jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 2008/3/4 2006/05/0233

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 04.03.2008

Index

L85004 Straßen Oberösterreich;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/10 Grundrechte;
19/05 Menschenrechte;
20/13 Sonstiges allgemeines Privatrecht;
40/01 Verwaltungsverfahren;

Norm

AVG §37;
AVG §45 Abs2;
AVG §46;
AVG §52;
AVG §59 Abs1;
AVG §68 Abs1;
AVG §8;
EisbEG 1954;
LStG OÖ 1991 §11 Abs1;
LStG OÖ 1991 §13 Abs1 Z1;
LStG OÖ 1991 §13 Abs1 Z3;
LStG OÖ 1991 §13 Abs1;
LStG OÖ 1991 §13 Abs2;
LStG OÖ 1991 §14 Abs1;
LStG OÖ 1991 §14 Abs3;
LStG OÖ 1991 §20;
LStG OÖ 1991 §31 Abs2;
LStG OÖ 1991 §31 Abs3 Z2;
LStG OÖ 1991 §31 Abs3 Z3;
LStG OÖ 1991 §31 Abs3 Z4;
LStG OÖ 1991 §31 Abs4;
LStG OÖ 1991 §31;
LStG OÖ 1991 §32 Abs2;
LStG OÖ 1991 §32;

LStG OÖ 1991 §35 Abs1;
LStG OÖ 1991 §36 Abs2;
LStG OÖ 1991 §36;
MRKZP 01te Art1;
StGG Art5;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch die Vorsitzende Senatspräsidentin Dr. Giendl und die Hofräte Dr. Kail, Dr. Pallitsch, Dr. Hinterwirth und Dr. Moritz als Richter, im Beisein des Schriftführers Mag. Zykan, über die Beschwerde des L in Liebenau, vertreten durch Mag. Michael Raffaseder, Rechtsanwalt in 4240 Freistadt, Hauptplatz 22, gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 8. August 2006, Zl. BauR- 251163/12-2006-Ba/Gi, betreffend Erteilung einer straßenrechtlichen Bewilligung (mitbeteiligte Partei: Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Land Oberösterreich Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Verordnung der Oberösterreichischen Landesregierung betreffend die Umlegung und Umbenennung einer Landesstraße, LGBl. Nr. 90/2002, wurde auf Grund des § 11 Abs. 1 und 5 iVm § 8 Abs. 1 des Oö. Straßengesetzes 1991, LGBl. Nr. 84, zuletzt geändert durch das Landesgesetz LGBl. Nr. 44/2002, verordnet:

"§ 1

Der bei km 11,365 (neu) von der bestehenden Trasse nach Osten abzweigende, hierauf in gebogener Linienführung zuerst nach Nordosten und anschließend nach Südosten führende und bei km 12,366 (neu) wieder in die bestehende Trasse einbindende, neu herzustellende Abschnitt der Lasberger Straße (Landesstraße Nr. 1471 laut Verzeichnis der Landesstraßen Oberösterreichs) im Gebiet der Marktgemeinde Lasberg wird dem Gemeingebrauch gewidmet und als Landesstraße eingereiht.

§ 2

(1) Der Abschnitt der Lasberger Straße (Landesstraße Nr. 1471) von km 11,365 (alt) bis km 12,017 (alt) wird in Punkenhofer Straße (Landesstraße Nr. 1473 laut Verzeichnis der Landesstraßen Oberösterreichs; von neu-km 0,000 bis neu-km 0,652) umbenannt.

(2) Die Umbenennung (Abs. 1) wird wirksam, wenn der neu herzustellende Abschnitt der Lasberger Straße (§ 1) dem Verkehr übergeben wird.

§ 3

(1) Die Einreihung der Lasberger Straße von km 12,017 (alt) bis km 12,538 (alt) als Landesstraße wird aufgehoben.

(2) Die Aufhebung der Einreihung wird mit In-Kraft-Treten der Verordnung des Gemeinderats der Marktgemeinde Lasberg über die Einreihung des im Abs. 1 bezeichneten Abschnitts als Gemeindestraße, frühestens mit der Verkehrsübergabe des neu herzustellenden Straßenabschnitts (§ 1) wirksam.

§ 4

Die genaue Lage der neuen und alten Trasse der Lasberger Straße und der neuen Trasse der Punkenhofer Straße ist aus dem Verordnungsplan im Maßstab 1 : 2.000 zu ersehen, der beim Amt der Oö. Landesregierung und beim Marktgemeindeamt Lasberg aufliegt.

§ 5

Diese Verordnung tritt mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung im Landesgesetzblatt für Oberösterreich in Kraft."

Das diese Verordnung enthaltende Landesgesetzblatt wurde am 20. September 2002 ausgegeben und versendet.

Der Beschwerdeführer ist Eigentümer des 5.010 m2 großen landwirtschaftlich genutzten Grundstückes Nr. 844 der Liegenschaft EZ 435, KG Lasberg, das auf Höhe des Straßen-km 11.365 (Verordnungsanfang betreffend die Umfahrung Lasberg) liegt.

Das Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung, beantragte mit Schriftsatz vom 1. Februar 2006 die straßenrechtliche Bewilligung für die Durchführung der erforderlichen Straßenbaumaßnahmen für das Baulos "Umfahrung Lasberg" sowie gleichzeitig die Einleitung des erforderlichen Grundeinlösungs- bzw. Enteignungsverfahrens.

Dem straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren lag das mit Schreiben der Antragstellerin vom 24. Mai 2006 vorgelegte Einreichobjekt 2001, mit Änderung Mai 2006, erstellt vom Zivilingenieur für Bauwesen Dipl. Ing. Karl St., sowie eine lärmtechnische Untersuchung 2006 und ein lufttechnisches Projekt vom 8. Mai 2006 je des Amtes der Oö. Landesregierung, Abteilung Strategische Straßenplanung und Netzausbau zu Grunde.

Der straßenbautechnische Amtssachverständige erstellte in der von der Behörde durchgeführten Verhandlung folgenden Befund:

"...

Die L 1471 beginnt mit der Kreuzung mit der B 310, Mühlviertler Straße, im Gemeindegebiet von Neumarkt im Mühlkreis und führt über Lasberg bis zur Einmündung in die L 579, Nordkammstraße, in St. Oswald bei Freistadt. Im Ortszentrum von Lasberg beginnt die L 1473 und führt in süd-östlicher Richtung bis zur Einmündung in die L 1478, Maria-Bründl Straße, im Gemeindegebiet von Gutau. In der Verordnung der Oö. Landesregierung über die Kategorisierung der Landesstraßen in Oberösterreich ist die L 1471 mit Kategorie II ausgewiesen. Das bedeutet die Anbindung von Gemeindeorten an den Bezirkshauptort.

Beim direkten Verlauf der L 1471 durch das Ortszentrum von Lasberg bestehen durch ungünstige Anlageverhältnisse der Straße abschnittsweise erhebliche Verkehrserschwernisse. Speziell beim vorhandenen Schutzweg auf Höhe der Häuser 'Markt Nr. 2 und Markt Nr. 29' verläuft die Landesstraße in einer scharfen Kurvenkrümmung. Im Zusammenhang mit der vorhandenen Bebauung ist diese Straßenstelle unübersichtlich. Beim Befahren dieser Straßenstelle durch Schwerverkehr (LKW) werden durch die Schleppkurven die verbleibenden Fahrbahnbreiten derart eingeengt, dass ein Begegnungsverkehr (LKW-PKW) nicht mehr möglich ist. Bei im Zuge der Verhandlungen durchgeführten Ortsaugenscheinen konnte festgestellt werden, dass dieser Schutzweg von Schülern auf dem Weg von und zum Schulzentrum Lasberg frequentiert wird. Auf beiden Straßenseiten ist ein Gehsteig vorhanden, damit sind auch Aufstandsflächen für die Schutzwegbenützer vorhanden.

