jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2004/6/15 2003/05/0171

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 15.06.2004

Index

L85004 Straßen Oberösterreich;
40/01 Verwaltungsverfahren;

Norm

AVG §8;
LStG OÖ 1991 §11 Abs1;
LStG OÖ 1991 §11 Abs4;
LStG OÖ 1991 §14;
LStG OÖ 1991 §2 Z10;
LStG OÖ 1991 §2 Z9;
LStG OÖ 1991 §31;
LStG OÖ 1991 §8 Abs2 Z1;
LStG OÖ 1991 §8;
LStGNov OÖ 1997 Art2;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident DDr. Jakusch und die Hofräte Dr. Kail, Dr. Pallitsch, Dr. Waldstätten und Dr. Moritz als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. König, über die Beschwerde der Dr. Rosmarie Poskocil in Waidhofen an der Ybbs, vertreten durch Dr. Bruno Binder, Rechtsanwalt in Linz, Wischerstraße 30, gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 7. August 2003, Zl. BauR-012982/5-2003-Ba/Pa, betreffend Einwendungen gegen eine straßenrechtliche Bewilligung (mitbeteiligte Partei: Landeshauptstadt Linz, vertreten durch den Bürgermeister), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführerin hat dem Land Oberösterreich Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen. Das Kostenersatzbegehren der mitbeteiligten Partei wird abgewiesen.

Begründung

Mit Eingabe vom 10. Juli 2001 beantragte die Landeshauptstadt Linz (durch das Tiefbauamt des Magistrates als Straßenverwaltung) beim Magistrat der Landeshauptstadt Linz die Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung für die Umlegung (bzw. den Umbau) der Pachmayrstraße zwischen den Häusern Nr. 88 und 101. Das eingereichte Projekt sieht den Ausbau auf einer Länge von ca. 220 m vor. Die Fahrbahn soll auf 6 m verbreitert werden, wobei west- bzw.

südseitig ein Gehsteig mit 1,5 m errichtet werden soll. Vom Vorhaben sind auch zwei Grundstücke der Beschwerdeführerin betroffen (Anmerkung: im Zuge des Verwaltungsverfahrens ging das Eigentum an diesen Grundstücken zur Hälfte an die B-GmbH über).

Im Zuge der am 20. August 2001 durchgeführten mündlichen Verhandlung erhob die Beschwerdeführerin Einwendungen gegen das Vorhaben. Sie bemängelte unter anderem die Nachvollziehbarkeit des Projektes hinsichtlich der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der vorgesehenen Trassenführung. Dem Akt seien insgesamt drei Varianten zu entnehmen, eine vierte, die ihre Grundflächen nicht in Anspruch nehmen würde, sei nicht geprüft worden. Darüber hinaus sei nicht ersichtlich, welche der möglichen Varianten den Ausbauabsichten am besten entspreche, welche die wirtschaftlichste sei, welche technisch am einfachsten erstellt werden könne und welche sie am wenigsten belaste.

Nach weiteren Verfahrensschritten erteilte der Magistrat Linz als Straßenbehörde erster Instanz mit Bescheid vom 25. Jänner 2002 die angestrebte Bewilligung (gemäß der Variante vom 21. August 2001). Die Einwendungen der Beschwerdeführerin wurden teils als unbegründet abgewiesen und teils als unzulässig zurückgewiesen.

Dagegen erhob die Beschwerdeführerin Berufung, die mit Bescheid des Stadtsenates der Landeshauptstadt Linz vom 14. April 2002 als unbegründet abgewiesen wurde.

Dagegen erhob die Beschwerdeführerin Vorstellung. Mit Bescheid der belangten Behörde vom 3. Juli 2002 wurde der Vorstellung Folge gegeben, der bekämpfte Berufungsbescheid behoben und die Sache zur neuerlichen Entscheidung an die Landeshauptstadt Linz verwiesen. Dies wurde im Wesentlichen damit begründet, dass von der Berufungsbehörde kein Variantenvergleich vorgenommen bzw. auch nicht geprüft worden sei, ob die Umsetzung der beabsichtigten Baumaßnahme auch ohne Inanspruchnahme der Grundstücke der Beschwerdeführerin denkbar sei.

