Schillerstraße gewesen sei, dass kein eisenbahnrechtliches Verfahren durchzuführen sei. Da ein eisenbahnrechtlicher Amtssachverständiger beigezogen worden sei, hätten offenbar keine Gründe bestanden, gemäß Paragraph 43, EisenbahnG eine Einreichung vorzunehmen.

Festgestellt werde weiter, dass die Enteignungsbehörde an Verordnungen gemäß § 29 Abs. 2 LStG 1972 gebunden sei. Ihr Recht und ihre Pflicht zur Prüfung bei der Enteignungsvoraussetzung seien also insoweit beschränkt, als die Bindung dieser Verordnungen reiche (Hinweis auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 21. Jänner 1992, Zl. 89/05/0152). Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes enthalte bereits diese generelle Norm die einschliessweise Feststellung, dass die Anlegung oder Verlegung der Straße dem öffentlichen Interesse diene. Diese Feststellung entfalte sowohl im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren als auch im Enteignungsverfahren Bindungswirkung, die es dem von der Trassenführung betroffenen Eigentümer verwehre, die Notwendigkeit des zur Enteignung führenden Straßenbauvorhabens zu bestreiten. Es sei sohin der behördlichen Prüfung entzogen, ob ein zulässiger Enteignungszweck gegeben sei, die Verwirklichung eines solchen Projektes im öffentlichen Interesse liege

und ob die in der Verordnung festgelegten Spezifikationen der Straße den Kriterien für die Herstellung von solchen Straßen entsprechen. Diese Bindungswirkung sei insbesondere auch dem Vorbringen des Beschwerdeführers entgegenzuhalten, wenn er die gesamte Verlegung der Schillerstraße thematisiere und das öffentliche Interesse daran in Frage stelle. Festgestellt werde weiter, dass die Enteignungsbehörde an Verordnungen gemäß Paragraph 29, Absatz 2, LStG 1972 gebunden sei. Ihr Recht und ihre Pflicht zur Prüfung bei der Enteignungsvoraussetzung seien also insoweit beschränkt, als die Bindung dieser Verordnungen reiche (Hinweis auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 21. Jänner 1992, Zl. 89/05/0152). Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes enthalte bereits diese generelle Norm die einschlussweise Feststellung, dass die Anlegung oder Verlegung der Straße dem öffentlichen Interesse diene. Diese Feststellung entfalte sowohl im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren als auch im Enteignungsverfahren Bindungswirkung, die es dem von der Trassenführung betroffenen Eigentümer verwehre, die Notwendigkeit des zur Enteignung führenden Straßenbauvorhabens zu bestreiten. Es sei sohin der behördlichen Prüfung entzogen, ob ein zulässiger Enteignungszweck gegeben sei, die Verwirklichung eines solchen Projektes im öffentlichen Interesse liege und ob die in der Verordnung festgelegten Spezifikationen der Straße den Kriterien für die Herstellung von solchen Straßen entsprechen. Diese Bindungswirkung sei insbesondere auch dem Vorbringen des Beschwerdeführers entgegenzuhalten, wenn er die gesamte Verlegung der Schillerstraße thematisiere und das öffentliche Interesse daran in Frage stelle.

Abgesehen davon seien in dem angeführten Grundsatzbeschluss des Gemeinderates der Stadtgemeinde Salzburg vom 19. März 2003 sowie in dem Beschluss des Stadtsenates der Landeshauptstadt Salzburg vom 19. Juli 2007 die dem Straßenprojekt zu Grunde liegenden öffentlichen Interessen erschöpfend in den Einreichunterlagen und in den Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen dargelegt worden. In einem umfangreichen Prozess seien städteplanerische Ziele zur Aufwertung des Stadtteiles Itzling entwickelt worden. Die Verlegung der Schillerstraße sei dabei ein wesentlicher Bestandteil, der unter anderem die Bündelung der Verkehrsfunktionen und Emissionen mit der Schienentrasse und damit eine Entlastung der dortigen Wohnbevölkerung ermögliche, die Voraussetzung für das Gelingen des Projekts Science:City:Salzburg darstelle (etwa durch einen in Hinkunft ungeteilten Universitätscampus), eine attraktive und leistungsfähige Stadteinfahrt schaffe, die als Landesstraße L118, die bislang über die Itzlinger Hauptstraße an einem großen Siedlungsgebiet entlang geführt worden sei, nach Fertigstellung vom Land Salzburg übernommen werden werde und die den Verkehrsanforderungen auch nach Schaffung des Autobahnanschlusses Hagenau gerecht werde. So gesehen sei die Variante des Belassens der "Schillerstraße alt" als Variante im politischen Entwicklungsprozess geprüft und aus öffentlichen Rücksichten zu Gunsten der Erreichung der angestrebten Ziele verworfen worden.

Die Behörde entscheide bei der Enteignung gemäß §§ 12 ff LStG 1972 über die Notwendigkeit, den Gegenstand und den Umfang der Enteignung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit des Projektes. Es sei daher die Frage zu klären gewesen, ob die beantragte Enteignung des Grundstückes Nr. 366/9, GB Itzling, für die Verwirklichung der verordneten Gemeindestraße tatsächlich erforderlich sei und damit ein konkreter Bedarf gegeben sei, dessen Deckung im öffentlichen Interesse liege, und der Bedarf nicht anders als durch die Enteignung gedeckt werden könne (ultima ratio), wobei nur der geringste Eingriff in fremdes Eigentum gerechtfertigt sei. Im Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen vom 12. Dezember 2008 komme dieser, basierend auf der qualitativen Verkehrsprüfung der Varianten durch die Firma T. vom Juli 2003 und auf der quantitativen Überprüfung der Varianten für die Verkehrsregelung des Knotenpunktes Austraße/Schillerstraße/Raiffeisenstraße durch die TU Graz vom August 2008 sowie anderen Unterlagen, zum Schluss, dass der projektierte, verfahrensgegenständliche Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 33 m samt Errichtung des vorgesehenen Bypasses auf Grund der Verbesserung der Verkehrsführung, der Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie Verkehrssicherheit der Kreuzung, insbesondere auch vor dem Hintergrund des Verkehrsaufkommens durch den geplanten Autobahnanschluss Hagenau sowie geringerer Verlustzeiten der O-Busse, der Möglichkeit von Wendemanövern für Pkw und Lkw und weiterer Vorteile, als einzige Variante verbleibe und im öffentlichen Interesse gelegen sei. Die gesetzlich geforderte Notwendigkeit der Enteignung des Grundstückes Nr. 366/9, GB Itzling, sei daher im vollen Umfang gegeben. Auch sei die geplante Situierung auf Grund der vorgefundenen Bedingungen, insbesondere auch der Eingriffe in bestehende andere Grundstücke mit vorliegenden Baubewilligungen, am wirtschaftlichsten und überhaupt die einzige Alternative, da das Abrücken des gesamten Kreisverkehrs hinsichtlich Kreuzungsgeometrie und Grundstücksverfügbarkeit offenbar einen höheren Eingriff in die Rechte dritter benachbarter Grundstücke bewirkt hätte und diese Situierung die verkehrstechnisch