An einigen Kreuzungspunkten münden schmale Siedlungsstraßen in die L 1471, Lasberger Straße, ein, in Verbindung mit der vorhandenen Bebauung sind hier nur geringe Anfahrtssichtweiten vorhanden. Die ungünstigen Anlageverhältnisse stellen für die Verkehrsteilnehmer und die Bewohner der Wohnobjekte im Ortszentrum Lasberg große Beeinträchtigungen dar.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation soll die projektierte Umfahrung an der westlichen Ortseinfahrt mit einer Kreisverkehrsanlage beginnen und nördlich von Lasberg über unverbaute Grundstücksflächen den Ortskern umfahren. Die Anbindung an den Altbestand der L 1471 erfolgt im weiteren Straßenverlauf in der östlichen Ortsseite auf Höhe des Sportplatzes.

...

Das Einreichprojekt wurde auf Grundlage eines Vorentwurfes, abgestimmt mit dem Amt der Oö. Landesregierung, Abteilung Strategische Straßenplanung und Netzausbau, ausgearbeitet. Wünsche der Gemeinde wurden eingearbeitet und in Anrainerbesprechungen den betroffenen Grundeigentümern vorgestellt. Die während der Planungsphase geäußerten Einsprüche der Anrainer wurden, soweit möglich, im vorliegenden Einreichprojekt bereits berücksichtigt.

..."

Bezüglich des Beschwerdeführers wurde von der Behörde in der mündlichen Verhandlung festgehalten, dass auf dem Grundstück Nr. 844 des Beschwerdeführers für die Errichtung der Umfahrung Lasberg (Landesstraße) dauernd Teilflächen von insgesamt 684 m2 (Bezeichnung im Grundeinlöseplan 10/1a, 10/1c-2-Resteinlöse und 10/1d) und vorübergehend 90 m2 (Bezeichnung im Grundeinlöseplan 10/1b) benötigt werden.

Der Beschwerdeführer sprach sich gegen die beantragte straßenbaurechtliche Bewilligung aus und begründete dies damit, dass es derzeit für die Bewilligung an der erforderlichen Grundlage fehle, da weder ein lärmtechnisches Projekt noch ein Projekt hinsichtlich der auf die Nachbarn eingehenden Feinstaub- und Abgasbelastungen vorliege. Es fehlten wesentliche Beurteilungsgrundlagen zur Ermittlung des zu erwartenden Verkehrs und damit zur Beurteilung der Nachbarbeeinträchtigungen im Sinne des § 13 Abs. 1 Z. 5 Oö. Straßengesetz, da in den laufenden Planungen zur Mühlviertler Schnellstraße S 10 noch nicht klar sei, ob bzw. in welcher Form ein Anschluss bzw. eine Einbindung der Nordklamm-Landesstraße an die S 10 erfolgen werde. Derzeit sei ein derartiger Anschluss rechtsverbindlich weder geplant noch zugesagt. Ein fehlender Anschluss würde zu einer wesentlichen Frequenzerhöhung auf der gegenständlichen Straße führen, da in diesem Fall über die gegenständliche Straße der kürzeste Anschluss an die S 10 sowie die beste Verbindung zu den im Süden von Freistadt gelegenen Einkaufszentren für das östliche Einzugsgebiet (St. Oswald, Weitersfelden, Liebenau, etc.) gegeben sei. Es werde daher in das Projekt eine Verkehrsprognose einzuarbeiten sein, welche auch den schlechtesten Fall (keine Anbindung der Nordklammstraße an die S 10) berücksichtige. Es liege auch kein Umweltbericht vor, der im Sinne des § 13 Oö. Straßengesetz die Auswirkungen des Projektes für die Natur und das Landschaftsbild beurteile. Die beabsichtigte Inanspruchnahme von Teilen des Grundstückes Nr. 844 verletze ihn im Recht auf das Eigentum. Es bestehe keinerlei konkreter Enteignungsbedarf. Die vorgesehene Umlegung des Weges Nr. 3580/3 sei nicht erforderlich; hiefür fehle es an einer sachlichen Grundlage. Es bestünden zahlreiche andere Möglichkeiten von Edlau ins Zentrum zu gelangen. Der Fußweg in der konkreten Form verlaufe ohne sachlichen Grund mitten durch das Grundstück. Es gebe auch keine sachliche Begründung für die Ausbildung eines Kreisverkehrs und damit für die Inanspruchnahme großer Teile seines Grundstückes. Die Einbindung der Straße im Zentrum sei auch durch eine normale T-Kreuzung fachlich problemlos durchführbar.

Die mitbeteiligte Partei führte hiezu im Wesentlichen aus, dass der erwähnte Weg (Kirchensteig) Gegenstand eines gesonderten Verfahrens bei der Bezirkshauptmannschaft Freistadt sei. Der Kreisverkehr sei nicht anstelle einer T-Kreuzung, sondern anstelle einer Kreuzung mit vier Einbindungen geplant. Im gegenständlichen Kreuzungsbereich befänden sich auch die beiden Busbuchten. Des Weiteren seien zwei Querungshilfen vorgesehen. Der Kreisverkehr sei auf Grund seiner Geschwindigkeitsreduzierung die verkehrssicherere Lösung gegenüber einer vierstrahligen Kreuzung. Der Kreisverkehr sei im Zuge der Besprechung mit der Gemeinde und den Anrainern und Grundbesitzern ausgearbeitet worden.

Der straßenbautechnische Amtssachverständige führte in der Folge in seinem Gutachten aus:

"Bei der Kreuzung L 1471, Lasberger Straße, mit der L 1473, Punkenhofer Straße, wird auch der Güterweg Edlau eingebunden und es ergibt sich damit ein vierstrahliger Kreuzungsbereich. Zur verkehrssicheren Verknüpfung der Verkehrsströme wurde im Projekt die Kreisverkehrsanlage notwendig. Im Kreuzungsbereich werden durch die Errichtung von Fahrbahnteilern beim Kreisverkehr verkehrssicherere Querungen des Rad- bzw. Gehsteiges über die L 1471 Lasberger Straße und den Güterweg Edlau möglich. Zwischen Profil 9 bis 11 ist links im Sinn der Kilometrierung eine Busbucht und zwischen Profil 11 bis 13 ist rechts im Sinn der Kilometrierung eine Busbucht projektiert. Der Kreisverkehr bewirkt eine maßgebliche Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten auf der L 1471 und es wirkt sich dieser Umstand u.a. positiv auf die Verkehrssicherheit bei den Busbuchten aus.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass kreuzende Straßen möglichst rechtwinkelig in die übergeordnete Straße einbindend auszuführen sind. Die L 1473, Punkenhofer Straße, und der Güterweg Edlau, sind daher jedenfalls in abgekröpfter Linienführung, wie im Projekt dargestellt, an die L 1471 heranzuführen. Dies müsste auch bei der Ausführung von 'T-Kreuzungen' berücksichtigt werden. Eine erhebliche Reduktion der notwendigen Grundinanspruchnahme beim Grundeigentümer (Beschwerdeführer) wäre daher auch bei 'T-Kreuzungen' nicht möglich.

Zur Ausführung, 'die Einmündung der Straße ins Zentrum wäre auch durch eine normale T-Kreuzung fachlich problemlos durchführbar', ist anzumerken, dass der Grundeigentümer (Beschwerdeführer) im angesprochenen Einbindungsbereich der L 1473 (alte Trasse der Lasberger Straße, L 1471) keine Grundstücksflächen besitzt und hiemit keine Grundinanspruchnahme betroffen ist.