Daraufhin holte die Berufungsbehörde ein ergänzendes Gutachten ein. In diesem Gutachten vom 16. August 2002 kam der beigezogene Sachverständige zum Ergebnis, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit der Variante 3 der Vorzug einzuräumen sei. Die Beschwerdeführerin äußerte sich ablehnend und bemängelte, dass die für die Variante 3 angegebenen Baukosten nicht nachvollziehbar seien. Es wäre daher der angegebene Kostenvorteil zu beziffern und den erheblichen Grundeinlösekosten gegenüberzustellen. Abgesehen davon seien die beurteilten Varianten in der übermittelten Plankopie nicht erkennbar. Letztlich fehle auch eine Begründung dafür, weshalb die Variante 3 günstiger sei als die Variante 1.

Hierauf wurden der Beschwerdeführerin (und der B-Ges.m.b.H.) mit Erledigung vom 13. Dezember 2002 eine (weitere) Stellungnahme des Planungsamtes vom 4. Dezember 2002, das verkehrstechnische Gutachten vom 16. August 2002, drei Lagepläne sowie drei Kostenschätzungen zur allfälligen Äußerung binnen drei Wochen übermittelt. Davon machten die Beschwerdeführerin und die B-GmbH keinen Gebrauch.

Mit Berufungsbescheid vom 27. Jänner 2003 wurde die Berufung der Beschwerdeführerin gegen den erstinstanzlichen Bescheid abermals als unbegründet abgewiesen und der Bescheid erster Instanz bestätigt. Begründend führte die Berufungsbehörde aus, durch das eingeholte Gutachten vom 16. August 2002 in Verbindung mit den vom Tiefbauamt übermittelten Angebotsunterlagen sei nunmehr schlüssig nachvollziehbar, dass für die in erster Instanz bewilligte Variante 3 sowohl verkehrstechnische als auch wirtschaftliche Gründe sprächen. Bei der Variante 1 wären zwar nur geringe Grundablösen notwendig, nachteilig seien jedoch die (nur) geringfügige Verbesserung der Sichtverhältnisse und das Beibehalten der inhomogenen Streckencharakteristik. Auch sprächen wirtschaftliche Gründe gegen die Variante 1, weil der Angebotspreis ca. EUR 7000,-- über dem der Variante 3 liege. Der bei der Variante 2 zu gewinnende verkehrstechnische Vorteil entspräche im Wesentlichen jener Variante 3, jedoch würden Mehrkosten in der Höhe von ca. EUR 11.000,-- anfallen, sodass diese Variante aus wirtschaftlichen Gründen ausscheide.

Dagegen erhoben die Beschwerdeführerin und die B-GmbH Vorstellung, in welcher sie unter anderem Verfahrensmängel geltend machten.

Im Hinblick auf das Vorbringen in der Vorstellung ergänzte die belangte Behörde das Ermittlungsverfahren und ersuchte den Magistrat der Landeshauptstadt Linz, die Entschädigungsleistungen für die Grundablösen, die Kosten für die Rekultivierungsmaßnahmen sowie die Aufwendungen für die in Zukunft anfallenden Erhaltungsmaßnahmen zu ermitteln. Aus dem Antwortschreiben vom 1. April 2003 ergibt sich, dass die Entschädigungsleistungen für die Grundablösen (einschließlich, soweit gegeben, für den Baumbestand und einen Zaun) bei der Variante 3 am geringsten und bei der Variante 2 mit der größten Grundinanspruchnahme am höchsten sind. Bei der Variante 3 beschränkt sich

