

TE Vwgh Erkenntnis 2008/1/29 2006/05/0138

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 29.01.2008

Index

L85002 Straßen Kärnten;
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
10/10 Grundrechte;
19/05 Menschenrechte;
40/01 Verwaltungsverfahren;

Norm

AVG §8;
LStG Krnt 1991 §11;
LStG Krnt 1991 §36 Abs1;
LStG Krnt 1991 §38 Abs2;
MRKZP 01te Art1;
StGG Art5;
VwGG §42 Abs2 Z3 litb;
VwGG §42 Abs2 Z3 litc;

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 JH in St. Kanzian, vertreten durch Dr. Herwig Jasbetz, Rechtsanwalt in 9020 Klagenfurt, Karfreitstraße 3/II, gegen den Bescheid der Kärntner Landesregierung vom 24. März 2006, Zl. 7-V-STLL-116- 1/4/2006, betreffend Enteignung nach dem Kärntner Straßengesetz 1991 (mitbeteiligte Partei: Land Kärnten, Abteilung 17 Wirtschaftsverwaltung), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.
Das Land Kärnten hat dem Beschwerdeführer Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.171,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Die L 116 St. Kanzianer Straße beginnt bei Grafenstein, führt über das Ortsgebiet von St. Kanzian und bindet an der B 82 Seebergstraße nördlich der Ortseinfahrt Kühnsdorf bei km 15,234 ein. St. Kanzian bildet ein wichtiges Zentrum des Südkärntner Seengebietes und ist mit dem Klopeiner See ein attraktives Tourismusgebiet.

Mit Eingabe vom 30. Jänner 2006 beantragte das Bundesland Kärnten (Landesstraßenverwaltung; in der Folge mitbeteiligte Partei) bei der zuständigen Straßenbehörde die Erteilung der Bewilligung zur Durchführung des Straßenbauvorhabens über den Ausbau der L 116 St. Kanzianer Straße, Baulos "Kreisverkehr St. Kanzian bei km 9,60", im Bereich der Gemeinde St. Kanzian am Klopeiner See, nach Maßgabe des eingereichten Projektes, mit dem technischen Bericht vom 27. Oktober 2005 und dem Grundeinlöseplan vom 27. Oktober 2005. Gleichzeitig beantragte die mitbeteiligte Partei unter Vorlage dieses Projektes die Einlösung der für dieses Straßenbauvorhaben erforderlichen Grundflächen in der Katastralgemeine St. Kanzian dauernd zu Gunsten des öffentlichen Gutes.

Der Beschwerdeführer ist Eigentümer mehrerer Grundstücke im Projektbereich. Nördlich der St. Kanzianer Landesstraße liegt im Projektbereich sein Grundstück Nr. 739/1 und westlich davon - getrennt durch den in die St. Kanzianer Straße einmündenden Weg Grundstück Nr. 1354 - sein Grundstück Nr. 740. Im Süden grenzt im Projektbereich an die St. Kanzianer Straße das Grundstück Nr. 728/1 des Beschwerdeführers, welches wiederum im Osten neben der öffentlichen Verkehrsfläche Weg Nr. 1346 liegt, das von Süden in die St. Kanzianer Straße einmündet und nunmehr in den projektierten Kreisverkehr integriert werden soll.

Vom Grundstück Nr. 728/1 ist eine Teilfläche von 50 m², vom Grundstück Nr. 739/1 eine Teilfläche von 1.200 m² und vom Grundstück Nr. 740 eine Teilfläche von 100 m² betroffen. Im Übrigen werden für die Ausführung des Projektes nur noch ca. 30 m² von dem an die St. Kanzianer Straße im Süden und an den Weg Grundstück Nr. 1346 im Westen angrenzenden Grundstück des L.W. benötigt.

Die genannten Grundstücke des Beschwerdeführers sind landwirtschaftlich genutzt. Die östlich des Weges Grundstück Nr. 1346 liegenden und im Süden an die St. Kanzianer Straße angrenzenden Grundstücke sind Bauparzellen und werden über die öffentliche Verkehrsfläche Grundstück Nr. 729/1 erreicht, welche nahezu parallel südlich der St. Kanzianer Straße verläuft und in den Weg Nr. 1346 mündet. Südlich des Weges Grundstück Nr. 729/1 befinden sich ebenfalls Baugrundstücke.