bessere Lösung sei, da dadurch eine wesentliche Verschlechterung der Linienführung auf Grund der Fahrstreifenversetzung im Kfz- sowie im öffentlichen Verkehr vermieden werde. Eine eingewendete, andere Situierung des Kreisverkehrs sei daher wegen geringerer Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Effizienz der Verkehrsführung nicht vorgenommen worden. Die Behörde entscheide bei der Enteignung gemäß Paragraphen 12, ff LStG 1972 über die Notwendigkeit, den Gegenstand und den Umfang der Enteignung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit des Projektes. Es sei daher die Frage zu klären gewesen, ob die beantragte Enteignung des Grundstückes Nr. 366/9, GB Itzling, für die Verwirklichung der verordneten Gemeindestraße tatsächlich erforderlich sei und damit ein konkreter Bedarf gegeben sei, dessen Deckung im öffentlichen Interesse liege, und der Bedarf nicht anders als durch die Enteignung gedeckt werden könne (ultima ratio), wobei nur der geringste Eingriff in fremdes Eigentum gerechtfertigt sei. Im Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen vom 12. Dezember 2008 komme dieser, basierend auf der qualitativen Verkehrsprüfung der Varianten durch die Firma T. vom Juli 2003 und auf der quantitativen Überprüfung der Varianten für die Verkehrsregelung des Knotenpunktes Austrasse/Schillerstraße/Raiffeisenstraße durch die TU Graz vom August 2008 sowie anderen Unterlagen, zum Schluss, dass der projektierte, verfahrensgegenständliche Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 33 m samt Errichtung des vorgesehenen Bypasses auf Grund der Verbesserung der Verkehrsführung, der Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie Verkehrssicherheit der Kreuzung, insbesondere auch vor dem Hintergrund des Verkehrsaufkommens durch den geplanten Autobahnanschluss Hagenau sowie geringerer Verlustzeiten der O-Busse, der Möglichkeit von Wendemanövern für Pkw und Lkw und weiterer Vorteile, als einzige Variante verbleibe und im öffentlichen Interesse gelegen sei. Die gesetzlich geforderte Notwendigkeit der Enteignung des Grundstückes Nr. 366/9, GB Itzling, sei daher im vollen Umfang gegeben. Auch sei die geplante Situierung auf Grund der vorgefundenen Bedingungen, insbesondere auch der Eingriffe in bestehende andere Grundstücke mit vorliegenden Baubewilligungen, am wirtschaftlichsten und überhaupt die einzige Alternative, da das Abrücken des gesamten Kreisverkehrs hinsichtlich Kreuzungsgeometrie und Grundstücksverfügbarkeit offenbar einen höheren Eingriff in die Rechte dritter benachbarter Grundstücke bewirkt hätte und diese Situierung die verkehrstechnisch bessere Lösung sei, da dadurch eine wesentliche Verschlechterung der Linienführung auf Grund der Fahrstreifenversetzung im Kfz- sowie im öffentlichen Verkehr vermieden werde. Eine eingewendete, andere Situierung des Kreisverkehrs sei daher wegen geringerer Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Effizienz der Verkehrsführung nicht vorgenommen worden.

Das Grundstück werde weiters als grundsätzlich geeignet angesehen, den straßenbaulichen Bedarf zu decken, und es lägen keine gesetzlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Projektes vor.

Festzuhalten sei, dass das Gutachten der TU Wien vom März 2009 in der verkehrstechnischen Simulation mittels "VISSIM" zu - auf Grund der weniger detaillierten Simulation als die TU Graz - ähnlichen, aber in der Größenordnung identen Ergebnissen wie die TU Graz bei ihrer verkehrstechnischen Alternativenprüfung der Kreuzungsregelung im Gutachten vom August 2008 gelange. Das bedeute, dass unter Reduktion auf den Blickpunkt Leistungsfähigkeit beide Gutachten zum selben Ergebnis kämen. Somit könne hinsichtlich der Notwendigkeit des "Kreisverkehrs groß" samt Bypass auf das Gutachten des Amtssachverständigen vom 12. Februar 2008 verwiesen werden (gemeint offenbar das Gutachten vom 12. Dezember 2008).

Wenn sich der Beschwerdeführer gegen den Bypass wende und meine, er führe zu keinerlei Reduktion der Staulängen und habe keine Sicherungsfunktion, sei festzuhalten, dass er dem verkehrstechnischen Amtssachverständigen damit nicht auf derselben Sachverständigenebene entgegen trete, der die projektierte Lösung auf Basis der Untersuchungen durch die Firma T. und der TU Graz als erforderlich betrachte. Dass trotz Errichtung eines Bypasses kritische Situationen nicht beseitigt werden könnten und ein Rückstau auf die Eisenbahnkreuzung nicht ausgeschlossen werden könne, ergäben alle Untersuchungen und Gutachten. Der Amtssachverständige Dipl. Ing. C.K. stelle dazu fest, dass die Errichtung des Bypasses im Sinne der Verkehrssicherheit angesichts des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsentwicklung durch die Nähe des Kreisverkehrs zum schienengleichen Bahnübergang der Lokalbahn notwendig sei, da dadurch die Staulängen reduziert, eine zusätzliche Aufstellfläche von 30 m zur Verfügung gestellt und kritische Situationen am Bahnübergang vermieden würden. Da Dipl. Ing. S. im Amt der Sbg. Landesregierung als eisenbahntechnischer Sachverständiger laut straßenrechtlicher Verhandlungsschrift vom 24. September 2007 dem Projekt in der verfahrensgegenständlichen Form samt Bypass zugestimmt habe, Dipl. Ing. C.K. davon ausgehe, dass dieser aus Gründen der Nähe zur Schienenanlage auch auf Basis des Gutachtens der Firma T. zu errichten sei und auch dem früher erwähnten Protokoll vom 16. März 2009 des Magistrats Salzburg im Akt der Eisenbahnbehörde zu entnehmen sei, dass keine eisenbahnrechtliche Einreichung vonnöten sei, wenn eine Blinkereinrichtung und eine

Hinweistafel aufgestellt würden, sei davon auszugehen, auch wenn kein ausdrückliches Gutachten des Eisenbahnsachverständigen vorliege, dass die Errichtung des Bypasses als sicherste Lösung der Verkehrssituation nahe dem Schienenübergang Austrasse notwendig sei. Im Übrigen schließe die Durchführung der projektierten Lösung keinesfalls auch eine Lichtsignalregelung der Eisenbahnkreuzung bei einem Rückstau aus.

In dem (vom Beschwerdeführer vorgelegten) Gutachten der TU Wien vom März 2009 würden das Fehlen eines konkreten Bedarfes, eine verfehlte Reduktion in der Betrachtung auf die Leistungsfähigkeit, ein Widerspruch zum Verkehrsleitbild der Stadt und fehlende Grundlagedaten für die Verkehrsnutzung festgestellt. Ein konkreter Bedarf setze voraus, dass an der Errichtung des verfahrensgegenständlichen, projektierten Kreisverkehrs ein öffentliches Interesse bestehe. Dies sei auch - wie bereits ausgeführt - für die Errichtung des Kreisverkehrs mit einem Durchmesser von 33 m samt Bypass bereits festgestellt. Die Begründungen für den Bau des Kreisverkehrs in dieser Größenordnung samt Bypass würden offensichtlich nicht darauf abstellen, ob mit einer Verkehrszunahme zu rechnen sei oder nicht, sondern wiesen auf die Vorteile in verkehrstechnischer Sicht sowie insbesondere auch hinsichtlich des Bypasses als sicherheitsnotwendige Anlage hin, um den bestehenden Verkehr gemäß der Verkehrsbedeutung der Straße als einer Haupteinfallstraße in die Stadt Salzburg und zukünftiger Landesstraße abführen zu können. Dass die Zunahme des Verkehrs allenfalls dem Verkehrsleitbild der Stadt Salzburg widerspreche, das eine Förderung des Nahverkehrs beinhalte, und dass eine Reduktion des Verkehrs durch entsprechende verkehrsleitende Maßnahmen möglich wäre, seien verkehrspolitische Aussagen, denen angesichts des Ergebnisses eines jahrelangen politischen Meinungsbildungsprozesses für die Ziele der Stadtentwicklung in diesem Bereich und der damit im Zusammenhang stehenden verordneten Umlegung der Schillerstraße in der konkreten Form sowie angesichts der Bindungswirkungen dieser Verordnungen keine argumentative Bedeutung zukomme.

Die Gutachten des Dipl. Ing. C.K. würden - entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers -, auch wenn sie auf Untersuchungen qualifizierter Dritter aufbauten, als schlüssig und nachvollziehbar beurteilt. Die Widersprüche der Aussagen dieses Amtssachverständigen zu den Gutachten der TU Wien beträfen nur den verfahrensgegenständlichen Kreisverkehr, wobei der Amtssachverständige Dipl. Ing. C.K. nachvollziehbar und schlüssig in seinem Gutachten die beantragte Variante aus verkehrstechnischer Sicht als notwendig nachweisen habe können.

Die übrigen Ausführungen des angefochtenen Bescheides betreffen die Frage der Entschädigung und die Festsetzung ihrer Höhe.

In der inhaltlich gegen die Spruchpunkte I., II., IV. und V.2. des angefochtenen Bescheides erhobenen Beschwerde wird Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht. In der inhaltlich gegen die Spruchpunkte römisch eins., römisch zwei., römisch vier. und römisch fünf.2. des angefochtenen Bescheides erhobenen Beschwerde wird Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht.

Die belangte Behörde hat die Verwaltungsakten vorgelegt und eine Gegenschrift samt Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde erstattet.

II. Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen: römisch zwei. Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

II.1. Im vorliegenden Beschwerdefall kommt das Salzburger Landesstraßengesetz 1972 - LStG 1972, LGBl. Nr. 119 (Wiederverlautbarung) in der Fassung LGBl. Nr. 58/2005, zur Anwendung. römisch zwei.1. Im vorliegenden Beschwerdefall kommt das Salzburger Landesstraßengesetz 1972 - LStG 1972, LGBl. Nr. 119 (Wiederverlautbarung) in der Fassung Landesgesetzblatt Nr. 58 aus 2005, zur Anwendung.