Abschließend kann festgehalten werden, dass die Grundinanspruchnahme bei der Ausführung des Kreisverkehrs mit Fahrbahnteilern nur geringfügig höher ist als bei einer Ausführung von 'T-Kreuzungen' mit Fahrbahnteilern. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist jedoch ein Kreisverkehr mit Fahrbahnteilern der Vorzug einzuräumen.

Die im Grundeinlöseplan und Verzeichnis dargestellte Flächenbeanspruchung, 10/1a im Ausmaß von 480 m2 ergibt sich aus der projektsgemäßen Herstellung des Kreisverkehrs. Die Flächenbeanspruchung 10/1d im südlichen Teil im Ausmaß von 200 m2 ist zur projektsgemäßen Herstellung des Rad- und Gehweges als Teil der Landesstraße notwendig. Diese Flächenbeanspruchungen stellen das unumgänglich notwendige Mindestmaß dar. Das Mindestausmaß der Flächenbeanspruchung für den Rad- und Gehweg ergibt sich dabei aus der Fahrbahnbreite des Rad- und Gehwegs von 2,50 m.

Die im Grundeinlöseoperat vorgesehenen vorübergehenden Grundinanspruchnahmen sind notwendig, um die projektierten geringfügigen Geländekorrekturen (Auffüllungen, Ausschlitzungen) im Zug der Straßenbauarbeiten herstellen zu können. Diese vorübergehenden Grundinanspruchnahmen sind auf die Dauer der Bauarbeiten zu beschränken. Die Dauer der Bauarbeiten ist möglichst gering zu halten, für das gegenständliche Baulos sind dafür rund zwei Jahre angemessen."

Nach Vorlage geänderter Projektsunterlagen durch die mitbeteiligte Partei mit Schreiben vom 24. Mai 2006 wurde die mündliche Verhandlung am 29. Juni 2006 fortgesetzt und vom Vertreter des Beschwerdeführers ausgeführt, mittlerweile stehe fest, dass keine Anbindung der Nordkamm-Landesstraße an die S 10 hergestellt werde. Die gegenständliche Umfahrung diene als Zubringer zur S 10. Dies ergebe sich auch daraus, dass die derzeit vorliegenden Ergebnisse der Verkehrszählung vom gegebenen Verkehrsaufkommen die Errichtung einer Umfahrung nicht rechtfertigten bzw. notwendig machten. Die Umfahrung Lasberg habe auch nach den vorliegenden Messungen bzw. Berechnungen keinen bzw. nur einen sehr geringen Entlastungseffekt, da die Verkehrsströme aus/zum Markt sowie aus südlicher Richtung nach wie vor bestehen blieben, welche auch jetzt den größten Teil des Verkehrsaufkommens im Zentrum Lasberg darstellten. Bei einer Abwägung der Interessen nach § 13 Oö. Straßengesetz zeige sich daher eindeutig, dass für die gegenständliche Umfahrung keine rechtliche Grundlage bestehe. Insbesondere im Bereich Freistädter Straße ergebe sich durch die Umfahrung kaum eine Entlastung, sodass die notwendige Wirtschaftlichkeit des Projektes nicht gegeben sei.

Sowohl das lärmtechnische Projekt als auch das Gutachten betreffend die Luftbelastung gingen von einer Verkehrsuntersuchung S 10 Mühlviertler Schnellstraße als Grundlage aus, ohne die darin enthaltenen Parameter einer näheren Überprüfung unterzogen zu haben. Diese Verkehrsuntersuchung sei insofern unrichtig, als die für diese Verkehrsuntersuchung durchgeführte Verkehrszählung im Dezember 2005 zu einem nicht repräsentativen Zeitpunkt erfolgt sei, da darin der Verkehr von und zu den beiden unmittelbar vor bzw. unmittelbar nach Lasberg gelegenen großen Bauunternehmen Wimberger und Holzhaider mit jeweils großen Bauhöfen nicht berücksichtigt worden und im Dezember 2005 auf Grund der gegebenen Witterung praktisch keine Bautätigkeit gegeben gewesen sei. Das Lärmprojekt lege einen Durchschnittslärmpegel zu Grunde; dies sei unrichtig, weil gerade für die Störung der Nachtruhe der betroffenen Nachbarn einzelne Spitzenlärmpegel relevant seien. Das Lärmprojekt gehe von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 bzw. 100 km/h aus und berücksichtige nicht, dass ein Durchfahren des geplanten Kreisverkehrs mit einer derartigen Geschwindigkeit keinesfalls möglich sei. Durch das beim Kreisverkehr notwendige Verzögern bzw. Beschleunigen ergebe sich jedenfalls eine erhöhte Lärmbelastung sowie eine Unterbrechung eines dauernden Rollgeräusches durch die beim Verzögern und Beschleunigen vor allem von Lkw und Motorrädern verursachten Geräusche, wodurch eine starke individuelle Lärmbelästigung der Nachbarn vor allem in der Nacht gegeben sei. Das Lärmprojekt beziehe sich in seiner Beurteilung auf eine Dienstanweisung des Landes, die den Nachbarn nicht zugänglich gemacht worden sei und daher nicht überprüft werden könne. Die dem Lärmprojekt zu Grunde gelegten Vergleichsmessungen der Ist-Situation seien nicht im Bereich der Grundstücke des Beschwerdeführers durchgeführt worden, welche im unmittelbaren Nahbereich der Straße lägen. Schon nach den derzeitigen Berechnungen ergebe sich, dass im Bereich der westlichen Einfahrt eine Grenzwertüberschreitung beim Lärm zu erwarten sei, wobei noch gar nicht berücksichtigt sei, dass bei der gegebenen Nähe zum Kreisverkehr mit deutlich höheren Lärmbelästigungen durch das notwendige Verzögern und Beschleunigen zu rechnen sei. Es werde daher beantragt, das Lärmprojekt durch konkrete Messungen der Ist-Situation im Bereich der Grundstücke des Beschwerdeführers zu ergänzen. Der vorliegende schriftliche Umweltbericht im Sinne des § 13 Abs. 4 des Oö. Straßengesetzes sei unvollständig und unrichtig. Die Zerstörung des Landschaftsbildes und die Intensität und Art der Beeinträchtigung der Nachbarn würden nicht vollständig beurteilt, dies insbesondere auch im Hinblick auf die Auswirkungen der Umfahrung auf das bestehende Sport- und Erholungszentrum.

Der lärmtechnische Amtssachverständige erstattete hierauf ein Gutachten, in welchem er ausführte, dass das Baulos

beim bestehenden km 11,025 westlich des Ortsgebietes beginne und bei km 12,843 ende. Etwa 300 m nach Baulosbeginn werde eine Kreisverkehrsanlage errichtet, von der aus die neue Umfahrung abzweige. Die Umfahrung liege zwischen dem Ortszentrum und den Ortsteilen Edlau, Am Kopenberg sowie Lindenfeld. Beim Baulos km 0,8 werde die Kopenbergbrücke errichtet, bei der auch der Anschluss Lasberg-Mitte eingebunden werde. In diesem Bereich laufe die Umfahrung in einem Einschnitt. Beim Anschluss Lasberg-Ost münde die Umfahrung wieder in die bestehende L 1471 ein. Durch die beabsichtigte Umfahrung sollten die Engstellen bei der derzeitigen Ortsdurchfahrt entlastet werden. Die Umfahrung werde auf 80 km/h ausgelegt, mit Ausnahme eines kurzen Stückes im Bereich des Sportplatzes, das mit 100 km/h befahren werden könne.