Nach dem technischen Bericht besteht derzeit bei km 9,60 der L 116 St. Kanzianer Straße eine dreiarmige Kreuzung in Form eines T-Knotens. Bezüglich der "Veranlassung zum Neubau" wird im technischen Bericht festgehalten, dass bereits von Oktober 2004 bis Mai 2005 die L 116 St. Kanzianer Straße von km 9,70 bis km 11,10 im Zuge des Bauloses "Ortsdurchfahrt St. Kanzian" generalsaniert worden sei. Der Bereich der Kreuzung beim sogenannten "Wolfekreuz" (km 9,60) sei damals jedoch ausgespart worden, da von Seiten der Gemeinde St. Kanzian der Wunsch bestanden habe, dort eine Kreisverkehrsanlage zu errichten. Diesbezüglich seien noch einige Rahmenbedingungen abzuklären gewesen, weshalb damals eine Projektierung noch nicht abgeschlossen werden können. Die derzeit bestehende dreiarmige Kreuzung stelle den westlichen Ortsbeginn der Ortschaft St. Kanzian dar. Bei der am 21. Jänner 2005 durchgeführten Grundsatzbesprechung sei eine Kreisverkehrsanlage einerseits als Tempobremse, andererseits als Kennzeichnung des Ortsanfanges befürwortet worden. Für später sei eine Anbindung eines vierten Arms zur Erschließung neuer Grundflächen im Norden vorgesehen.

Im Protokoll der Grundsatzbesprechung vom 21. Jänner 2005 wurde die Errichtung eines Kreisverkehrs entsprechend den geltenden Richtlinien und Vorschriften für möglich beurteilt. Die Gemeinde St. Kanzian gab eine Stellungnahme dahingehend ab, dass es jahrelanger Wunsch sei, die "Wolfekreuzung" zu einem Kreisverkehr umzubauen, "um eine Verkehrsberuhigung zu erreichen und um ortsplanerische und gestalterische Aspekte möglich zu machen. Vor allem um die Tourismusregion Klopeiner See entsprechend zu repräsentieren und den Eintritt in den unmittelbaren Erholungsraum gestalterisch darzustellen."

Der Beschwerdeführer sprach sich gegen das Straßenbauvorhaben und insbesondere gegen die Enteignung seiner Grundflächen im Wesentlichen mit dem Argument aus, dass kein konkreter Bedarf bzw. keine unbedingte Notwendigkeit für die Errichtung eines Kreisverkehrs im beschriebenen Bereich bestehe. Es fehle ein konkreter öffentlicher Zweck und somit ein öffentliches Interesse an der Errichtung des projektierten Kreisverkehrs. Die Errichtung eines Kreisverkehrs sei aus Verkehrssicherheitsgründen nicht notwendig. Der verkehrsgegenständliche Knotenpunkt sei kein Unfallhäufigkeitspunkt.

Der straßenbautechnische Amtssachverständige hat in der mündlichen Verhandlung am 16. Mai 2006 den Bestand in seinem Befund u.a. wie folgt beschrieben:

"Die St. Kanzianer Straße ist die wichtigste Verkehrsader für den Regionalverkehr von St. Kanzian. Die Steiner Draubrücke ist mit 18 t gewichtsbeschränkt und daher für den Schwerverkehr nicht geeignet. Das bedeutet einen

geringen Schwerverkehrsanteil für das zu untersuchende Projekt.

Die L 116 St. Kanzianer Straße führt in sehr gestreckter Linie auf das Ortsgebiet von St. Kanzian. Sie ist im Bereich des Bauloses mit 50 km/h geschwindigkeitsbegrenzt. Die Gemeindestraße ist mit 30 km/h beschränkt.

Die Einbindung der Gemeindestraße und das 'Wolfskreuz' stellen den Ortsbeginn von St. Kanzian dar.

Der letzte Ausbau der L 116 St. Kanzianer Straße im gegenständlichen Bereich fand im Jahr 1966 statt."

Das Vorhaben wurde wie folgt beschrieben:

"Es ist beabsichtigt, diese Einbindung neu zu gestalten. Es wurde ein Kreisverkehr mit drei Armen gewählt. Mit dieser Neugestaltung wird eine Torwirkung und eine Geschwindigkeitsbremse bei der Einfahrt ins bebaute Gebiet erzielt. Die nördliche Busbucht wird nach Osten verschoben bis die Busbuchten gegenüber zu liegen kommen. Im östlichen Einfahrtsbereich wird die Verkehrsinsel unterbrochen, um eine Querungshilfe für Fußgänger herzustellen. Alle bestehenden Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten."