die Grundeinlöse ausschließlich auf Flächen der Beschwerdeführerin und der B-GmbH (780 m2), ist aber dennoch um ca. 169 m2 geringer als bei der Variante 2 (aus einer Mitteilung vom 11. März 2003 ergibt sich weiters, dass bei der Variante 2 Grundstücke der Beschwerdeführerin und der B-GmbH im Ausmaß von rund 865 m2 in Anspruch genommen werden müssten). In der Mitteilung vom 1. April 2003 heißt es weiter, bei sämtlichen Varianten sei die Einlösung der Böschungsflächen nicht vorgesehen. Auf Grund der (gemeint: bei allen drei Varianten) gleich bleibenden Verkehrsfläche (Fahrbahn und Gehsteig) seien diesbezüglich die Erhaltungsmaßnahmen bei den drei Varianten gleich. Allenfalls könne es zu einem "geringfügigen Mehraufwand" bei den "je nach Variante auftretenden Böschungsflächen" kommen.

Sodann holte die belangte Behörde ein ergänzendes Gutachten eines straßenbautechnischen Amtssachverständigen zwecks Vergleiches der verschiedenen Varianten ein. In diesem Gutachten vom 1. Juli 2003 heißt es, die Pachmayrstraße sei die nördlichste Straßenverbindung zwischen der Landeshauptstadt Linz und der Gemeinde Lichtenberg. Das Verkehrsaufkommen von ca. 5000 - 6000 Kfz/Tag in beiden Fahrtrichtungen sei im Hinblick auf die Erschließungsfunktion der Straße als sehr hoch anzusehen. Zusätzlich zu diesem hohen Verkehrsaufkommen verlaufe der Postbus-Linienverkehr in beiden Fahrtrichtungen über diesen Streckenabschnitt. Laut eingeholter Auskunft verkehrten pro Werktag je fünf Linien-Busse pro Fahrtrichtung, zusätzlich täglich drei Ruf-Busse (Kleinbusse, Neunsitzer) pro Fahrtrichtung.

Derzeit weise die Straße am Beginn des Ausbauabschnittes stadteinwärts einen leichten Rechtsbogen mit einem Radius von ca. 75 m und einem folgenden Linksbogen auf, dessen Radius an der engsten Stelle lediglich 50 m betrage. Zudem seien die erforderlichen Betriebssichtweiten nicht vorhanden. Auch die erforderlichen Anfahrsichtweiten aus den Einmündungen des K-Weges und des D-Weges seien derzeit nicht gegeben. Die Fahrbahnbreite betrage im Übergangsbereich 4,46 m und werde dann auf einer Länge von ca. 27 m auf 5,20 m aufgeweitet. Am Ende des Linksbogens beginne sich die Pachmayrstraße wieder zu verschmälern. Zwischen der Kreuzung mit dem D-Weg und dem K-Weg betrage die Fahrbahnbreite nur mehr 4,50 m und werde nach ca. 70 m bei einem näher bezeichneten Grundstück an den bereits ausgebauten Teil der Straße mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m angebunden. Im Ausbaubereich gebe es derzeit keinen Gehsteig, wobei anzumerken sei, dass sich die Bushaltestelle am Baulosende befinde und sämtliche Fahrgäste von den betroffenen Wohnhäusern bzw. dem Dund dem K-Weg entlang der Pachmayrstraße zu dieser Haltestelle gehen müssten. Durch die bestehende Fahrbahnbreite zwischen 4,50 m und maximal 5,20 m und die mangelhaften Bankette sei die Sicherheit der Fußgänger nicht gegeben.

Beim Befahren dieses Streckenabschnittes komme es durch den Bruch der Streckencharakteristik, vor allem im Übergangsbereich der Rechts-/Links-Bogenkombination vor dem Haus Nr. 101, oftmals zu einem Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer. Weiters träten häufig Unfälle im Begegnungsverkehr auf. Dies deshalb, weil oftmals die verordnete Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nicht eingehalten werde. Auf Anfrage habe die Bundespolizeidirektion Linz eine Unfallstatistik hinsichtlich des gegenständlichen Streckenabschnittes für die Zeit vom 1. Jänner 1990 bis 15. Juni 2003 vorgelegt. Aus dieser sei ersichtlich, dass es im besagten Zeitraum zu 9 Verkehrsunfällen mit Personenschaden und 17 Verkehrsunfällen mit Sachschaden, also zu insgesamt 26 Unfällen gekommen sei. Zusätzlich sei jedoch zu berücksichtigen, dass ein Großteil der Unfälle mit Sachschäden, bei welchen sich die Unfallsbeteiligten gütlich einigten, wegen der sogenannten "Blaulichtsteuer" nicht bei der Polizeidirektion gemeldet und somit in der Statistik nicht erfasst würden, und daher anzunehmen sei, dass die Gesamtzahl der Unfälle wesentlich höher liege.