Der lärmtechnische Amtssachverständige stützte sein Gutachten auf die dem Projekt angeschlossene schalltechnische Untersuchung 2006 sowie einen schalltechnischen Prüfbericht vom 10. Mai 2006. Er führte aus, dass auch die vom Amt der Oö. Landesregierung im November 1998 durchgeführten Schallpegelmessungen berücksichtigt und deren Ergebnisse geprüft worden seien. Er wies darauf hin, dass die Berechnungen basierend auf den Ergebnissen einer Verkehrsuntersuchung im Zusammenhang mit der S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Detailbetrachtung Raum Lasberg-St. Oswald-Freistadt, hochgerechnet auf das Jahr 2016, vorgenommen worden seien. Beim Rechenmodell sei zur Berücksichtigung einer allfälligen Planungsreserve eine für die Nachbarn ungünstigere Situation mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h simuliert worden. Die Rampe der Anschlussstelle Lasberg-Mitte sei mit einem Verkehrsaufkommen von 500 Kfz/24 Stunden im Detail untersucht worden; dabei habe sich herausgestellt, dass diese gegenüber dem Schallpegelanteil der Umfahrung keinen nennenswerten Einfluss auf die Schallpegelsituation in diesem Bereich habe. Das Verkehrsaufkommen auf der Umfahrung sei mit rund 3000 Kfz/24 Stunden und auf der verbleibenden Ortsdurchfahrt mit

2.800 Kfz/24 Stunden im Westteil und 1.250 Kfz/24 Stunden im Ostteil in der Prognoserechnung 2016 berücksichtigt. Der Lkw-Anteil sei mit 4,4 % in die Berechnung eingegeben. Da keine Daten hinsichtlich der Aufteilung der Lkw vorlägen, sei generell von "normalen" Lkw (keine lärmarmen) ausgegangen worden, sodass die Rechenergebnisse diesbezüglich auf der für die Bevölkerung sicheren Seite lägen. Im lärmtechnischen Gutachten wird sodann ausgeführt:

"Entsprechend der Dienstanweisung betreffend Lärmschutz an Bundesstraßen werden für besonders ruhige Gebiete, das sind Gebiete mit einem Fremdgeräuschpegel von weniger als 50 dB am Tag und 40 dB in der Nacht niedrigere Grenzwerte festgelegt. Diese sind mit 45 dB in der Nacht und 55 dB am Tag um 5 dB strenger als die bei den übrigen Gebieten anzuwendenden Grenzwerten (50/60 dB). Bemerkt wird, dass bei Einhaltung des Immissionsgrenzwertes für den Nachtzeitraum der für den Tag geltende Grenzwert jedenfalls eingehalten wird. Dies begründet sich damit, dass der Unterschied der Tag-Nacht-Grenzwerte 10 dB beträgt, der Unterschied der verkehrsbedingten Immissionen Tag-Nacht bei überregionalen Verkehrsaufkommen hingegen nur etwa 7 dB aufweist. Werden Grenzwertüberschreitungen festgestellt, so sind primär aktive Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzwände) zu dimensionieren. Nur wenn keine Wirtschaftlichkeit gegeben ist, sind passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) vorzusehen. Lärmschutzmaßnahmen sind jedoch generell nur für bebaute Grundstücke vorzusehen, wenn diese auch entsprechend für Wohnzwecke genützt werden. Für unbebaute, gewidmete Flächen sowie Gärten besteht kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Auf Grund der Bestandslärmmessungen bzw. der Berechnung 'Bestand 2005' ergeben sich ruhige Gebiete wie oben beschrieben bei einzelnen Gebäuden im Bereich Teichweg und Brunnenweg sowie am Kopenberg nördlich der geplanten Umfahrung. Für die Bereiche Teichweg und Brunnenweg wurden Schallschutzmaßnahmen in Form von Wellen bzw. Wänden dimensioniert, weil bei mehreren Gebäuden Grenzwertüberschreitungen auftreten würden. Die Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen sind in den Gebäudelärmkarten in den Bereichen Nr. 10 und 11 gelb dargestellt. Beim Wohnhaus R. im Bereich 9 treten Grenzwertüberschreitungen auf, die jedoch auf Grund mangelnder Wirtschaftlichkeit nicht mit aktiven Maßnahmen geschützt werden können. Es wurde auf Grund der exponierten Lage dieses Gebäudes aber eine fugendichte Holzeinfriedung an der nördlichen Grundgrenze mit einer Höhe von 2 m vorgesehen. Bei Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die jeweiligen Grenzwerte eingehalten, sodass keine zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) erforderlich sind. Bei den Siedlungen Edlau, Am Kopenberg und Lindenfeld nördlich der geplanten Umfahrung treten auf Grund der größeren Entfernung keine Grenzwertüberschreitungen auf, sodass auch keine Schallschutzmaßnahmen realisiert werden können.

In der beiliegenden Differenzlärmkarte sind die Auswirkungen der Lärmbelastung durch die Umfahrung dargestellt. Daraus ist ersichtlich, dass es entlang der verbleibenden Ortsdurchfahrt zu Verbesserungen um bis zu 3 dB kommt und bei den nördlich der Umfahrung gelegenen Wohngebäuden eine Verschlechterung von bis zu 10 dB eintritt.

Schallschutzwände werden entsprechend dem schalltechnischen Projekt straßenseitig hochabsorbierend ausgeführt. Aus schalltechnischer Sicht ist es nicht relevant, welches Material für die Schallschutzwände verwendet wird. Es ist jedoch sicher zu stellen, dass die Wände fugendicht und mit einem Schalldämmmaß von mindestens 25 dB ausgeführt werden.

...

Insgesamt wird durch Inbetriebnahme der Umfahrung nur eine geringe schalltechnische Entlastung bei den Gebäuden entlang der bestehenden L 1471 durch das Ortszentrum von Lasberg erreicht. Bei den Gebäuden entlang der Umfahrung, die bisher kaum von der L 1471 belastet waren, kommt es jedoch zu einer deutlichen Pegelzunahme. Bei Umsetzung der geplanten Schallschutzmaßnahmen kann die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte trotzdem sicher gestellt werden. Bei projektsgemäßer Ausführung wird dem beabsichtigten Straßenbauvorhaben aus schalltechnischer Sicht zugestimmt. Es sind keine zusätzlichen Auflagen in schalltechnischer Sicht erforderlich.

Zu den einzelnen Stellungnahmen ist Folgendes auszuführen:

... (Beschwerdeführer) ...:

Zu 2.a)

Aufgabe des schalltechnischen und luftreinhaltetechnischen Sachverständigen ist die Beurteilung, basierend auf einem Prognoseverkehrsaufkommen. Die Verkehrsdaten sind das Ergebnis einer Verkehrsuntersuchung, bei der auch Umlagerungen entfernter Straßen berücksichtigt wurden. Diese Verkehrsdaten werden für die weitere Berechnung herangezogen, können aber von den Sachverständigen nicht geprüft werden.

Zu 2b)

Entsprechend der RVS-Lärmschutz (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) in Verbindung mit der 'Dienstanweisung und Richtlinie Lärmschutz an Landesstraßen' ist keine Beurteilung von Spitzenpegeln verursacht vom Straßenverkehr vorgesehen. Eine Beurteilung erfolgt ausschließlich nach dem energieäquivalenten Dauerschallpegel ausgehend von einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen.

Zu 2c)

Durch die Einfahrt bzw. Ausfahrt aus dem Kreisverkehr ist es notwendig, die Fahrzeuge entsprechend zu verzögern bzw. zu beschleunigen. Dabei entstehen Geräusche, die sich gegenüber einem Verkehrsgeräusch mit z.B. 100 km/h subjektiv unterscheiden. Durch die verminderte Geschwindigkeit während der Benützung des Kreisverkehrs werden jedoch geringere Schallpegel verursacht. Daraus ergibt sich, dass durch die Benützung des Kreisverkehrs jedenfalls geringere Schallpegel zu erwarten sind als gegenüber der Vorbeifahrt auf freier Strecke. Das bedeutet, dass sich die Verkehrsgeräusche durch den Kreisverkehr zwar subjektiv anders darstellen, aber jedenfalls geringere Pegelwerte immissionsseitig verursacht werden.