Zur Notwendigkeit und zum Umfang der Straßenbaumaßnahme wurde im Gutachten ausgeführt:

"1. Grundsätzliche Notwendigkeit des Ausbaues

Die grundsätzliche Notwendigkeit einer Neugestaltung des Einbindungsbereiches der Gemeindestraße in die L 116 St. Kanzianer Straße ergibt sich auf Grund der Geometrie der bestehenden Straßenachse im Bereich der Ortseinfahrt. Durch die gestreckte Linie wird die Geschwindigkeitsbeschränkung und der darauf folgende Ortsbeginn kaum wahrgenommen. Durch den Kreisverkehr muss der Straßenbenützer seine Geschwindigkeit reduzieren und damit wird der Wechsel von Freiland ins bebaute Gebiet augenscheinlich.

Im Gegensatz zu einer Lösung mittels Verkehrsinseln und Abbiegespuren ist dem Kreisverkehr der Vorzug zu geben, da die Anlage klarer und einfacher für die Benützung durch alle Verkehrsteilnehmer ist.

2. Beurteilung im Hinblick auf gebotene Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit

Die Ausbildung der Einbindung als Kreisverkehr ist in jedem Fall eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und bedeutet zugleich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit der gesamten Ortsdurchfahrt, da die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer reduziert wird. Durch den Kreisverkehr und seine Beleuchtung wird auch eine Torwirkung erzielt, wodurch der Wechsel vom Freiland in das bebaute Gebiet für den Verkehrsteilnehmer besser erkennbar wird. Im Gegensatz zu einer Lösung mittels Verkehrsinseln und Abbiegespuren sind in einer Kreisverkehrsanlage weniger mögliche Konfliktpunkte vorhanden. Durch die Anordnung einer Querungshilfe ist auch das Überqueren der Fahrbahn erleichtert, da die Fahrbahnen einzeln gequert werden und die Geschwindigkeiten im Bereich des Kreisverkehrs sehr niedrig sind.

3. Beurteilung hinsichtlich der projektierten Breiten des Straßenkörpers

Es wurden die Richtlinien und Normen eingehalten, um ein gefahrloses Benützen der Straßen von allen für den Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen zu gewährleisten.

Die vorgegebenen Fahrbahnbreiten und Kurvenradien sind somit ausreichend.

Abschließend ist seitens des straßenbautechnischen Sachverständigen festzustellen, dass die Notwendigkeit der Neuerrichtung dieser Verkehrsanlage gegeben ist, um die Verkehrssicherheit für alle Straßenbenützer zu verbessern. Die gewählte Linie im Grund- und Aufriss entspricht den Verkehrsmengen und erfüllt die Grundsätze einer nach dem 'Stand der Technik' geplanten Verkehrsanlage.

Die gegenständliche Grundeinlöse im beantragten Umfange ist daher gerechtfertigt.

Bezüglich der schriftlich eingebrachten Einwendungen des Liegenschaftseigentümers:

Laut RVS gibt es keine Untergrenze bei den Verkehrsbelastungen, nur Obergrenzen (kleiner als 15.000 DTV auf mindestens einem Ast). In einem solchen Fall wäre die Leistungsfähigkeit nachzuweisen. Die maßgebende RVS 3.44 gibt für den vorhandenen Fall an, dass ein Kreisverkehr möglich ist. Die RVS sagt auch aus, dass Kreisverkehre für alle plangleichen Knoten möglich, sogar empfohlen sind. Es sind keine ungünstigen Verkehrsströme im Kreuzungsbereich vorhanden.

Es wird auf Grund des Kreisverkehrs keine Verschlechterung der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit eintreten.

Bezüglich des Enteignens auf Vorrat ist zu sagen, dass die mögliche nordseitige Einbindung nicht Gegenstand des Gutachtens ist, da nur das Projekt und nicht zukünftige Vorhaben betrachtet werden können.

Die verwendeten Verkehrszahlen wurden für das Baulos im Oktober 2004 eigens neu erhoben.

Die Verbesserung der Optik ist, wie aus meinem Gutachten ersichtlich, nicht der Grund für die Errichtung des Kreisverkehrs.

Die Busbuchten und die Radwegführung sind im eingereichten Projekt berücksichtigt.