Aus den zuvor genannten Gründen - Inkontinuität der Linienführung, mangelnde Fahrbahnbreite, fehlende Betriebssichtweiten und Anfahrsichtweiten aus dem K- und D-Weg und des fehlenden Gehsteiges - sei die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs nicht gewährleistet. Der Ausbau der Pachmayrstraße im gegenständlichen Straßenabschnitt sei daher unbedingt notwendig und liege im öffentlichen Interesse. Die gewählte (projektierte) Fahrbahnbreite von 6,0 m und die Anordnung eines Gehsteiges zur Trennung der Verkehrsräume zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern sei unbedingt notwendig, um das Befahren im Gegenverkehr von Lkw, Autobussen und Pkw zu gewährleisten.

Die vorliegenden drei Varianten stellten einen Umbau einer öffentlichen Straße am Bestand dar. Dabei bewege sich die Variante 1 zur Gänze am Bestand und werde im Allgemeinen lediglich verbreitert und mit einem Gehsteig versehen. Die Varianten 2 und 3 bewegten sich im überwiegenden Teil ebenfalls am Bestand, lediglich im Bereich von 3 Wohnhäusern auf einer Länge von ca. 35 m wichen die Achsen des Bestandes und des Umbaues im Maximum um

ca. 7 m voneinander ab.

Sodann werden die (voraussichtlichen) Kosten aller drei Varianten untersucht und näher aufgeschlüsselt, wobei es heißt, sämtliche Preise seien den ausgepreisten Anboten des Tiefbauamtes entnommen und seien für alle Varianten in gleicher Höhe angesetzt worden, das heiße, die Ausgangsbasis sei für alle Varianten gleich. Hieraus ergeben sich (wobei Grundeinlösekosten, Baukosten, Rekultivierungskosten sowie Abschreibungs- und Wartungs- und Erhaltungskosten jeweils gesondert ausgewiesen sind) für die Variante 1 Gesamtkosten von EUR 150.992,91, für die Variante 2 Gesamtkosten von EUR 164.926,01, und für die Variante 3 Gesamtkosten von EUR 139.884,71.

Zu Aspekten des Lärm- und Umweltschutzes heißt es im Gutachten weiters, die vorgesehene Fahrbahnbreite von lediglich 6,0 m werde seitens des Magistrates der Landeshauptstadt Linz damit begründet, dass keine "Attraktivierung" dieser Strecke für den überregionalen Verkehr und damit eine Verkehrsumlagerung eintreten solle. Dadurch ergebe sich keine Verkehrszunahme. Durch die derzeitige Fahrbahnbreite von lediglich 4,50 m sei im Begegnungsverkehr oft ein Anhalten und Zurückfahren notwendig. Bei 6 m Fahrbahnbreite werde sich ein kontinuierlicher Verkehrsablauf einstellen, der freilich geringere Abgas- und Lärmbelastungen mit sich bringe und sich damit positiv auf die Abgas- und Lärmimmissionen auswirke. Da die Varianten 2 und 3 von den drei bestehenden Wohnobjekten um etwa die bestehende Fahrbahnbreite von 5 m abrückten und die Lärmbelastung direkt von der Entfernung abhängig sei, sei beiden Varianten gegenüber der Variante 1 der Vorzug einzuräumen. Bei den für das Projekt benötigten Grundflächen aus der Liegenschaft der Beschwerdeführerin und der B-GmbH handle es sich um landwirtschaftlich genutztes Grünland. Da - wie zuvor beschrieben - auf Grund der Ausbaubreite mit keiner Verkehrszunahme zu rechnen sei und durch den kontinuierlicheren Verkehrsablauf die Lärm- und Abgasbelastungen eher absinken würden, träten auch für den verbleibenden Rest dieser Liegenschaft keine Verschlechterungen im Hinblick auf die zu erwartenden Immissionen auf. Außerdem wäre auf Grund der Nutzung (landwirtschaftliches Grünland) eine allfällige Mehrbeeinträchtigung zumutbar.