Gemäß § 6 Abs. 1 Z. 1 und Z. 2 LStG 1972 bedarf der Bau und wesentliche Umbau von Landesstraßen und Gemeindestraßen einer Bewilligung der Straßenrechtsbehörde. Gemäß Paragraph 6, Absatz eins, Ziffer eins und Ziffer 2, LStG 1972 bedarf der Bau und wesentliche Umbau von Landesstraßen und Gemeindestraßen einer Bewilligung der Straßenrechtsbehörde.

Gemäß Abs. 8 dieser Bestimmung ist die Bewilligung zu erteilen, wenn vom Standpunkt der gemäß § 5 maßgeblichen Erfordernisse keine Bedenken obwalten. Gemäß Absatz 8, dieser Bestimmung ist die Bewilligung zu erteilen, wenn vom Standpunkt der gemäß Paragraph 5, maßgeblichen Erfordernisse keine Bedenken obwalten.

Gemäß § 5 Abs. 1 erster und dritter Satz LStG 1972 sind Straßen so zu bauen und zu erhalten, dass sie bei Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften und unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder Elementarereignisse bedingten Umstände ohne Gefahr für den auf ihnen zugelassenen Verkehr benützbar sind und dass die Interessen der Nachbarn gewahrt werden. Die Interessen der Nachbarn sind jedoch nur insofern beachtlich, als sie dem öffentlichen Interesse am Bau und an der Erhaltung der Straße zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses

unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit nicht widersprechen. Gemäß Paragraph 5, Absatz eins, erster und dritter Satz LStG 1972 sind Straßen so zu bauen und zu erhalten, dass sie bei Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften und unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder Elementarereignisse bedingten Umstände ohne Gefahr für den auf ihnen zugelassenen Verkehr benützbar sind und dass die Interessen der Nachbarn gewahrt werden. Die Interessen der Nachbarn sind jedoch nur insofern beachtlich, als sie dem öffentlichen Interesse am Bau und an der Erhaltung der Straße zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit nicht widersprechen.

Gemäß § 12 Abs. 1 erster Satz leg. cit. kann für die Herstellung, Umgestaltung und Erhaltung einer Straße samt den dazugehörigen baulichen Anlagen sowie aus Verkehrsrücksichten in dem erforderlichen Ausmaße das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen Rechten an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Das Gleiche gilt gemäß dem letzten Satzteil des zweiten Satzes dieses Absatzes für die aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendige Entfernung von baulichen und sonstigen Anlagen. Gemäß Paragraph 12, Absatz eins, erster Satz leg. cit. kann für die Herstellung, Umgestaltung und Erhaltung einer Straße samt den dazugehörigen baulichen Anlagen sowie aus Verkehrsrücksichten in dem erforderlichen Ausmaße das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen Rechten an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Das Gleiche gilt gemäß dem letzten Satzteil des zweiten Satzes dieses Absatzes für die aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendige Entfernung von baulichen und sonstigen Anlagen.

Gemäß § 13 Abs. 1 leg. cit. gebührt dem Enteigneten für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile Schadloshaltung (§ 1323 ABGB). Gemäß Paragraph 13, Absatz eins, leg. cit. gebührt dem Enteigneten für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile Schadloshaltung (Paragraph 1323, ABGB).

Gemäß Abs. 2 dieser Bestimmung ist als Enteigneter derjenige anzusehen, welchem der Gegenstand der Enteignung gehört oder ein dingliches Recht an diesem zusteht. Gemäß Absatz 2, dieser Bestimmung ist als Enteigneter derjenige anzusehen, welchem der Gegenstand der Enteignung gehört oder ein dingliches Recht an diesem zusteht.

Gemäß § 15 Abs. 1 LStG 1972 sind für die Durchführung der Enteignung und die Festsetzung der Entschädigung die Bestimmungen des Eisenbahnenteignungsgesetzes - Eisenb.-Ent.-G 1954, BGBl. Nr. 71 in der Fassung des Gesetzes BGBl. I Nr. 191/1999, mit folgenden Abweichungen sinngemäß anzuwenden: Gemäß Paragraph 15, Absatz eins, LStG 1972 sind für die Durchführung der Enteignung und die Festsetzung der Entschädigung die Bestimmungen des Eisenbahnenteignungsgesetzes - Eisenb.-Ent.-G 1954, BGBl. Nr. 71 in der Fassung des Gesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 191 aus 1999, mit folgenden Abweichungen sinngemäß anzuwenden:

"a) über die Notwendigkeit, den Gegenstand und den

Umfang der Enteignung entscheidet die Landesregierung als Straßenrechtsbehörde, wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist;

b) der Enteignungsbescheid hat auch die Höhe der Entschädigung festzusetzen; sie ist, mangels einer Vereinbarung der Parteien, auf Grund der Schätzung beideter Sachverständiger zu ermitteln;

c) jeder der beiden Teile kann, wenn er sich durch die Entscheidung über die Festsetzung der Entschädigungssumme benachteiligt hält, innerhalb von drei Monaten nach Zustellung des Enteignungsbescheides die Festsetzung des Betrages der Entschädigung bei jenem Bezirksgericht begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Wenn die gerichtliche Entscheidung angerufen wird, tritt der Bescheid der Landesregierung hinsichtlich der Höhe der zu leistenden Entschädigung mit dem Zeitpunkt der Anrufung des Gerichtes außer Kraft. ...;

d) der Vollzug eines rechtskräftigen Enteignungsbescheides kann jedoch nicht gehindert werden, sobald die im Enteignungsbescheid ermittelte Entschädigung gerichtlich erlegt ist;"

§ 15a Abs. 3 erster Satz LStG 1972 sieht im Zusammenhang mit der Regelung der Rückübereignung vor, dass die

dinglich und obligatorisch Berechtigten am Enteignungsgegenstand, deren Rechte durch die Enteignung erloschen sind, von der Einleitung eines Rückübereignungsverfahrens zu verständigen sind. Paragraph 15 a, Absatz 3, erster Satz LStG 1972 sieht im Zusammenhang mit der Regelung der Rückübereignung vor, dass die dinglich und obligatorisch Berechtigten am Enteignungsgegenstand, deren Rechte durch die Enteignung erloschen sind, von der Einleitung eines Rückübereignungsverfahrens zu verständigen sind.

Gemäß § 27 LStG 1972 vermitteln die Gemeindestraßen den öffentlichen Verkehr größerer Siedlungen in einer Gemeinde untereinander und einer Gemeinde mit den Nachbargemeinden. Gemäß Paragraph 27, LStG 1972 vermitteln die Gemeindestraßen den öffentlichen Verkehr größerer Siedlungen in einer Gemeinde untereinander und einer Gemeinde mit den Nachbargemeinden.

Gemäß § 29 Abs. 2 LStG 1972 erfolgt der Bau neuer Gemeindestraßen und die Übernahme von Straßen als Gemeindestraßen sowie die Bestimmung (Umwandlung) ihrer Eigenschaft als Gemeindestraße I. oder II. Klasse auf Grund von Verordnungen der Gemeindevertretung. Gemäß Paragraph 29, Absatz 2, LStG 1972 erfolgt der Bau neuer Gemeindestraßen und die Übernahme von Straßen als Gemeindestraßen sowie die Bestimmung (Umwandlung) ihrer Eigenschaft als Gemeindestraße römisch eins. oder römisch zwei. Klasse auf Grund von Verordnungen der Gemeindevertretung.

II. 2. Soweit sich die Beschwerde gegen die Spruchpunkte I. und V.2. (i.V.m. Spruchpunkt I.) bzw. IV. wendet, ist sie nicht zulässig; römisch zwei. 2. Soweit sich die Beschwerde gegen die Spruchpunkte römisch eins. und römisch fünf. 2. in Verbindung mit Spruchpunkt römisch eins.) bzw. römisch vier. wendet, ist sie nicht zulässig:

II.2.1. Spruchpunkt I. betrifft die Enteignung des Grundeigentümers. Gemäß § 13 Abs. 2 LStG 1972 ist als Enteigneter derjenige anzusehen, dem der Gegenstand der Enteignung gehört oder der ein dingliches Recht daran hat. In dem Verfahren betreffend die Enteignung des Grundeigentümers kommt dem Beschwerdeführer daher weder als Bestandnehmer des Grundstückes noch als Eigentümer des auf dem Grundstück errichteten Verkaufskioskes samt Zubau Parteistellung zu (vgl. dazu das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 14. Mai 1981, VfSlg. 9094, zu einer Enteignung nach dem BStrG mit einer zu § 13 Abs. 2 LStG 1972 gleichartigen Regelung). römisch zwei. 2.1.