Über Befragen des Vertreters des Liegenschaftseigentümers gibt der Amtssachverständige bekannt, dass die Zählung am 12.10.2004 erfolgt ist und einen JDTV (jährlicher durchschnittlicher täglicher Tagesverkehr) von 5.164 und einen JDTLV (jährlicher durchschnittlicher täglicher Tageslastverkehr) von 251 für die L 116 St. Kanzianer Straße in km 9,6 ergeben hat. Für die Zufahrt Gemeindestraße haben sich ein JDTV von 644 und ein JDTLV von 29 ergeben. Ob durch Errichtung der Lippitzbachbrücke eine Verringerung der Verkehrszahlen erfolgen wird, lässt sich noch nicht mit Sicherheit sagen, da die Lippitzbachbrücke hauptsächlich dem Pendlerverkehr dient. Es wird zu einer Verringerung des Verkehrs kommen, das genaue Ausmaß steht jedoch noch nicht fest. Auf jeden Fall wird es nicht zu einer Verringerung des Verkehrs auf die Hälfte oder darunter kommen. Da sich der Kreisverkehr nicht auf den Verkehrszahlen begründet, ist die Errichtung der Lippitzbachbrücke für die Notwendigkeit unerheblich.

Im Hinblick auf die Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs ist festzuhalten, dass sich die Sicherheit sowohl für Fußgänger als auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöhen wird. Die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs wird nicht berührt. Es ist richtig, dass es keine Rückstaus und Wartezeiten gibt, die wird es aber auch nach Errichtung des Kreisverkehrs nicht geben. Dieser Knotenpunkt ist laut RVS kein Unfallhäufigkeitspunkt. Es handelt sich dabei aber um eine sicherheitstechnisch unbefriedigende Situation in Bezug auf die Fußgängerführungen und die Bushaltestelle. Mir ist nicht bekannt, ob der Busverkehr im betroffenen Straßenabschnitt eingestellt ist.

Im Zuge der Verhandlung wurde festgestellt, dass der Busverkehr nicht eingestellt ist. Die vom Projekt betroffenen Haltestellen sind weiterhin in Betrieb. Der Betrieb war aber zweieinhalb Jahre unterbrochen.

Die Ersichtlichmachung des Ortsgebietes wäre auch durch andere Maßnahmen möglich, etwa durch eine Verkehrsinsel. Da in diesem Bereich aber eine Straße einmündet, wäre die beanspruchte Grundfläche vergleichbar mit dem gegenständlichen Projekt. Der 'Abbremsungseffekt' eines Kreisverkehrs ist im Vergleich zu einer Verkehrsinsel viel größer. Die Ersichtlichmachung des bebauten Gebietes wäre neben einem Kreisverkehr auch durch eine Verkehrsinsel und einen Torbogen möglich. Der 'Abbremsungseffekt' eines Kreisverkehrs kann durch keine andere verkehrsplanerische Maßnahme erzielt werden. Eine Radarkabine würde wahrscheinlich auch geschwindigkeitsreduzierend wirken, aber nicht in dem Maße wie ein Kreisverkehr.

Ein Abrücken des Kreisverkehrs nach Süden ist auf Grund des bestehenden Höhenunterschiedes nicht möglich. Der Kreisverkehr befindet sich soweit südlich wie möglich. Ein Abrücken nach Westen ist ebenfalls nicht möglich, da der Anbindungswinkel der Gemeindestraße dann zu spitz wäre. Eine Verlegung der Gemeindestraße wäre absolut unwirtschaftlich, weil sie nach den Erfahrungswerten wesentlich teurer wäre und die Grundinanspruchnahme etwa gleich groß wäre.

Ich halte die Ausführung des projektierten Kreisverkehrs für unbedingt notwendig, um aus Gründen der Verkehrssicherheit das Tempo des Durchzugsverkehrs durch den gesamten Ort zu reduzieren.

Der Vertreter des Liegenschaftseigentümers legt ein Muster aus der RVS 3.41 für einen Fahrbahnteiler an einem vierarmigen Knoten vor. Dieses Muster wird als Beilage A der Verhandlungsschrift angeschlossen. Der Sachverständige weist darauf hin, dass es sich im gegenständlichen Fall um einen dreiarmligen Knoten handelt. Die Grundinanspruchnahme wäre im Falle eines solchen Fahrbahnteilers wahrscheinlich auch nicht wesentlich geringer, weil eine Grundfläche auf einer wesentlich größeren Länge in Anspruch genommen werden müsste. Weiters gibt es bei einem Kreisverkehr weniger Konfliktpunkte als bei einem T-Knoten mit Fahrbahnteiler.