Zu 2d)

In der RVS-Lärmschutz (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) ist angeführt, dass die Beurteilung nach Bestimmungen der zuständigen Verwaltung zu erfolgen hat bzw. Immissionsgrenzwerte in Dienstanweisungen der zuständigen Verwaltung festzulegen sind.

Zu 3)

Bereits im November 1998 wurden durch mehrere Messungen die Bestandslärmsituation im Bereich der Umfahrung Lasberg messtechnisch erhoben. In der lärmtechnischen Untersuchung 2006 wurde die Bestandslärmsituation berechnet und die Rechenergebnisse mit den Messergebnissen verglichen. Dabei konnte eine gute Übereinstimmung festgestellt werden, sodass zur Beurteilung der Bestandslärmsituation die entsprechenden Rasterlärmkarten herangezogen werden können. Die zusätzliche Durchführung konkreter Messungen der Ist-Situation ist aus diesem Grund nicht erforderlich.

..."

Der Sachverständige für Luftreinhaltung beurteilte das den Einreichunterlagen zu Grunde gelegte lufttechnische Projekt der Abteilung Umwelt- und Anlagentechnik vom 8. Mai 2006. Dieses beschreibt die durch die Umfahrung verursachten verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen in unmittelbarer Nachbarschaft. Berechnet wurden die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen für die Parameter Kohlenmonoxyd, Stickoxyde, PM10 (Feinstaub - hier wurde auch der Feinstaubanteil für Reifenabrieb und Wiederaufwirbelung berücksichtigt) und Benzol. Basierend auf diesen Emissionen wurde für alle relevanten Schadstoffe mit Hilfe eines Ausbreitungsmodells die Immissionskonzentration als maximaler Halbstundenmittelwert dargestellt. Zusammenfassend wies der Sachverständige darauf hin, dass die durchgeführte lufttechnische Untersuchung keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen bei den nächstgelegenen Wohnhäusern erwarten lasse. In seinem Gutachten führt dieser Sachverständige sodann aus:

"Im vorgelegten lufttechnischen Projekt sind die durch das geplante Baulos 'Umfahrung Lasberg' bedingten Luftschadstoffemissionen und daraus resultierenden Immissionen im unmittelbaren Nahbereich sehr ausführlich dargestellt, alle der Berechnung zu Grunde gelegten Eingangsdaten sind nachvollziehbar und schlüssig.

Als wesentliche Aussage ergibt sich, dass bei Annahme eines 'worst-case Szenarios' (geringe Windgeschwindigkeit, direkte Anströmung und ungünstige Ausbreitungsbedingungen) in keinem Bereich Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind. Großräumig betrachtet wird sich die vom Durchzugsverkehr verursachte Immissionsbelastung im Wesentlichen im Bereich des Ortszentrums in den Bereich der neuen Umfahrung verlagern, wobei die Höhe der Belastung eher abnehmen wird, da durch den flüssigeren Verkehr die Emissionen geringer werden.

Aus der Sicht der Luftreinhaltung bestehen daher keine Einwände gegen die Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung für die geplante 'Umfahrung Lasberg' - zusätzliche Auflagen sind nicht erforderlich."

Der straßenbautechnische Amtssachverständige beurteilte das Projekt in seinem Ergänzungsgutachten dahingehend, dass die Umlegung der Straße notwendig sei und im öffentlichen Interesse liege; dies sei bereits durch die Erlassung der Verordnung dokumentiert. Der Straßenverlauf im Einreichprojekt stimme mit jenem in der Verordnung überein und entspreche in Bezug auf die straßenbautechnischen Belange den Grundsätzen des § 13 Abs. 1 und 2 Oö. Straßengesetz 1991. Durch die Umfahrung Lasberg werde die im Befund beschriebene Engstelle auf Höhe des Schutzweges ausgeschaltet. Die beengten Platzverhältnisse in der Ortsdurchfahrt von Lasberg würden umgangen; damit sei ein homogener Verkehrsablauf auf der Landesstraße gewährleistet. Die Sichtweiten und die allgemeinen Anlageverhältnisse der Landesstraße würden verbessert. Die beanspruchten, im Grundeinlöseplan dargestellten Grundstücksflächen seien für die Umlegung der L 1471 notwendig. Es würden nur Flächen in Anspruch genommen, die tatsächlich zum projektgemäßen Bau der geplanten Maßnahmen benötigt würden.

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid wurde die beantragte straßenbaurechtliche Bewilligung "nach Maßgabe der bei der mündlichen Verhandlung vorgelegenen Projektsunterlagen von Herrn Dipl. Ing. Karl St., Zivilingenieur für Bauwesen, unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen gemäß §§ 13, 31 und 32 Oö. Straßengesetz 1991 erteilt. Die anlässlich der mündlichen Verhandlung verfasste Niederschrift wurde zum Bestandteil des Bewilligungsbescheides erklärt. Begründend führte die belangte Behörde aus, die Trasse sei mit Verordnung der Oö. Landesregierung LGBl. Nr. 90/2002 fixiert worden. Nach den Feststellungen der beigezogenen Amtssachverständigen trage das gegenständliche Projekt zur Beseitigung der derzeit vorhandenen Engstelle bzw. beengter Platzverhältnisse bei der Ortsdurchfahrt von Lasberg bei; dadurch könne ein homogener Verkehrsablauf auf der neuen Landesstraße gewährleistet werden. Das Straßenbauprojekt diene der Verbesserung der Sichtweiten sowie der allgemeinen Anlageverhältnisse. In schalltechnischer Hinsicht werde es zu einer Pegelzunahme kommen. Bei Umsetzung der geplanten Schallschutzmaßnahmen könne jedoch die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte trotzdem sicher gestellt werden. Als wesentliche Aussage in lufttechnischer Hinsicht ergebe sich, dass bei der Annahme eines "worst-case Szenarios" in keinem Bereich Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten seien. Die Notwendigkeit und das öffentliche Interesse am gegenständlichen Projekt seien im Verfahren bestätigt worden, zumal die bestehenden Verkehrsverhältnisse wesentlich verbessert würden. Gravierende negative Umwelteinflüsse seien für die zukünftigen Anrainer bezogen auf Lärm und Abgase nicht zu erwarten. Sonstige negative Auswirkungen für die Umwelt und die Natur seien ebenfalls nicht zu erkennen. Die naturschutzrechtliche Bewilligung sei von der Bezirkshauptmannschaft Freistadt mit Bescheid vom 5. November 2003, die wasserrechtliche Bewilligung mit Bescheid dieser Bezirkshauptmannschaft vom 10. Februar 2004 erteilt worden. Wegen des vorhandenen öffentlichen Interesses der

gegenständlichen Straßenbaumaßnahme und auf Grund der Tatsache, dass das vorgelegte Projekt den anerkannten Regeln der Straßenbautechnik entspreche, sei die beantragte Bewilligung für dieses Projekt zu erteilen gewesen.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde. Der Beschwerdeführer macht Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend. Der Bescheid leide an wesentlichen Begründungsmängeln. Die bloß allgemeine Behauptung "ungünstiger Anlageverhältnisse" sei nicht näher beschrieben. Tatsächlich sei die vorhandene Landesstraße ausreichend breit und seien in den vergangenen Jahren verschiedene Hindernisse bzw. Einschränkungen beseitigt worden. Die angesprochene unübersichtliche Straßenstelle im Bereich der Häuser Markt Nr. 2 bzw. Markt Nr. 29 sei nicht näher festgestellt worden. Es fehlten jegliche Feststellungen über die dortige Straßenbreite, den gegebenen Kurvenradius und die tatsächliche Sicht. Die Behörde sei auch in keiner Weise auf das Argument der Anrainer eingegangen, dass es im Bereich dieser Kurve noch niemals zu irgend welchen Unfallsituationen gekommen sei. Der Bescheid enthalte dazu keinerlei Aussagen bzw. Feststellungen über die konkrete Verkehrssituation; es fehlten auch Ausführungen, ob eine Entschärfung dieser einen Kurve nicht wesentlich einfacher und kostengünstiger durch andere Maßnahmen als durch die Errichtung der gegenständlichen Umfahrung möglich wäre. Gerade wenn eine einzige Kurve als Begründung für eine gesamte Umfahrung herhalten müsse, da das Verkehrsbedürfnis für die Straße aus den Verkehrszahlen nicht anders begründet werden könne, wäre es umso mehr erforderlich gewesen, den behaupteten Mangel der bestehenden L 1471 im Ortszentrum durch ordnungsgemäße Feststellungen zu konkretisieren.