Spruchpunkt römisch eins. betrifft die Enteignung des Grundeigentümers. Gemäß Paragraph 13, Absatz 2, LStG 1972 ist als Enteigneter derjenige anzusehen, dem der Gegenstand der Enteignung gehört oder der ein dingliches Recht daran hat. In dem Verfahren betreffend die Enteignung des Grundeigentümers kommt dem Beschwerdeführer daher weder als Bestandnehmer des Grundstückes noch als Eigentümer des auf dem Grundstück errichteten Verkaufskioskes samt Zubau Parteistellung zu vergleiche , dazu das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 14. Mai 1981, VfSlg. 9094, zu einer Enteignung nach dem BStrG mit einer zu Paragraph 13, Absatz 2, LStG 1972 gleichartigen Regelung).

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass es sich bei der Enteignung um einen originären Eigentumserwerb handelt (vgl. dazu Brunner, Enteignung für Bundesstraßen, S. 69 f). Das Eigentumsrecht bzw. das durch Enteignung begründete dingliche Recht erwirbt der Enteigner grundsätzlich lastenfrei, d.h. dass mit dem Eigentumserwerb des Enteigners nicht nur das Eigentumsrecht des Enteigneten, sondern auch alle sonstigen dinglichen Rechte Dritter am Enteignungsgegenstand erlöschen, soweit sie nicht als mit dem Enteignungszweck vereinbar im Enteignungsbescheid ausdrücklich aufrecht erhalten oder vom Enteigner im Vereinbarungsweg übernommen worden sind (vgl. Brunner, a.a.O.). Dies gilt nicht nur für die dinglichen, sondern auch für alle obligatorischen Rechte hinsichtlich des Enteignungsgegenstandes, auch für Bestandsrechte. Diese Wirkung wird im Bundesstraßenrecht aus den §§ 5, 22 Abs. 2 und 34 EisenbahnteignungsG abgeleitet (vgl. Brunner, a. a.O.). Die §§ 22 und 34 EisenbahnteignungsG gelten gemäß § 15 Abs. 1 LStG 1972 auch im Enteignungsverfahren gemäß dem LStG 1972 (die §§ 22 bis 34 betreffen die Ermittlung der Entschädigung und die §§ 35 bis 39 den Vollzug der Enteignung). Abgesehen davon ergibt sich aus § 15a Abs. 3 LStG 1972 ausdrücklich, dass die Rechte dinglich und obligatorisch Berechtigter an dem Enteignungsgegenstand mit der Enteignung erlöschen. Der Verfassungsgerichtshof hat im oben zitierten Erkenntnis auch ausgesprochen, es stehe dem Gesetzgeber frei, an die bloß schuldrechtliche Natur des Bestandsrechtes anzuknüpfen und die Benützung der Sache durch den Bestandnehmer im Rahmen des Verfahrens gegen den durch den Bestandsvertrag zur Wahrung der Interessen des Bestandsnehmers verhaltenen Eigentümer zu berücksichtigen und den auf ihn entfallenden Teil der Entschädigung mit der Entschädigung des Eigentümers zu verbinden. Der Verfassungsgerichtshof hatte somit gegen die Regelung des § 18 Abs. 2 BStrG (dem der § 13 Abs. 2 LStG 1972 entspricht) keine Bedenken. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass es sich bei der Enteignung um einen originären Eigentumserwerb handelt vergleiche , dazu Brunner, Enteignung für Bundesstraßen, S. 69 f). Das

Eigentumsrecht bzw. das durch Enteignung begründete dingliche Recht erwirbt der Enteigner grundsätzlich lastenfrei, d.h. dass mit dem Eigentumserwerb des Enteigners nicht nur das Eigentumsrecht des Enteigneten, sondern auch alle sonstigen dinglichen Rechte Dritter am Enteignungsgegenstand erlöschen, soweit sie nicht als mit dem Enteignungszweck vereinbar im Enteignungsbescheid ausdrücklich aufrecht erhalten oder vom Enteigner im Vereinbarungsweg übernommen worden sind (vergleiche, Brunner, a.a.O.). Dies gilt nicht nur für die dinglichen, sondern auch für alle obligatorischen Rechte hinsichtlich des Enteignungsgegenstandes, auch für Bestandsrechte. Diese Wirkung wird im Bundesstraßenrecht aus den Paragraphen 5, 22, Absatz 2, und 34 EisenbahnteilnahmeG abgeleitet (vergleiche, Brunner, a. a.O.). Die Paragraphen 22 und 34 EisenbahnteilnahmeG gelten gemäß Paragraph 15, Absatz eins, LStG 1972 auch im Enteignungsverfahren gemäß dem LStG 1972 (die Paragraphen 22, bis 34 betreffen die Ermittlung der Entschädigung und die Paragraphen 35 bis 39 den Vollzug der Enteignung). Abgesehen davon ergibt sich aus Paragraph 15 a, Absatz 3, LStG 1972 ausdrücklich, dass die Rechte dinglich und obligatorisch Berechtigter an dem Enteignungsgegenstand mit der Enteignung erlöschen. Der Verfassungsgerichtshof hat im oben zitierten Erkenntnis auch ausgesprochen, es stehe dem Gesetzgeber frei, an die bloß schuldrechtliche Natur des Bestandsrechtes anzuknüpfen und die Benützung der Sache durch den Bestandsnehmer im Rahmen des Verfahrens gegen den durch den Bestandsvertrag zur Wahrung der Interessen des Bestandsnehmers verhaltenen Eigentümer zu berücksichtigen und den auf ihn entfallenden Teil der Entschädigung mit der Entschädigung des Eigentümers zu verbinden. Der Verfassungsgerichtshof hatte somit gegen die Regelung des Paragraph 18, Absatz 2, BStrG (dem der Paragraph 13, Absatz 2, LStG 1972 entspricht) keine Bedenken.

II.2.2. Soweit sich die Beschwerde auch auf Spruchpunkt V.2., bezogen auf Spruchpunkt I., bezieht (nach dem mit dem Eigentumserwerb der Mitbeteiligten an dem Grundstück alle Rechte Dritter daran erlöschen), war die Beschwerde gleichfalls aus dem dargelegten Grund zurückzuweisen. In diesem Spruchpunkt wurde entsprechend dem durch die Enteignung erfolgenden originären Eigentumserwerb durch den Enteigner und sozusagen als Durchführung der in Spruchpunkt I. angeordneten Enteignung das Erlöschen aller Rechte Dritter ausgesprochen, sobald der Enteignungsbescheid rechtskräftig ist und die Entschädigung vom Enteigner gezahlt wurde. römisch zwei.2.2. Soweit sich die Beschwerde auch auf Spruchpunkt römisch fünf.2., bezogen auf Spruchpunkt römisch eins., bezieht (nach dem mit dem Eigentumserwerb der Mitbeteiligten an dem Grundstück alle Rechte Dritter daran erlöschen), war die Beschwerde gleichfalls aus dem dargelegten Grund zurückzuweisen. In diesem Spruchpunkt wurde entsprechend dem durch die Enteignung erfolgenden originären Eigentumserwerb durch den Enteigner und sozusagen als Durchführung der in Spruchpunkt römisch eins. angeordneten Enteignung das Erlöschen aller Rechte Dritter ausgesprochen, sobald der Enteignungsbescheid rechtskräftig ist und die Entschädigung vom Enteigner gezahlt wurde.

II.2.3. Soweit sich die Beschwerde gegen die im Spruchpunkt IV. festgesetzte Entschädigung für die Einlösung des Superädifikates wendet, war die Beschwerde ebenfalls zurückzuweisen, da der Verwaltungsgerichtshof für die Kontrolle der erstinstanzlichen Entschädigungsentscheidung nicht zuständig ist. In § 15 Abs. 1 lit. c LStG 1972 ist ausdrücklich vorgesehen, dass jeder der beiden Teile, wenn er sich durch die Entscheidung über die Festsetzung der Entschädigungssumme benachteiligt hält, nach Zustellung des Enteignungsbescheides die Festsetzung des Betrages der Entschädigung bei jenem Bezirksgericht begehren kann, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Wenn die gerichtliche Entscheidung angerufen wird, tritt der Bescheid der Landesregierung hinsichtlich der Höhe der zu leistenden Entschädigung mit dem Zeitpunkt der Anrufung des Gerichtes außer Kraft (sogenannte sukzessive Zuständigkeit). römisch zwei.2.3. Soweit sich die Beschwerde gegen die im Spruchpunkt römisch vier. festgesetzte Entschädigung für die Einlösung des Superädifikates wendet, war die Beschwerde ebenfalls zurückzuweisen, da der Verwaltungsgerichtshof für die Kontrolle der erstinstanzlichen Entschädigungsentscheidung nicht zuständig ist. In Paragraph 15, Absatz eins, Litera c, LStG 1972 ist ausdrücklich vorgesehen, dass jeder der beiden Teile, wenn er sich durch die Entscheidung über die Festsetzung der Entschädigungssumme benachteiligt hält, nach Zustellung des Enteignungsbescheides die Festsetzung des Betrages der Entschädigung bei jenem Bezirksgericht begehren kann, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Wenn die gerichtliche Entscheidung angerufen wird, tritt der Bescheid der Landesregierung hinsichtlich der Höhe der zu leistenden Entschädigung mit dem Zeitpunkt der Anrufung des Gerichtes außer Kraft (sogenannte sukzessive Zuständigkeit).