Die derzeit vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung reicht nicht aus, den durch den Kreisverkehr erzielten Toreffekt zu ersetzen."

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid wurde die beantragte Bewilligung zur Durchführung des

Straßenbauvorhabens erteilt und die für das Projekt erforderlichen Flächen des Beschwerdeführers unter Vorschreibung von "Auflagen und Festhaltungen" enteignet. In der Begründung führte die belangte Behörde - gestützt auf das Gutachten des straßenbautechnischen Amtssachverständigen - aus, dass durch die Errichtung des Kreisverkehrs die Verkehrssicherheit der gesamten Ortsdurchfahrt verbessert werde, da die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer reduziert werde. Durch den Kreisverkehr und seine Beleuchtung werde auch eine Torwirkung erzielt, wodurch der Wechsel vom Freiland in das bebaute Gebiet für die Verkehrsteilnehmer besser erkennbar werde. Durch die Anordnung einer Querungshilfe würde auch das Überqueren der Fahrbahn erleichtert, da die Fahrbahnen einzeln gequert würden und die Geschwindigkeiten im Bereich des Kreisverkehrs sehr niedrig seien. Die gewählte Linie in Grund- und Aufriss entspreche den Verkehrsmengen und erfülle die Grundsätze einer nach dem "Stand der Technik" geplanten Verkehrsanlage. Es stehe sohin fest, dass ein dringendes Verkehrsbedürfnis an der Herstellung des projektierten Kreisverkehrs bestehe und dieses den verkehrspolitischen Zielen des Landes Kärnten entspreche.

Auf Grund der schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des verkehrstechnischen Amtssachverständigen stehe fest, dass im gegenständlichen Bereich eine Verkehrsberuhigung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unbedingt erforderlich sei. Auf Grund der langgestreckten geraden Ortseinfahrt werde der Beginn des bebauten Gebietes durch die Verkehrsteilnehmer schlecht wahrgenommen, wodurch es vielfach zu erhöhten Geschwindigkeiten im Ortsgebiet von St. Kanzian komme. Durch den Kreisverkehr werde zum einen der Beginn des bebauten Gebietes für den Verkehrsteilnehmer deutlicher sichtbar gemacht und zum anderen werde der Straßenbenützer durch den Kreisverkehr gezwungen, seine Geschwindigkeit zu reduzieren. Insofern sei der Kreisverkehr jeder anderen verkehrsgestalterischen Möglichkeit (etwa einer Verkehrsinsel oder einer Radarkabine) im Hinblick auf die dadurch erreichte Geschwindigkeitsreduktion überlegen. Darüber hinaus werde durch den Kreisverkehr die sicherheitstechnisch unbefriedigende Situation in Bezug auf die Fußgängerüberführungen und die Bushaltestelle im derzeitigen Kreuzungsbereich durch Anlegen einer Querungshilfe sowie Verlegung der Bushaltestelle verbessert.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde. Der Beschwerdeführer macht Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend. Der Beschwerdeführer bestreitet auch vor dem Verwaltungsgerichtshof den konkreten Bedarf und die dringende Notwendigkeit der bewilligten Straßenbaumaßnahme. Er bemängelt die mangelnde Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des dem angefochtenen Bescheid zu Grunde gelegten Sachverständigengutachtens, dies insbes. mit dem Hinweis darauf, dass der Kreisverkehr 336 m vor dem tatsächlich verbauten Gebiet errichtet werden soll und der durch die Ortstafel gekennzeichnete Ortsbeginn erst 176 m nach Verlassen des Kreisverkehrs beginne.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor und erstattete ebenso wie die mitbeteiligte Partei eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde kostenpflichtig abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Folgende Bestimmungen des Kärntner Straßengesetzes 1991 - K-StrG in der im Beschwerdefall anzuwendenden Fassung vor der Novelle LGBl. Nr. 26/2006 sind im Beschwerdefall von Bedeutung:

"§ 8

Umfang der Straßenerhaltungspflicht

(1) Alle öffentlichen Straßen im Sinne des § 2 Abs. 1 lit. a sind so herzustellen und so zu erhalten, dass sie, soweit nicht hinsichtlich ihrer Benützung verkehrspolizeiliche Einschränkungen bestehen, von allen Gattungen von Fahrzeugen sowie von Fußgängern bei Beachtung der Straßenverkehrsvorschriften und unter Bedachtnahme auf die durch Witterungseinflüsse und Elementarereignisse bedingten Umstände ohne Gefahr benützbar sind. Bei Gemeindestraßen, Ortschafts- und Verbindungswegen ist diese Verpflichtung auf die auf diesen Straßen gewöhnlich vorkommenden Fahrzeuge beschränkt. Bei Landesstraßen ist auf die Grundsätze der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs unter Beachtung des schonenden Umganges mit Natur und Landschaft Bedacht zu nehmen.