Da die Varianten 2 und 3 ein Abrücken von den Wohnhäusern vorsähen und auf den Schutz der Wohnbevölkerung das Hauptaugenmerk zu richten sei, seien unter diesem Blickwinkel diese beiden Varianten zu bevorzugen.

Zur Frage der Verkehrssicherheit heißt es, bei der Variante 1 betrage der engste Kurvenradius wieder nur 50 m, das entspreche einer Ausbaugeschwindigkeit von 50 km/h. Die dabei erforderliche Betriebssichtweite im Falle der projektierten Längsneigung von 8 % Gefälle betrage 56 m. Diese Betriebssichtweite sei zum Teil bei dieser Variante nicht gegeben. Auch die erforderliche Anfahrsichtweite von 82 m aus dem D-Weg sei nicht gegeben.

Bei den Varianten 2 bzw. 3 betrage der engste Kurvenradius ca. 80 m, was einer Ausbaugeschwindigkeit von 60 km/h entspreche. Die dabei erforderliche Betriebssichtweite im Falle der bestehenden Längsneigung von 8 % Gefälle betrage 78 m. Diese Betriebssichtweite sei im Baulosbereich gegeben. Die Anfahrsichtweite aus dem D-Weg betrage für Lkw 104 m, diese sei jedoch über die geplante Sichtberme gegeben. Die vorhandene Anfahrsichtweite von ca. 80 m im fahrbaren Bereich reiche für Pkw mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h aus.

Abschließend könne festgestellt werden, dass aus der Zusammenschau der untersuchten Kriterien der Variante 3 der Vorzug einzuräumen sei. Anzumerken sei, dass die Variante 2 aus der Liegenschaft der Beschwerdeführerin und der B-GmbH den höchsten Grundbedarf (ca. 865 m2 im Vergleich zur Variante 3 mit ca. 780 m2) erfordere. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ergäben sich erhebliche Vorteile für die Varianten 2 und 3. Bei der Variante 1 beschränke sich der Sicherheitsgewinn nur auf die Errichtung eines Gehsteiges für die Fußgänger. Die erforderliche Betriebs- und Anfahrsichtweite wäre für die übrigen Verkehrsteilnehmer wieder nicht gegeben.

Die Beschwerdeführerin und die B-GmbH äußerten sich ablehnend.

Mit dem angefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde der Vorstellung mit der Feststellung, dass die Vorstellungswerber durch den bekämpften Berufungsbescheid in ihren Rechten nicht verletzt würden, keine Folge gegeben. Nach zusammengefasster Darstellung des Verfahrensganges und Rechtsausführungen heißt es zusammenfassend, die Notwendigkeit des grundsätzlichen Ausbaues der Straße sei nach dem schlüssigen Gutachten vom 1. Juli 2003 zu bejahen. Dieses Gutachten bestätige auch die Richtigkeit der Beurteilung der Gemeindebehörden, die Variante 3 sei die insgesamt Vorteilhafteste. Insbesondere sei den Vorstellungswerbern zu entgegnen, die Realisierung der Variante 1 komme wegen der dieser Variante anhaftenden Sicherheitsdefizite nicht in Betracht, wenngleich der Grundbedarf bei dieser Variante um mehr als die Hälfte geringer sei als bei der Variante 3. Darüber hinaus sprächen gegen die Variante 1 auch die höheren Gesamtkosten. Gegen die Variante 2 sprächen nicht nur die