Im Bescheid werde auch nicht ausgeführt, welches Projekt nunmehr bewilligt werden solle. Wegen der erfolgten Änderung bzw. auch zur Spezifizierung, welche Lärmschutzmaßnahmen konkret durchzuführen seien, wäre es unbedingt erforderlich gewesen, das bewilligte Projekt näher zu bezeichnen. Insbesondere die Vorschreibung unter Punkt 2. des Spruches ("Forderungen der Grundeigentümer bei den mit der Landesstraßenverwaltung durchgeführten mündlichen Verhandlung ist zu entsprechen") sei in keiner Weise klar bzw. nachvollziehbar.

Es sei nicht festgestellt worden, dass die gegenständliche Straße eine erhebliche Beeinträchtigung des in den letzten Jahren gewachsenen Siedlungsraumes im nördlichen Ortskern der Gemeinde Lasberg (Kopenberg, Edlau) darstelle; nach dem örtlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde Lasberg sollte dort die zukünftige Siedlungsentwicklung stattfinden. Es fehle auch jegliche Bezugnahme auf die durch die Straße gegebene, massive Beeinträchtigung des in den letzten Jahren neu errichteten Freizeitzentrums am östlichen Ortsrand (Freibad, Sportplatz, Tennisplätze). Die geplanten massiven baulichen Einschnitte bedeuteten gerade aus Blickrichtung der Baugrundstücke in den nördlichen Hanglagen eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes; darauf werde im bekämpften Bescheid mit keinem Wort eingegangen.

Ausdrücklich sei vom Beschwerdeführer die Notwendigkeit der Ausbildung eines Kreisverkehrs im Bereich der westlichen Ortseinfahrt bestritten worden. Für diese Ausgestaltung fehle eine sachliche Begründung. Durch die Ausbildung eines Kreisverkehrs würden wesentlich größere Teile des Grundstückes in Anspruch genommen werden, als dies bei Ausbildung einer normalen Einbindung der Zufahrt ins Zentrum der Fall wäre.

Der Bescheid gehe auch nicht auf den Einwand des Beschwerdeführers ein, dass die der Verkehrsuntersuchung zu Grunde gelegte Verkehrszählung vom Dezember 2005 nicht zu einem repräsentativen Zeitpunkt erfolgt sei und dem Lärmprojekt lediglich rechnerische Durchschnittspegel zu Grunde lägen, nicht aber die durch einen "vorbeidonnernden Lkw oder ein stark beschleunigendes Motorrad sich ergebenden Lärmspitzen". Obwohl beantragt, seien auch keine Lärmmessungen beim Grundstück des Beschwerdeführers durchgeführt worden.

Im angefochtenen Bescheid werde nicht dargelegt, weshalb bei Beurteilung der für das Verfahren wesentlichen Grundlagen private Gesellschaften herangezogen worden seien. Dies widerspreche den Anordnungen des § 52 AVG. Der Amtssachverständige habe die seinem Gutachten zu Grunde gelegten Berechnungen der Privatgutachter selbst nicht überprüft.

Weiters führt der Beschwerdeführer aus, dass im angefochtenen Bescheid die in § 13 Oö. Straßengesetz geforderte notwendige Interessenabwägung nicht erfolgt sei. Dem Argument, es lägen ungünstige Anlageverhältnisse vor, sei entgegen zu halten, dass die dem Verfahren zu Grunde gelegten Verkehrszählungsergebnisse von der Intensität des Verkehrs her keine Rechtfertigung für eine Umfahrung begründen könnten. Dadurch werde ein Verkehrsbedürfnis für die Straße nicht begründet. Tatsächlich seien bei der Interessenabwägung auch erhebliche Nachteile des gegenständlichen Projektes hervorgekommen und im angefochtenen Bescheid in keinster Weise berücksichtigt

worden. Bei der Beeinträchtigung der Nachbarn hätte nicht von einem Durchschnittslärmpegel, sondern von den Spitzenlärmpegeln ausgegangen werden müssen. Die vom Sachverständigen herangezogenen Richtlinien (RVS-Lärmschutz bzw. die zitierte Dienstanweisung) stellten keine gesetzlichen Grundlagen dar. Die Verordnung nach § 11 Oö. Straßengesetz diene lediglich der straßenrechtlichen Widmung einer Straße für öffentliche Zwecke. Da dabei in groben Zügen bereits die Auswirkungen der Straße auf die Landschaft und die Umwelt beurteilbar seien, habe der Gesetzgeber auch bereits bei der Verordnungserlassung die Berücksichtigung der Grundsätze des § 13 Oö. Straßengesetz für notwendig und sinnvoll erachtet. Dies bedeute aber nicht, dass mit der Erlassung der Verordnung schon die Voraussetzungen des § 13 Oö. Straßengesetz abschließend berücksichtigt worden seien. Hilfsweise werde auch die zu Grunde liegende Verordnung als rechtswidrig angefochten.

In seiner Beschwerdeergänzung führt der Beschwerdeführer weiters aus, dass sich die Verordnung der Oö. Landesregierung, LGBl. Nr. 90/2002, nur auf km 11,365 bis km 12,366 beziehe. Insbesondere sei das Grundstück des Beschwerdeführers Nr. 844, KG Lasberg, von der Verordnung nur zu einem sehr geringen Teil betroffen. Bezüglich des von der Verordnung nicht betroffenen Teiles fehle es aber an Feststellungen und auch an einer ordnungsgemäßen Begründung im Bescheid. Insbesondere fehle es aber bezüglich des nicht verordneten Teiles auch an der entsprechenden Rechtsgrundlage, da die Trassenverordnung notwendiger Teil eines ordnungsgemäßen straßenrechtlichen Bewilligungsverfahrens sei.

Die Verordnung sei gesetzwidrig. Sie enthalte in § 4 den Hinweis, dass die genaue Lage der neuen und alten Trasse der Lasberger Straße und der neuen Trasse der Punkenhofer Straße aus dem Verordnungsplan im Maßstab 1 : 2000 zu entnehmen sei, der beim Amt der Oö. Landesregierung und beim Marktgemeindeamt Lasberg aufliege. Eine nähere Konkretisierung des durch diesen Verweis zum Inhalt der Verordnung gemachten Verordnungsplanes werde jedoch nicht vorgenommen. Es fehle an einem Datum und an einer Geschäftszahl.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde kostenpflichtig abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die im Beschwerdefall maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen des Oö. Straßengesetzes 1991 (in der Folge: Oö. StrG) haben folgenden Wortlaut:

"1. Hauptstück

Allgemeines

...

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Landesgesetzes bedeutet:

12. Anrainer: Die Eigentümer jener Grundstücke, die innerhalb eines Bereichs von 25 m neben der öffentlichen Straße liegen, bei Verkehrsflächen des Landes außerhalb des Ortsgebiets darüber hinaus die Eigentümer jener Grundstücke, die innerhalb eines Bereichs von 50 m neben der öffentlichen Straße liegen.