(2) Die Herstellung und Erhaltung der öffentlichen Straßen im Sinne des Abs. 1 hat nach den Erfahrungen der technischen Wissenschaften im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zu erfolgen. Diese Voraussetzungen gelten als erfüllt, wenn die Herstellung und Erhaltung den von der Landesregierung herausgegebenen oder von ihr anerkannten technischen Richtlinien und Sicherheitsvorschriften entsprechen.

...

§ 9

Schutz der Nachbarn

(1) Bei der Planung und beim Bau von Landesstraßen ist vorzusehen, dass Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Landesstraße unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen des § 8 Abs. 2 so weit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Landesstraße benachbarten Geländes zumutbar ist und sofern eine Vereinbarung zwischen der Straßenverwaltung und den Nachbarn abgeschlossen wurde. In Aktionsplänen gemäß § 62e vorgesehene Maßnahmen sind zu berücksichtigen.

...

§ 11

Bewilligung von Straßenherstellungen

(1) Die Straßenverwaltung (§ 61 Abs. 1) bedarf zur Herstellung (§ 6) öffentlicher Straßen einer Bewilligung der Straßenbehörde (§ 57). Dies gilt nicht für Straßenverbesserungen geringfügiger Art. (2) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die beabsichtigte Herstellung den Grundsätzen der §§ 8 Abs. 1 und 2 und 9 Abs. 1 sowie dem Verkehrsbedürfnis entspricht und auf allfällige, in Aktionsplänen gemäß § 62e vorgesehene Maßnahmen Bedacht nimmt.

(2a) Parteien des Verfahrens sind außer dem Antragsteller nur die örtlich in Betracht kommenden Gemeinden und nur hinsichtlich des Standpunktes der öffentlichen Interessen der gefahrlosen Benützbarkeit der Straße und des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses.

(3) Entspricht die beabsichtigte Herstellung den Voraussetzungen des Abs. 2 nicht, so sind diese Voraussetzungen durch Auflagen zu schaffen. Durch diese Auflagen dürfen die beabsichtigten Straßen in ihrem Wesen nicht verändert werden.

(4) Sind die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht gegeben und können sie durch Auflagen nicht geschaffen werden, so ist die Bewilligung zu versagen.

...

Enteignung

§ 36

Gegenstand und Umfang

(1) Das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung oder Aufhebung dinglicher und obligatorischer Rechte an solchen, kann im Wege der Enteignung von der Straßenverwaltung in Anspruch genommen werden für

a) die Herstellung und Erhaltung der öffentlichen Straßen (§ 4),

...

§ 38

Verfahren

(1) Die Enteignung ist von der Straßenverwaltung für Landes-, Bezirks- und Eisenbahnzufahrtsstraßen sowie für überregionale Radwege bei der Landesregierung, für Gemeindestraßen, Ortschafts- und Verbindungswege bei der Bezirksverwaltungsbehörde zu beantragen. Dem Antrage sind die zur Beurteilung der Angelegenheit erforderlichen Pläne und sonstigen Behelfe, insbesondere ein Verzeichnis der Grundstücke mit den Namen und Wohnorten der zu enteignenden Personen, den Ausmaßen der in Anspruch genommenen Grundflächen, schließlich die Grundbuchsauszüge anzuschließen.

(2) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung entscheidet bei Landes-, Bezirks- und Eisenbahnzufahrtsstraßen sowie bei überregionalen Radwegen die Landesregierung, bei Gemeindestraßen, Ortschafts- und Verbindungswegen die Bezirksverwaltungsbehörde unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsschädigungsgesetzes, BGBl Nr 71/1954.

..."