II.3. Zu Spruchpunkt II: römisch zwei.3. Zu Spruchpunkt II:

Zunächst ist festzustellen, dass gemäß § 12 Abs. 1 zweiter Satz letzter Satzteil LStG 1972 - wenn auch seit der Novelle LGBI. Nr. 92/2001 missverständlich formuliert - auch die Enteignung von baulichen und sonstigen Anlagen zulässig ist, wenn ihre Entfernung aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten ist. Zunächst ist festzustellen, dass gemäß

Paragraph 12, Absatz eins, zweiter Satz letzter Satzteil LStG 1972 - wenn auch seit der Novelle Landesgesetzblatt Nr. 92 aus 2001, missverständlich formuliert - auch die Enteignung von baulichen und sonstigen Anlagen zulässig ist, wenn ihre Entfernung aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten ist.

§ 12 Abs. 1 LStG 1972 lässt also auch die Enteignung eines Superädifikates zu Paragraph 12, Absatz eins, LStG 1972 lässt also auch die Enteignung eines Superädifikates zu.

Nach der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes zu dem Grundrecht auf Unverletzlichkeit des Eigentumes gemäß Art. 5 StGG (vgl. u.a. das Erkenntnis vom 10. Dezember 1997, VfSlg. Nr. 15.044) ist eine Enteignung nur dann verfassungsrechtlich erlaubt, wenn und soweit es notwendig ist, Privatrechte zu entziehen, um einem Gebot des allgemeinen Besten zu entsprechen. Es muss demnach ein konkreter Bedarf vorliegen, dessen Deckung im öffentlichen Interesse liegt, es muss weiter das Objekt der Enteignung überhaupt geeignet sein, diesen Bedarf unmittelbar zu decken, und es muss schließlich unmöglich sein, den Bedarf anders als durch Enteignung zu decken (vgl. weiters die Erkenntnisse des Verfassungsgerichtshofes vom 22. September 1983, VfSlg. Nr. 9763/1983, und vom 23. November 1984, VfSlg. Nr. 10.236/1984). Nach der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes zu dem Grundrecht auf Unverletzlichkeit des Eigentumes gemäß Artikel 5, StGG vergleiche , u.a. das Erkenntnis vom 10. Dezember 1997, VfSlg. Nr. 15.044) ist eine Enteignung nur dann verfassungsrechtlich erlaubt, wenn und soweit es notwendig ist, Privatrechte zu entziehen, um einem Gebot des allgemeinen Besten zu entsprechen. Es muss demnach ein konkreter Bedarf vorliegen, dessen Deckung im öffentlichen Interesse liegt, es muss weiter das Objekt der Enteignung überhaupt geeignet sein, diesen Bedarf unmittelbar zu decken, und es muss schließlich unmöglich sein, den Bedarf anders als durch Enteignung zu decken vergleiche , weiters die Erkenntnisse des Verfassungsgerichtshofes vom 22. September 1983, VfSlg. Nr. 9763 aus 1983,, und vom 23. November 1984, VfSlg. Nr. 10.236 aus 1984,).

Die im vorliegenden Fall anzuwendenden Enteignungsbestimmungen des LStG 1972 sind im Zweifel, soweit dies der mögliche Wortsinn der Bestimmungen zulässt, im Sinne dieser verfassungsrechtlichen Grundsätze auszulegen (vgl. das hg. Erkenntnis vom 27. Juni 1978, VwSlg. Nr. 9604). Der Verwaltungsgerichtshof hat weiters in dem Fall, dass die Festlegung der Trassenführung einer Straße und die Bestimmung der Breite der geplanten Verkehrsfläche in einer Verordnung (im dortigen Fall im Bebauungsplan) festgelegt wurden, ausgesprochen, dass die Enteignungsbehörde weder die Notwendigkeit der vorgesehenen Verkehrsfläche noch ihre vorgesehene Ausgestaltung prüfen kann (abgesehen davon könnte vom Beschwerdeführer die Gesetzmäßigkeit der Verordnung zumindest in Zweifel gezogen werden), sie kann vielmehr nur die Notwendigkeit der in Anspruch genommenen Grundfläche für das konkrete Straßenprojekt nachprüfen (vgl. das hg. Erkenntnis vom 27. September 1971, VwSlg. Nr. 8068A/1971). Die im vorliegenden Fall anzuwendenden Enteignungsbestimmungen des LStG 1972 sind im Zweifel, soweit dies der mögliche Wortsinn der Bestimmungen zulässt, im Sinne dieser verfassungsrechtlichen Grundsätze auszulegen vergleiche , das hg. Erkenntnis vom 27. Juni 1978, VwSlg. Nr. 9604). Der Verwaltungsgerichtshof hat weiters in dem Fall, dass die Festlegung der Trassenführung einer Straße und die Bestimmung der Breite der geplanten Verkehrsfläche in einer Verordnung (im dortigen Fall im Bebauungsplan) festgelegt wurden, ausgesprochen, dass die Enteignungsbehörde weder die Notwendigkeit der vorgesehenen Verkehrsfläche noch ihre vorgesehene Ausgestaltung prüfen kann (abgesehen davon könnte vom Beschwerdeführer die Gesetzmäßigkeit der Verordnung zumindest in Zweifel gezogen werden), sie kann vielmehr nur die Notwendigkeit der in Anspruch genommenen Grundfläche für das konkrete Straßenprojekt nachprüfen vergleiche , das hg. Erkenntnis vom 27. September 1971, VwSlg. Nr. 8068A/1971).

Eine solche Verordnung liegt im vorliegenden Fall mit dem Beschluss des Stadtsenates der Landeshauptstadt Salzburg vom 19. Juli 2007 vor (kundgemacht im Amtsblatt der Stadt Salzburg vom 16. August 2007, Folge 15/2007, S. 7). Danach wurde gemäß § 29 Abs. 2 LStG 1972 für das Projekt "Verlegung Schillerstraße" der Ausbau einer neuen Straße im Abschnitt C-D (Jakob-Haringer-Straße bis Austräße) entsprechend der in der Beilage 1 ersichtlichen Darstellung vom 27. Juni 2007 beschlossen. Gemäß dieser Bestimmung wurde weiters für dieses Projekt die Übernahme einer Privatstraße im Abschnitt B-C (Andreas-Hofer-Straße bis Jakob-Haringer-Straße) und die Übernahme bestehender Straßen in den Abschnitten August-Gruber-Straße (A-B), Austräße (D-E) und Raiffeisenstraße (D-F) als Gemeindestraßen entsprechend der in der Beilage 1 ersichtlichen Darstellung beschlossen. Diese neuen Straßenabschnitte, entsprechend der in Beilage 1 ersichtlichen Darstellung, wurden als Gemeindestraßen I. Klasse bestimmt. Die verwiesene Beilage 1 enthält auch den Kreisverkehr im Bereich der Kreuzung Austräße, Raiffeisenstraße und Schillerstraße mit einem Außendurchmesser von 33 m. Gegen diese Verordnung erhebt der Beschwerdeführer keine Bedenken und sind solche gleichfalls für den Verwaltungsgerichtshof - wie sich dies auch aus den folgenden Ausführungen ergibt - im Lichte des Vorbringens des Beschwerdeführers nicht ersichtlich. Eine solche Verordnung liegt