...

3. Hauptstück

Herstellung und Erhaltung von Straßen

§ 11

Widmung, Einreihung und Auflassung von öffentlichen Straßen

(1) Die Widmung einer Straße für den Gemeingebrauch und ihre Einreihung in eine bestimmte Straßengattung hat unter Berücksichtigung der Grundsätze des § 13 Abs. 1 und 2 sowie des Umweltberichtes gemäß § 13 Abs. 4 bei Verkehrsflächen des Landes durch Verordnung der Landesregierung, bei Verkehrsflächen der Gemeinde durch Verordnung des Gemeinderates zu erfolgen. In einer solchen Verordnung ist der Verlauf der Straße in seinen Grundzügen (Linienführung) zu beschreiben. ...

...

(4) Die Erlassung einer Verordnung gemäß Abs. 1 und 3 ist nicht erforderlich, wenn nur eine bestehende Straße umgelegt wird und dabei die Straßenachse von ihrem früheren Verlauf um nicht mehr als 20 m abweicht.

...

(6) Vor Erlassung einer Verordnung nach den Abs. 1 und 3 sind Planunterlagen, in der Regel im Maßstab 1:1000, durch vier Wochen bei der Gemeinde, in deren Gebiet die Straße liegt, zur öffentlichen Einsicht aufzulegen (Planauflage); handelt es sich um eine Verordnung nach Abs. 1, sind den Planunterlagen der Umweltbericht gemäß § 13 Abs. 4 und die dazu abgegebene Stellungnahme der Oö. Umweltanwaltschaft anzuschließen. Rechtzeitig vor Beginn dieser Frist ist auf die Planauflage jedenfalls durch Anschlag an der Amtstafel jeder berührten Gemeinde und, wenn die Gemeinde regelmäßig ein amtliches Mitteilungsblatt herausgibt, auch in diesem, hinzuweisen; bei Verkehrsflächen des Landes hat dieser Hinweis überdies durch eine einmalige Veröffentlichung in der Amtlichen Linzer Zeitung zu erfolgen. Überdies sind von der beabsichtigten Planauflage die vom Straßenbau unmittelbar betroffenen Grundeigentümer nachweislich von der Gemeinde zu verständigen.

(7) Während der Planauflage kann jedermann, der berechtigte Interessen glaubhaft macht, schriftliche Einwendungen und Anregungen beim Gemeindeamt einbringen. Bei Verkehrsflächen des Landes sind der Landesregierung die eingebrachten Einwendungen und Anregungen nach Ablauf der Planauflage mit einer Stellungnahme des Gemeinderates zum Vorhaben, bei Verkehrsflächen der Gemeinde dem Gemeinderat vorzulegen.

...

§ 13

Grundsätze für die Herstellung und die Erhaltung, Umweltbericht

(1) Bei der Herstellung und der Erhaltung von öffentlichen Straßen ist - im Sinn des Art. 9 L-VG 1991 - insbesondere Bedacht zu nehmen auf

1.

das Verkehrsbedürfnis,

2.

die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung,

3.

die Sicherheit der öffentlichen Straßen und den Schutz langfristiger Lebensgrundlagen,

4. die möglichste Schonung der Natur, des Landschaftsbildes sowie der Luft, des Bodens und des Wassers,

5. Art und Intensität möglicher Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Straße,

6.

bestehende und geplante Anlagen des öffentlichen Verkehrs,

7.

die Erhaltung von Kunst- und Naturdenkmälern,

8.

die Erhaltung von wertvollen Stadt- und Ortsbildern und

9.

die barrierefreie Gestaltung.

(2) Im Hinblick auf die Sicherheit der öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, dass öffentliche Straßen nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von den Straßenbenützern unter Berücksichtigung der durch Witterungsverhältnisse oder Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr

benützbar sind.

(3) Die Straßenverwaltung hat bei der Herstellung und bei der Erhaltung öffentlicher Straßen - soweit erforderlich - die Schutzgüter des Abs. 1 gegeneinander abzuwägen und dabei eine Lösung anzustreben, die weitestgehend im Interesse aller dieser Schutzgüter gelegen ist.

(4) Die voraussichtlichen Auswirkungen der Herstellung einer öffentlichen Straße auf die Schutzgüter des Abs. 1 sind von der Straßenverwaltung in einem schriftlichen Bericht darzulegen (Umweltbericht). Der Bericht ist der Oö. Umweltanwaltschaft zur Stellungnahme zu übermitteln; sie kann innerhalb von sechs Wochen, gerechnet ab dem Zeitpunkt des Einlangens bei ihr, eine Stellungnahme abgeben. Die Erstellung eines Umweltberichts ist nicht erforderlich, wenn es sich um die Herstellung einer öffentlichen Straße im Bauland (§ 21 Oö. Raumordnungsgesetz 1994) handelt.

...

§ 14

Schutz der Nachbarn

(1) Bei der Herstellung von öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr soweit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist. Dies gilt nicht, wenn die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Straße benachbarten Geländes zumutbar ist.

(2) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen im Sinne des Abs. 1 kann auch dadurch erfolgen, dass auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers von der Straßenverwaltung geeignete Vorkehrungen (Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen) selbst getroffen oder veranlasst werden, sofern die Erhaltung und die allfällige Wiederherstellung der Vorkehrungen durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt sind.

(3) Durch Abs. 1 werden für die Anrainer, nicht jedoch für sonstige Nachbarn subjektive Rechte begründet; durch Abs. 2 werden subjektive Rechte nicht begründet.

(4) Die Abs. 1 und 2 sind auch auf bestehende öffentliche Straßen anzuwenden; subjektive Rechte auf Durchführung dieser Maßnahmen bestehen nicht.

(5) Die beim Bau einer öffentlichen Straße von Grundstücken der Straßenverwaltung ausgehenden Einwirkungen können von den Nachbarn nicht untersagt werden. Wird durch solche Einwirkungen die ortsübliche Benützung eines benachbarten Grundstückes wesentlich beeinträchtigt, so hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen die Straßenverwaltung nur dann, wenn Organe der Straßenverwaltung an dieser Beeinträchtigung ein Verschulden trifft. Anspruch auf Schadenersatz besteht aber jedenfalls bei Sachschäden an Bauwerken und bei nicht bloß vorübergehender oder unerheblicher Beeinträchtigung einer rechtmäßigen Nutzung von Quell- oder Grundwasser.

...

6. Hauptstück

Straßenrechtliche Bewilligung

§ 31

Verfahren

(1) Für den Bau einer öffentlichen Straße ist eine Bewilligung der Behörde erforderlich. ...

(2) Die Bewilligung ist von der Straßenverwaltung bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag sind die zur Beurteilung des Straßenbauvorhabens erforderlichen Pläne und Behelfe sowie ein Verzeichnis der dem Verfahren gemäß Abs. 3 beizuziehenden Parteien anzuschließen.

(3) Parteien sind:

1.

der Antragsteller,

2.

die Eigentümer der betroffenen Grundstücke sowie jene Personen, denen an einem solchen Grundstück ein dingliches Recht zum Gebrauch oder zur Nutzung zusteht,

3.

die Anrainer,

4.

Grundeigentümer, die im Sinne des § 20 (Anschlüsse an Verkehrsflächen) vom Straßenbauvorhaben betroffen sind,

5.

die Interessentengemeinschaft (§ 25 Abs. 1) und

6.

die Oö. Umweltanwaltschaft (§ 4 Oö. Umweltschutzgesetz 1996).