Der Beschwerdeführer wurde im angefochtenen Bescheid gestützt auf § 36 Kärntner Straßengesetz enteignet. Im Straßenbaubewilligungsverfahren nach § 11 kommen ihm als Enteigneten keine subjektiv-öffentlichen Rechte zu. Mangels eines gesonderten Bewilligungsverfahrens unter Beiziehung der Betroffenen hatte somit der Beschwerdeführer als Enteigneter die Möglichkeit, im Enteignungsverfahren seine Einwendungen gegen die Notwendigkeit und die Zweckmäßigkeit der Straßenführung geltend zu machen (vgl. hiezu das hg. Erkenntnis vom 26. Juni 1980, VwSlg. 10.176/A, und die daran anschließende Rechtsprechung zum Kärntner Landesstraßengesetz, insbes. die hg. Erkenntnisse vom 24. Oktober 2000, Zl. 2000/05/0139, und vom 19. Dezember 2000, Zl. 2000/05/0195).

Nach Art. 5 des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867 über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder, RGBl. Nr. 142/1867, ist das Eigentum unverletzlich. Eine Enteignung gegen den Willen des Eigentümers kann nur in den Fällen und in der Art eintreten, welche das Gesetz bestimmt. Eine weitere Garantie des Eigentumsschutzes im Verfassungsrang enthält Art. 1 des ersten Zusatzprotokolls zur EMRK, BGBl. Nr. 210/1958.

§ 36 Abs. 1 Kärntner Straßengesetz enthält eine spezielle gesetzliche Ermächtigung im Sinne der genannten Verfassungsbestimmungen, die eine Enteignung für die darin genannten Fälle ermöglicht. Nach der ständigen Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechtes ist eine Enteignung jedoch nur dann rechtmäßig, wenn sie im öffentlichen Interesse notwendig ist. Als notwendig ist eine Enteignung anzusehen, wenn ein konkreter Bedarf vorliegt, dessen Deckung im öffentlichen Interesse liegt, wenn das Objekt der Enteignung geeignet ist, diesen Bedarf unmittelbar zu decken, und wenn es unmöglich ist, den Bedarf anders als durch Enteignung zu decken (vgl. hiezu das hg. Erkenntnis vom 25. Februar 2003, Zl. 2001/11/0129, mit weiteren Nachweisen). Die innere Rechtfertigung des in der Enteignung liegenden Eingriffs in das grundsätzlich als unverletzlich geschützte Eigentum liegt darin, dass die Erfüllung bestimmter, dem allgemeinen Besten - dem öffentlichen Interesse, dem öffentlichen Wohl - dienender und als solche gesetzlich festgelegter Aufgaben nur unter der Voraussetzung möglich ist, dass eine Sache dem Eigentümer entzogen und auf die öffentliche Hand übertragen wird. Das Institut der Enteignung führt zwangsläufig zu einer Vermögensverschiebung, diese ist jedoch nicht der Zweck der Enteignung; die Enteignung hat von ihrer Anlage her nicht die Beschaffung von Vermögenswerten durch die öffentliche Hand zum Gegenstand (vgl. hiezu das hg. Erkenntnis vom 10. Oktober 1991, Zl. 87/17/0157).

Unter Berücksichtigung dieser Rechtsgrundsätze ist für den Verwaltungsgerichtshof auf Grund der vorliegenden Ermittlungsergebnisse die Notwendigkeit der Straßenführung in dem durch den angefochtenen Bescheid bewilligten Ausmaß, die zu der ausgesprochenen Enteignung des Beschwerdeführers führt, nicht zu erkennen.

Dass § 36 Abs. 1 lit. a Kärntner Landesstraßengesetz 1991 die Voraussetzungen der Enteignung nicht besonders nennt, kann nichts daran ändern, dass eine Enteignung nur dann durch das allgemeine Wohl gerechtfertigt ist, wenn - wie oben bereits klargestellt - ein konkreter Bedarf gegeben ist, dessen Deckung im öffentlichen Interesse liegt, das Objekt der Enteignung überhaupt geeignet ist, diesen Bedarf zu decken und der Bedarf anders als durch die Enteignung nicht gedeckt werden kann (vgl. hiezu auch das hg. Erkenntnis vom 15. September 1992, Zl. 92/05/0059). Bei Klärung der Frage, ob ein Straßenbauprojekt das Notwendigkeitskriterium erfüllt, ist zu berücksichtigen, dass die Notwendigkeit einer Enteignung zumindest schon dann gegeben ist, wenn durch Baumaßnahmen ungünstige Verkehrsverhältnisse verbessert werden können (vgl. das hg. Erkenntnis vom 15. Oktober 1996, Zl. 94/05/0005); auf die aktuelle Verkehrsfrequenz kommt es daher primär nicht an (vgl. hiezu das hg. Erkenntnis vom 20. April 2004, Zl. 2002/06/0192).