im vorliegenden Fall mit dem Beschluss des Stadtsenates der Landeshauptstadt Salzburg vom 19. Juli 2007 vor (kundgemacht im Amtsblatt der Stadt Salzburg vom 16. August 2007, Folge 15 aus 2007,, S. 7). Danach wurde gemäß Paragraph 29, Absatz 2, LStG 1972 für das Projekt "Verlegung Schillerstraße" der Ausbau einer neuen Straße im Abschnitt C-D (Jakob-Haringer-Straße bis Austrasse) entsprechend der in der Beilage 1 ersichtlichen Darstellung vom 27. Juni 2007 beschlossen. Gemäß dieser Bestimmung wurde weiters für dieses Projekt die Übernahme einer Privatstraße im Abschnitt B-C (Andreas-Hofer-Straße bis Jakob-Haringer-Straße) und die Übernahme bestehender Straßen in den Abschnitten August-Gruber-Straße (A-B), Austrasse (D-E) und Raiffeisenstraße (D-F) als Gemeindestraßen entsprechend der in der Beilage 1 ersichtlichen Darstellung beschlossen. Diese neuen Straßenabschnitte, entsprechend der in Beilage 1 ersichtlichen Darstellung, wurden als Gemeindestraßen römisch eins. Klasse bestimmt. Die verwiesene Beilage 1 enthält auch den Kreisverkehr im Bereich der Kreuzung Austrasse, Raiffeisenstraße und Schillerstraße mit einem Außendurchmesser von 33 m. Gegen diese Verordnung erhebt der Beschwerdeführer keine Bedenken und sind solche gleichfalls für den Verwaltungsgerichtshof - wie sich dies auch aus den folgenden Ausführungen ergibt - im Lichte des Vorbringens des Beschwerdeführers nicht ersichtlich.

Die Notwendigkeit der Enteignung liegt nur dann vor, wenn durch die Enteignung der Enteignungszweck unmittelbar verwirklicht werden kann (dies wäre etwa dann nicht der Fall, wenn sich aus anderen Gesetzen Hindernisse der Verwirklichung des Straßenprojektes entgegen stellten; siehe das bereits angeführte hg. Erkenntnis vom 27. Juni 1978). Aus diesem Erfordernis ergibt sich auch, dass, sofern das beabsichtigte Straßenprojekt gemäß dem LStG 1972 straßenbaurechtlich bewilligungspflichtig ist, diese straßenbaurechtliche Bewilligung rechtskräftig vor dem Ausspruch über die Enteignung von dafür benötigten Grundflächen aus Anlass dieses Straßenprojektes vorliegen muss. Weiters muss der Enteignungsbescheid mit den darin vorgesehenen in Anspruch zu nehmenden Grundflächen in dem rechtskräftigen straßenbaurechtlichen Bewilligungsbescheid Deckung finden (vgl. das hg. Erkenntnis vom 11. Juni 1987, Zl. 85/06/0199). Dies wird im vorliegenden Fall erfüllt. Die Notwendigkeit der Enteignung liegt nur dann vor, wenn durch die Enteignung der Enteignungszweck unmittelbar verwirklicht werden kann (dies wäre etwa dann nicht der Fall, wenn sich aus anderen Gesetzen Hindernisse der Verwirklichung des Straßenprojektes entgegen stellten; siehe das bereits angeführte hg. Erkenntnis vom 27. Juni 1978). Aus diesem Erfordernis ergibt sich auch, dass, sofern das beabsichtigte Straßenprojekt gemäß dem LStG 1972 straßenbaurechtlich bewilligungspflichtig ist, diese straßenbaurechtliche Bewilligung rechtskräftig vor dem Ausspruch über die Enteignung von dafür benötigten Grundflächen aus Anlass dieses Straßenprojektes vorliegen muss. Weiters muss der Enteignungsbescheid mit den darin vorgesehenen in Anspruch zu nehmenden Grundflächen in dem rechtskräftigen straßenbaurechtlichen Bewilligungsbescheid Deckung finden vergleiche , das hg. Erkenntnis vom 11. Juni 1987, Zl. 85/06/0199). Dies wird im vorliegenden Fall erfüllt. Der Beschwerdeführer geht in seinen Ausführungen von dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 18. November 2003, Zl. 2001/05/0327 (allerdings ergangen zum Oö Straßengesetz) aus, nach dem der von der Enteignung Betroffene im Enteignungsverfahren trotz eingeschränkter Prüfung im Hinblick auf den mit der straßenbaurechtlichen Bewilligung fixierten Straßenverlauf auch einwenden könne, dass das durch die Enteignung angestrebte, im Straßenbaubewilligungsbescheid vorgegebene Ziel auch auf eine weniger belastende Weise (bei annähernd gleichen Kosten) erreicht werden könne. Zu Letzterem macht der Beschwerdeführer insbesondere geltend, dass im Fall eines kleineren Kreisverkehrs (mit 28 m) sein Verkaufskiosk und die darunter befindliche Grundfläche nicht enteignet werden müssten. In diesem Zusammenhang beruft sich der Beschwerdeführer insbesondere auf das Gutachten der TU Wien aus dem März 2009, aus dem er abzuleiten meine, von einem konkreten Bedarf an der relevanten Fläche der Parzelle Nr. 366/9 sei nicht auszugehen.

Der Verwaltungsgerichtshof teilt die Ansicht des Beschwerdeführers, dass der Enteignete trotz nur eingeschränkter Prüfungsmöglichkeit im vorliegenden Fall wegen Vorliegens einer Verordnung, die die Straßenführung festlegt, auch einwenden kann, dass das durch die Enteignung angestrebte, im Straßenbaubewilligungsbescheid vorgegebene Ziel auch auf eine weniger belastende Weise (bei annähernd gleichen Kosten) erreicht werden kann (vgl. das angeführte hg. Erkenntnis vom 18. November 2003). Dem diesbezüglichen Vorbringen des Beschwerdeführers ist aber entgegenzuhalten, dass das aus der Verfassung abgeleitete Erfordernis des konkreten Bedarfes im öffentlichen Interesse nach einer bestimmten Verkehrsfläche dahin zu verstehen ist, dass eine so genannte "Enteignung auf Vorrat" unzulässig ist. Mit der Verlegung der Schillerstraße werden nach den Feststellungen der belangten Behörde die folgenden Ziele verfolgt: Zusammenführung der Emissionsbänder von Straße und Schiene, Verkehrsberuhigung der "alten Schillerstraße" zur Entlastung der dortigen Anrainer, die Verkehrsberuhigung der Itzlinger Hauptstraße bzw. die Umlegung der L118- Bergheimer Landesstraße in die "Schillerstraße neu" und die Verbesserung der