(4) Vor der Erteilung der Bewilligung ist eine mündliche Verhandlung durchzuführen, zu der mindestens zwei Wochen vorher zu laden ist. Die für die Beurteilung des Straßenbauvorhabens erforderlichen Pläne und Behelfe (mindestens ein Lageplan, in der Regel im Maßstab 1 : 500 oder 1 : 1000) sind ebenfalls mindestens zwei Wochen vor der Verhandlung in der Gemeinde, in der das Vorhaben ausgeführt werden soll, zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen; auf die Möglichkeit zur öffentlichen Einsichtnahme ist jedenfalls durch Anschlag an der Amtstafel hinzuweisen.

(5) Die Durchführung einer mündlichen Verhandlung kann entfallen, wenn der Behörde die schriftliche Zustimmung der Parteien zum Straßenbauvorhaben gleichzeitig mit dem Antrag vorgelegt wird.

§ 32

Bewilligung

(1) Die Behörde hat über den Antrag gemäß § 31 Abs. 2 einen schriftlichen Bescheid zu erlassen.

(2) Die beantragte Bewilligung ist unter Berücksichtigung des Umweltberichtes (§ 13 Abs. 4) zu erteilen, wenn die zu bauende Straße, erforderlichenfalls unter Vorschreibung von Bedingungen und Auflagen für das Straßenbauvorhaben selbst bzw. für die Ausführung des Bauvorhabens den Grundsätzen des § 13 Abs. 1 und 2 entspricht und der Bewilligung auch sonst keine Bestimmung dieses Landesgesetzes entgegensteht; handelt es sich um einen Neubau oder um eine Umlegung einer öffentlichen Straße, so darf die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn sie der gemäß § 11 erlassenen Verordnung nicht widerspricht.

...

(4) Nach Erteilung der Bewilligung hat die Behörde andere oder zusätzliche Bedingungen oder Auflagen vorzuschreiben, soweit dies zur Verhinderung oder Beseitigung einer Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Sicherheit von Menschen erforderlich ist.

(5) Die von der Ausführung des Bauvorhabens tatsächlich Betroffenen sind durch die Straßenverwaltung über den Bau, den Beginn und die voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten mindestens vier Wochen vorher schriftlich zu verständigen. Die Gemeinde hat der Straßenverwaltung auf Verlangen Namen und Anschrift der vom Bauvorhaben tatsächlich Betroffenen zur Verfügung zu stellen."

Dem Beschwerdeführer kommt in dem der Beschwerde zu Grunde liegenden straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren, insoweit seine Grundstücke infolge des projektierten Straßenbaus durch Inanspruchnahme von Grundflächen unmittelbar betroffen sind, Parteistellung gemäß § 31 Abs. 3 Z. 2 Oö. StrG zu, im Übrigen hat er Parteistellung nach Z. 3 der genannten Gesetzesstelle (vgl. das hg. Erkenntnis vom 29. Jänner 2002, Zl. 2000/05/0029). Grundeigentümer können auch dann Parteistellung im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren beanspruchen, wenn sie im Sinne des § 20 Oö. StrG (Anschlüsse an Verkehrsflächen) vom Straßenbauvorhaben betroffen sind (siehe § 31 Abs. 3 Z. 4 Oö. StrG).

Die den Anrainern und Grundeigentümern im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren gemäß § 31 Abs. 3 Z. 2 und 3

Oö. StrG zuerkannte Parteistellung ist - wie grundsätzlich jede Parteistellung im Verwaltungsverfahren - das Mittel zur prozessualen Durchsetzung materieller Rechte. Sie reicht demnach nicht weiter als die Rechte, zu deren Durchsetzung sie dient. Da die Parteistellung im Verwaltungsverfahren aus den verwaltungsrechtlichen Vorschriften abzuleiten ist, muss sie auf dem Boden des materiellen Verwaltungsrechtes nach dem Gegenstand des betreffenden Verwaltungsverfahrens und dem Inhalt der zur Anwendung kommenden Verwaltungsvorschrift beurteilt werden (vgl. das hg. Erkenntnis vom 30. November 1999, Zl. 97/05/0262).

Ausgehend von diesen Grundsätzen hat der erkennende Senat in seinem zur hier maßgeblichen Rechtslage ergangenen Erkenntnis vom 6. März 2003, Zl. 2002/05/1160, ausdrücklich festgehalten, dass die subjektiven Rechte der Anrainer nach § 31 Abs. 3 Z. 3 Oö. StrG im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren im § 14 dieses Gesetzes geregelt sind. Gemäß § 14 Abs. 3 Oö. StrG kommt daher den genannten Anrainern nur hinsichtlich der im Abs. 1 dieser Gesetzesstelle behandelten Gesichtspunkte, also in Fragen des Immissionsschutzes ("Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr") und des zur Vermeidung derartiger Beeinträchtigungen erforderlichen Aufwandes, ein Mitspracherecht zu (vgl. das hg. Erkenntnis vom 14. Oktober 2003, Zlen. 2001/05/1171 und 2001/05/1172, m.w.N.).

Der Verwaltungsgerichtshof hat im Zusammenhang mit Enteignungsverfahren nach § 36 Oö. StrG zur Parteistellung der Eigentümer der von der Enteignung betroffenen Grundstücke in ständiger Rechtsprechung die Auffassung vertreten, dass zufolge § 35 Abs. 1 leg. cit. die Enteignung nur nach Maßgabe der straßenbaurechtlichen Vorschriften des § 32 dieses Gesetzes und daher nur nach Vorliegen einer straßenrechtlichen Bewilligung erfolgen dürfe, sofern eine solche nach dem Gesetz erforderlich ist (vgl. das hg. Erkenntnis vom 29. August 2000, Zl. 2000/05/0075). Diese Rechtsprechung ist im Beschwerdefall unter dem Gesichtspunkt der Parteistellung der Eigentümer der betroffenen Grundstücke gemäß § 31 Abs. 3 Z. 2 Oö. StrG von entscheidender Bedeutung.

Aus der Wechselwirkung der beiden Verfahren (straßen(bau)rechtliche Bewilligung und die darauf gestützte Enteignung) hat der Verwaltungsgerichtshof eine Bindungswirkung der straßenrechtlichen Bewilligung für das Enteignungsverfahren insoweit angenommen, als mit ersterer das konkrete Straßenbauprojekt bescheidmäßig genehmigt wird, im Enteignungsverfahren sodann lediglich (- unter dem hier beleuchteten Gesichtspunkt -) die Notwendigkeit der Inanspruchnahme der benötigten Grundstücke (bzw. sonstiger Sachen, insbes. Rechte) für das bewilligte Projekt geprüft wird (vgl. hiezu auch Pauger, Die Enteignung im Verwaltungsrecht, in Korinek u. a, Handbuch des Enteignungsrechts, Seite 71). Im hg. Erkenntnis vom 19. Jänner 1999, Zl. 98/05/0155, hat der Verwaltungsgerichtshof unter Bezugnahme auf seine ständige Rechtsprechung in diesem Zusammenhang festgehalten:

"Der Straßenbaubescheid setzt die Bedingungen fest, welche bei der Ausführung der beabsichtigen Straßenbauten vom Standpunkt des öffentlichen Interesses und der mit diesem nicht in Widerspruch stehenden Interessen der Beteiligten zu erfüllen sind; ein nach dem Oö. Straßengesetz 1991 abgeschlossenes Straßenbewilligungsverfahren entfaltet daher für das Enteignungsverfahren Bindungswirkung (vgl. hiezu das hg. Erkenntnis vom 21. Mai 1996, Zl. 95/05/0121). Wurde im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren der neue Trassenverlauf fixiert, dann ist auf die Frage der Notwendigkeit des konkreten Straßenbauvorhabens im Enteignungsverfahren nicht mehr einzugehen, sondern dort nur mehr die Frage zu prüfen, ob die Enteignung der für d

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at