Für die Beurteilung, ob der mit der Ausführung des Vorhabens notwendigerweise verbundene zwangsweise Eingriff in das Privateigentum des Beschwerdeführers - auch aus Gründen der Unerlässlichkeit der Bauführung im Sinne des vorliegenden Projektes - gerechtfertigt ist, sind daher im Beschwerdefall jedenfalls Feststellungen erforderlich, ob im hier relevanten Bereich der Landesstraße derart ungünstige Verkehrsverhältnisse bestehen, dass dort die Straße insbes. nicht mehr den im § 8 Kärntner Straßengesetz genannten Anforderungen gerecht wird, und bejahendenfalls, auf Grund welcher Erwägungen diese Verkehrsverhältnisse als derart ungünstig beurteilt werden, dass eine Herstellung der Straße, wie von der mitbeteiligten Partei beantragt, erforderlich ist.

Ausgehend davon ist die Notwendigkeit des Bauvorhabens in der projektierten Form bisher von der Behörde nicht ausreichend geklärt worden. Das Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen ist insoweit nicht schlüssig und nachvollziehbar. Insbesondere ist im Gutachten nicht geklärt, warum eine sicherheitstechnisch

unbefriedigende Situation in Bezug auf die Fußgängerführungen und die Bushaltestelle vorliegt, auf Grund deren es unerlässlich wäre, die nunmehr bewilligten Straßenbaumaßnahmen durchzuführen. Nicht nachvollziehbar sind auch die Ausführungen, wonach der projektierte Kreisverkehr deshalb unbedingt notwendig sein soll, um aus Gründen der Verkehrssicherheit das Tempo des Durchzugsverkehrs durch den gesamten Ort St. Kanzian zu reduzieren, zumal nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Verkehrsteilnehmer die reduzierte Geschwindigkeit nach Verlassen des Kreisverkehrs beibehalten werden. Die belangte Behörde hat somit nicht nachvollziehbar begründet, dass es der Errichtung des Kreisverkehrs bedarf, um die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu reduzieren. Gleiches gilt für die vom Sachverständigen angesprochene "Torwirkung", deren Zweck und Auswirkungen in der vom Sachverständigen angesprochenen allgemeinen Form nicht einsichtig ist. Zutreffend weist der Beschwerdeführer auch darauf hin, dass ohne nähere Begründungsdarlegungen nicht schlüssig nachvollzogen werden kann, warum sich die Notwendigkeit der Neugestaltung "auf Grund der Geometrie der bestehenden Straßenachse im Bereich der Ortseinfahrt" ergebe und durch die "gestreckte Linie der Straße die Geschwindigkeitsbeschränkung und der darauf folgende Ortsbeginn" "kaum wahrgenommen" wird. Die im Verwaltungsakt erliegenden Lichtbilder geben die derart geschilderten Sichtbehinderungen und Gefahrenmomente nicht wieder.

Im fortgesetzten Verfahren wird auch auf die Argumente des Beschwerdeführers einzugehen sein, wonach die Distanz zwischen dem geplanten Bauolos und dem tatsächlichen Ortsbeginn 336 m beträgt und es bis zur westlichen Ortstafel St. Kanzian noch 176 m sind.

Da die belangte Behörde sohin nicht beachtet hat, dass bei Prüfung der Notwendigkeit des hier zu beurteilenden Kreisverkehrs unter Berücksichtigung der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vorweg die bestehenden Verkehrsverhältnisse zu klären sind und im Beschwerdefall diesbezüglich nur im Falle ungünstiger Verkehrsverhältnisse, die insbesondere die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen, das Notwendigkeitskriterium als erfüllt anzusehen ist, belastete die belangte Behörde ihren Bescheid mit einer Rechtswidrigkeit. Dieser war daher gemäß § 42 Abs. 2 Z. 3 lit. b und c VwGG aufzuheben.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. II Nr. 333/2003.

Wien, am 29. Jänner 2008

Schlagworte

Begründung Begründungsmangel Enteignung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2008:2006050138.X00

Im RIS seit

11.03.2008

Zuletzt aktualisiert am

01.10.2008

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at