Nutzungspotenziale der umliegenden Baulandflächen als Voraussetzung für das Gelingen des Stadtentwicklungsprojektes Science:City:Salzburg. Damit im Zusammenhang steht auch die Planung einer leistungsfähigen und attraktiven Straßenanbindung, die mit dem Kreisverkehr in der vorgesehenen Größe erreicht werden soll. Für die Verlegung der Schillerstraße im verfahrensgegenständlichen Bereich einschließlich des in Frage stehenden Kreisverkehrs (mit einem Außendurchmesser von 33 m) liegt - wie erwähnt - die straßenbaurechtliche Bewilligung vom 28. September 2007 vor. Es kann also keine Rede davon sein, dass mit dem Enteignungsbescheid eine Enteignung auf Vorrat erfolge, vielmehr liegt für die angestrebte Verlegung der Schillerstraße ein konkretes, rechtskräftig bewilligtes Straßenprojekt vor. Im Rahmen der in dem Stadtteil Itzling angestrebten Stadtentwicklung bzw. Verkehrsberuhigung in verschiedenen Bereichen besteht ein konkreter, im öffentlichen Interesse gelegener Bedarf nach diesem Straßenprojekt. Wie in den verschiedenen Gutachten, die sich mit einem Vergleich der Varianten auseinander gesetzt haben (nämlich Kreisverkehr mit Außendurchmesser 33 m bzw. 28 m bzw. Lichtsignalregelung), nachvollziehbar dargelegt wurde, ist der vom Beschwerdeführer vorgeschlagene Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 28 m nicht zu empfehlen. Die verkehrstechnische Beurteilung hat ergeben, dass dieser Kreisverkehr in Bezug auf die prognostizierte Verkehrsbelastung nicht leistungsfähig genug sei. Die Reisezeiten seien dreimal so lang wie bei den beiden anderen Varianten, auch die Rückstaulängen seien erheblich länger als bei den beiden anderen Varianten. Auf der Schillerstraße würde der Verkehr zusätzlich durch den sich an der Haltestelle befindlichen Bus aufgehalten und dadurch der Kreisverkehr nicht völlig ausgelastet. Der Verwaltungsgerichtshof teilt die Ansicht des Beschwerdeführers, dass der Enteignete trotz nur eingeschränkter Prüfungsmöglichkeit im vorliegenden Fall wegen Vorliegens einer Verordnung, die die Straßenführung festlegt, auch einwenden kann, dass das durch die Enteignung angestrebte, im Straßenbaubewilligungsbescheid vorgegebene Ziel auch auf eine weniger belastende Weise (bei annähernd gleichen Kosten) erreicht werden kann vergleiche , das angeführte hg. Erkenntnis vom 18. November 2003). Dem diesbezüglichen Vorbringen des Beschwerdeführers ist aber entgegenzuhalten, dass das aus der Verfassung abgeleitete Erfordernis des konkreten Bedarfes im öffentlichen Interesse nach einer bestimmten Verkehrsfläche dahin zu verstehen ist, dass eine so genannte "Enteignung auf Vorrat" unzulässig ist. Mit der Verlegung der Schillerstraße werden nach den Feststellungen der belangten Behörde die folgenden Ziele verfolgt: Zusammenführung der Emissionsbänder von Straße und Schiene, Verkehrsberuhigung der "alten Schillerstraße" zur Entlastung der dortigen Anrainer, die Verkehrsberuhigung der Itzlinger Hauptstraße bzw. die Umlegung der L118-Bergheimer Landesstraße in die "Schillerstraße neu" und die Verbesserung der Nutzungspotenziale der umliegenden Baulandflächen als Voraussetzung für das Gelingen des Stadtentwicklungsprojektes Science:City:Salzburg. Damit im Zusammenhang steht auch die Planung einer leistungsfähigen und attraktiven Straßenanbindung, die mit dem Kreisverkehr in der vorgesehenen Größe erreicht werden soll. Für die Verlegung der Schillerstraße im verfahrensgegenständlichen Bereich einschließlich des in Frage stehenden Kreisverkehrs (mit einem Außendurchmesser von 33 m) liegt - wie erwähnt - die straßenbaurechtliche Bewilligung vom 28. September 2007 vor. Es kann also keine Rede davon sein, dass mit dem Enteignungsbescheid eine Enteignung auf Vorrat erfolge, vielmehr liegt für die angestrebte Verlegung der Schillerstraße ein konkretes, rechtskräftig bewilligtes Straßenprojekt vor. Im Rahmen der in dem Stadtteil Itzling angestrebten Stadtentwicklung bzw. Verkehrsberuhigung in verschiedenen Bereichen besteht ein konkreter, im öffentlichen Interesse gelegener Bedarf nach diesem Straßenprojekt. Wie in den verschiedenen Gutachten, die sich mit einem Vergleich der Varianten auseinander gesetzt haben (nämlich Kreisverkehr mit Außendurchmesser 33 m bzw. 28 m bzw. Lichtsignalregelung), nachvollziehbar dargelegt wurde, ist der vom Beschwerdeführer vorgeschlagene Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 28 m nicht zu empfehlen. Die verkehrstechnische Beurteilung hat ergeben, dass dieser Kreisverkehr in Bezug auf die prognostizierte Verkehrsbelastung nicht leistungsfähig genug sei. Die Reisezeiten seien dreimal so lang wie bei den beiden anderen Varianten, auch die Rückstaulängen seien erheblich länger als bei den beiden anderen Varianten. Auf der Schillerstraße würde der Verkehr zusätzlich durch den sich an der Haltestelle befindlichen Bus aufgehalten und dadurch der Kreisverkehr nicht völlig ausgelastet.

Demgegenüber erfülle der Kreisverkehr mit 33 m Außendurchmesser die geforderten Leistungsfähigkeitsvoraussetzungen mit Ausnahme des abendlichen stadtauswärts gerichteten Verkehrs, der bei allen Varianten überlastet sei. Der dabei auch vorgesehene Bypass vergrößere den verfügbaren Stauraum vor der Einfahrt in den Kreisverkehr, sodass die Eisenbahnkreuzungs-Sicherung nur selten aktiviert werden müsse. Der größere Kreisverkehr gewährleiste die geforderten Leistungsfähigkeitsvoraussetzungen nach den Gutachten der Amtssachverständigen Dipl. Ing. M.E. und Dipl. Ing. C.K. und von Univ. Prof. Dipl. Ing. M.F. am besten. Bei ihm ergäben

sich, was gleichfalls im öffentlichen Interesse gelegen sei, auch die geringsten Verlustzeiten des O-Busses, da eine eigene Haltestellenbucht neben der Fahrbahn vorgesehen sei. Weiters bestehe bei diesem Kreisverkehr die Möglichkeit von Wendemanövern für Pkw und Lkw und somit komme es zu keiner Weiternutzung der künftig verkehrsberuhigten Itzlinger Hauptstraße.

Demgegenüber kann der vom Beschwerdeführer propagierte kleinere Kreisverkehr der prognostizierten Verkehrserwartung in diesem Bereich - wie dies verkehrstechnische Untersuchungen ergeben haben - nicht gerecht werden. Wenn in dem vom Beschwerdeführer vorgelegten Gutachten das alleinige Abstellen beim Variantenvergleich auf die Leistungsfähigkeit der Varianten für den Autoverkehr kritisiert wird und etwa nicht das dynamische Verhalten der Verkehrsteilnehmer oder Änderungen im System (wie etwa durch Treibstoffpreise) berücksichtigt würden, wird damit nicht die auf schlüssige Gutachten gestützte Beurteilung der belangten Behörde in Frage gestellt. Die Zielsetzung, einen möglichst leistungsfähigen Autoverkehr auf der verlegten Schillerstraße samt dem Kreisverkehr zu gewährleisten, stellt ein legitimes öffentliches Interesse dar, das mit diesem Straßenprojekt verfolgt wird.

Wenn der Beschwerdeführer weiters meint, die belangte Behörde habe sich mit dem von ihm vorgelegten Gutachten nicht entsprechend auseinander gesetzt bzw. mit Widersprüchen zu dem Gutachten des Amtssachverständigen, kann dem nicht gefolgt werden. Wie bereits dargelegt, ging der Privatgutachter von einem unzutreffenden Bedarfsbegriff im Zusammenhang mit einer zulässigen Enteignung aus und nahm zu Unrecht an, dass die Schaffung einer leistungsfähigen neuen Straße keine ausreichende Zielsetzung im öffentlichen Interesse sei.

Weiters macht der Beschwerdeführer geltend, dass im Rahmen der Verkehrsvarianten nicht berücksichtigt worden sei, dass die alte Schillerstraße in eine Fahrtrichtung weiter hätte verwendet werden können. Die diesbezüglich gestellten Beweise (insbesondere die Einnahme von Univ. Prof. DI Dr. H.K.) seien zu Unrecht nicht aufgenommen worden. Dem ist entgegenzuhalten, dass dem verfolgten Stadtentwicklungskonzept für den Stadtteil Itzling vor allem auch zu Grunde gelegen ist, dass die alte Schillerstraße, in deren Verlauf insbesondere Wohnungen liegen, verkehrsberuhigt werden sollte. Der Erhalt der alten Schillerstraße für eine Fahrtrichtung wäre dieser öffentlichen Zielsetzung zuwidergelaufen.

Wenn der Beschwerdeführer meint, die Mitbeteiligte wäre nicht berechtigt gewesen, Enteignungsanträge einzubringen, ist Folgendes festzustellen:

Das in Frage stehende Straßenprojekt der Verlegung der Schillerstraße wird - wie sich dies aus dem Akt ergibt - von der Mitbeteiligten betrieben. Allfällige Grundstückstransaktionen zwischen der Mitbeteiligten und der Grundeigentümerin des verfahrensgegenständlichen Grundstückes haben darauf keinen Einfluss. Zutreffend hat die belangte Behörde die Ansicht vertreten, dass auch in dem Falle, dass die Mitbeteiligte das verfahrensgegenständliche Grundstück erworben hätte, sie gegen das verfahrensgegenständliche, im Eigentum des Beschwerdeführers stehende Superädifikat ein Enteignungsverfahren beantragen hätte können.

Weiters meint der Beschwerdeführer, es handle sich bei dem Ausspruch in Punkt V.2. um eine Angelegenheit des Kernbereiches zivilrechtlicher Angelegenheiten, für die ausschließlich die Zivilgerichte zuständig seien. Es müsse das letztlich angerufene Tribunal gemäß Art. 6 Abs. 1 MRK auf Grund selbstständiger Feststellung und Würdigung der Tat- und Rechtsfragen entscheiden. Für diese Aufgabe sei der Verwaltungsgerichtshof ungeachtet seiner weitgehenden Entscheidungsbefugnis nicht eingerichtet. Weiters meint der Beschwerdeführer, es handle sich bei dem Ausspruch in Punkt römisch fünf.2. um eine Angelegenheit des Kernbereiches zivilrechtlicher Angelegenheiten, für die ausschließlich die Zivilgerichte zuständig seien. Es müsse das letztlich angerufene Tribunal gemäß Artikel 6, Absatz eins, MRK auf Grund selbstständiger Feststellung und Würdigung der Tat- und Rechtsfragen entscheiden. Für diese Aufgabe sei der Verwaltungsgerichtshof ungeachtet seiner weitgehenden Entscheidungsbefugnis nicht eingerichtet.

Dazu ist auszuführen, dass es sich bei einer Enteignung nicht - wie bei der Festsetzung der Entschädigung im Zusammenhang mit einer Enteignung - um eine Angelegenheit des Kernbereiches zivilrechtlicher Angelegenheiten handelt, sondern um einen hoheitlichen Eingriff in private Vermögensrechte aus öffentlichen Interessen (vgl. das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 25. Juni 1988, VfSlg. Nr. 11.762). Für diesen Bereich ist nach der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes zu Art. 6 MRK die Überprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof ausreichend. Davon geht auch der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte aus, wenn sich der Verwaltungsgerichtshof mit den vorgetragenen Bedenken Punkt für Punkt entsprechend auseinandersetzt (vgl. das Urteil vom 21. September 1993 im Fall Zumtobel gegen Österreich, weiters die Urteile vom 25. November 1994 im Fall Ortenberg gegen Österreich und vom 26. April 1995 im Fall Fischer gegen Österreich, und auch das hg. Erkenntnis vom 24. März 2010, Zl. 2008/06/0120). Dazu ist auszuführen, dass es sich bei einer Enteignung nicht - wie bei der Festsetzung der

Entschädigung im Zusammenhang mit einer Enteignung - um eine Angelegenheit des Kernbereiches zivilrechtlicher Angelegenheiten handelt, sondern um einen hoheitlichen Eingriff in private Vermögensrechte aus öffentlichen Interessen vergleiche , das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 25. Juni 1988, VfSlg. Nr. 11.762). Für diesen Bereich ist nach der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes zu Artikel 6, MRK die Überprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof ausreichend. Davon geht auch der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte aus, wenn sich der Verwaltungsgerichtshof mit den vorgetragenen Bedenken Punkt für Punkt entsprechend auseinandersetzt vergleiche , das Urteil vom 21. September 1993 im Fall Zumtobel gegen Österreich, weiters die Urteile vom 25. November 1994 im Fall Ortenberg gegen Österreich und vom 26. April 1995 im Fall Fischer gegen Österreich, und auch das hg. Erkenntnis vom 24. März 2010, Zl. 2008/06/0120).

Weiters macht der Beschwerdeführer geltend, dass die Mitbeteiligte mit dem Grundstückseigentümer des verfahrensgegenständlichen Grundstückes keine entsprechenden Verhandlungen über ein angemessenes Kaufanbot geführt habe, wie es verfassungsrechtlich geboten sei.

Dem genügt es entgegenzuhalten, dass - wie dies die belangte Behörde zutreffend festgestellt hat - dem Beschwerdeführer im Hinblick auf die nach dem Spruchpunkt I. gegenüber dem Grundstückseigentümer vorgenommene Enteignung keine Parteistellung zukommt. Dem genügt es entgegenzuhalten, dass - wie dies die belangte Behörde zutreffend festgestellt hat - dem Beschwerdeführer im Hinblick auf die nach dem Spruchpunkt römisch eins. gegenüber dem Grundstückseigentümer vorgenommene Enteignung keine Parteistellung zukommt.

Der Beschwerdeführer rügt auch, ihm gegenüber sei gleichfalls kein entsprechendes Kaufanbot gemacht worden. Dazu ist festzustellen, dass nach dem vom Beschwerdeführer selbst in diesem Zusammenhang angeführten Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 13. Oktober 1993, VfSlg. Nr. 13.579, eine Enteignung auch nur dann im öffentlichen Interesse gelegen und in diesem Sinn erforderlich ist, wenn ernsthafte Bemühungen des Enteignungswerbers misslungen sind, das für einen öffentlichen Zweck benötigte Grundstück oder das Nutzungsrecht daran privatrechtlich zu angemessenen Bedingungen zu erwerben. Derartige ernsthafte Bemühungen des Enteignungswerbers stellen sohin eine von der Enteignungsbehörde zu prüfende Bedingung der Zulässigkeit einer Enteignung dar, auch dann, wenn es vom Gesetzgeber nicht ausdrücklich normiert ist.

Wie die belangte Behörde in der Sachverhaltsdarstellung des angefochtenen Bescheides - vom Beschwerdeführer unbestritten - ausgeführt hat, wurde, beginnend mit dem Zeitraum vom 17. bis 21. Juli 2006, vom Wirtschaftsservice der Stadt Salzburg versucht, mit dem Vertreter des Beschwerdeführers Vergleichsgespräche zu führen, die auch die Beschaffung eines Ersatzstandortes im Bereich der Schillerstraße 7a und 9 beinhaltet hätten. Am 11. Oktober 2006 sei es zu einer Besprechung mit dem Vertreter des Beschwerdeführers und Vertretern des Wirtschaftsservices der Stadt Salzburg, des Grundamtes und des Rechtsvertreters der Grundeigentümerin gekommen, in der vereinbart worden sei, dass ein konkretes Angebot an den Beschwerdeführer gelegt werde. Es habe eine weitere Besprechung am 15. November 2006 gegeben, in der u. a. von der Mitbeteiligten zugesagt worden sei, die vom Beschwerdeführer vorgelegten Bedingungen für eine einvernehmliche Lösung zu prüfen. In der Folge sei ein E-Mail-, Telefon- sowie Faxkontakt gepflogen worden. In einer Besprechung vom 25. Jänner 2007 seien vom Vertreter des Beschwerdeführers mehrere, zusätzliche Forderungen gestellt worden. Das Wirtschaftsservice der Stadt Salzburg sei insbesondere in vermittelnder Tätigkeit bis zum Februar 2007 tätig gewesen, um eine Vereinbarung zwischen der Grundeigentümerin und dem Beschwerdeführer zu Stande zu bringen. Letztlich seien diese Verhandlungen auf Grund eines E-Mails des Vertreters des Beschwerdeführers vom 8. Februar 2007 abgebrochen worden, in dem auf die Einleitung des Enteignungsverfahrens hingewiesen worden sei. Dass es länger andauernde Versuche der Mitbeteiligten, teilweise unter Beiziehung eines Vertreters der Enteignungsbehörde, zu einer vertraglichen Lösung zu kommen, gegeben hat, ergibt sich auch aus der von der Behörde angeführten Stellungnahme der Mitbeteiligten vom 20. März 2008, in der die Vergleichsaktivitäten beginnend mit 23. Juni 2006 bis zum Abbruch der Gespräche durch den Beschwerdeführer mit E-mail vom 8. Februar 2007 ausführlich dargestellt sind. Allein mit der durch nichts näher begründeten Behauptung, es sei kein angemessenes Kaufanbot gestellt worden, kann der Beschwerdeführer nicht in Frage stellen, dass im vorliegenden Fall ernsthafte Bemühungen um eine vertragliche Lösung mit ihm vor dem Ausspruch der Enteignung des Verkaufskioskes samt Zubau durch den angefochtenen Bescheid stattgefunden haben.

III. Die Beschwerde wird - soweit sie sich auf Spruchpunkt I. und V.2. (bezogen auf Spruchpunkt I.) bzw. Spruchpunkt IV. bezieht - gemäß § 34 Abs. 1 VwGG mangels Beschwerdelegitimation zurückgewiesen, im Hinblick auf die Spruchpunkte II. und V.2 (bezogen auf Spruchpunkt II.) wird sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet

abgewiesen.römisch drei. Die Beschwerde wird - soweit sie sich auf Spruchpunkt römisch eins. und römisch fünf.2. (bezogen auf Spruchpunkt römisch eins.) bzw. Spruchpunkt römisch vier. bezieht - gemäß Paragraph 34, Absatz eins, VwGG mangels Beschwerdelegitimation zurückgewiesen, im Hinblick auf die Spruchpunkte römisch zwei. und römisch fünf.2 (bezogen auf Spruchpunkt römisch zwei.) wird sie gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abgewiesen.

Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG i.V.m. der VerordnungBGBI. II Nr. 455/2008.Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 455 aus 2008,.

Wien, am 15. April 2010

Schlagworte

Enteignung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2010:2009060227.X00

Im RIS seit

10.05.2010

Zuletzt aktualisiert am

01.06.2010

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at