Gesamtkosten (sie sei die Teuerste), sondern auch, dass damit der größte Grundbedarf, nämlich 949 m2, verbunden sei, wovon allein ca. 865 m2 auf die Liegenschaft der Vorstellungswerber entfielen. Gerade diese verträten aber die Auffassung, dass nur jene Variante zum Zug kommen könnte, die hinsichtlich des Grundbedarfes in ihr Eigentumsrecht am wenigsten eingreife. Genau dies wäre bei der Variante 2 (zu ergänzen: im Vergleich zur Variante 3) nicht der Fall. Nach den vom Amtssachverständigen (im Gutachten vom 1. Juli 2003) untersuchten Kriterien entspreche - abgesehen vom Gesichtspunkt des Grundbedarfes - am besten die Variante 3. Sie sei am billigsten und trage auch dem Lärm- und Umweltschutz sowie dem Gedanken der Verkehrssicherheit Rechnung. Die Entscheidung der Berufungsbehörde, die die Variante 3 als die vorteilhafteste angesehen habe, sei daher nicht rechtswidrig.

Zum Einwand der Vorstellungswerber, die ermittelten Kosten der einzelnen Varianten seien deshalb nicht aussagekräftig, weil die einzulösenden Böschungsflächen nicht berücksichtigt worden seien, sei auf die Mitteilung des Tiefbauamtes des Magistrates Linz vom 1. April 2003 hinzuweisen, wonach bei sämtlichen Varianten die Einlösung von Böschungsflächen nicht vorgesehen sei. Im Hinblick hierauf habe daher auch für den von der belangten Behörde beigezogenen Amtssachverständigen kein Grund bestanden, darauf bei der Erstellung seines Gutachtens Rücksicht zu nehmen. Abgesehen davon stehe der belangten Behörde eine Prüfung der Frage, ob die jeweiligen Böschungsflächen einzulösen seien oder nicht, nicht zu, zumal dieses Thema auch nicht Gegenstand des Verfahrens sei.

Die Vorstellungswerber stellten grundsätzlich die ermittelten Gesamtkosten aller Varianten in Frage; die errechneten Unterschiede von ca. 10 % seien Schätzungsungenauigkeiten, weil eine konkrete "Aufschreibung" (Ausschreibung?) der Arbeiten nicht vorliege. Aus den ermittelten Kosten lasse sich daher für die Varianten nichts gewinnen, weshalb auch diese Frage durch einen Sachverständigen zu überprüfen gewesen wäre. Hiezu sei zunächst festzustellen, dass "die 10 %ige Schätzungsungenauigkeit nur gegenüber der Variante 1 (diese ist um etwa 8 % teurer als die Variante 3) - wenn überhaupt - zum Tragen kommen" könnte. Diese Variante scheide aber wegen der beschriebenen Sicherheitsdefizite als seriöse Alternative aus. Für eine Überprüfung der mitgeteilten Kosten durch einen Amtssachverständigen sehe die belangte Behörde keine Notwendigkeit, weil, wie der beigezogene Amtssachverständige dargelegt habe, sämtliche Preise den ausgepreisten Angeboten des Tiefbauamtes entnommen und für alle Varianten in gleicher Höhe angesetzt worden seien, was bedeute, dass die Ausgangsbasis für alle Varianten gleich sei.

Sofern die Vorstellungswerber die Frage stellten, woher der Sachverständige das "Verkehrsaufkommen" (im Original unter Anführungszeichen) nehme, so sei diesbezüglich auf das verkehrstechnische Gutachten vom 16. August 2002 zu verweisen, welches mit Schriftsatz vom 22. August 2002 zur Stellungnahme übermittelt worden sei. Die Vorstellungswerber hätten diese Daten nicht in Zweifel gezogen.

Dem Einwand, die Gemeindebehörden hätten bei der vorgenommenen Interessensabwägung die Interessen der Vorstellungswerber zu wenig berücksichtigt, nämlich ihre Grundstücke im gegebenen Umfang behalten zu können und durch den schnelleren Autoverkehr in Zukunft nicht durch erhöhte Immissionen belastet zu werden, vermöge sich die belangte Behörde nicht anzuschließen. Faktum sei, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit ein Ausbau der fraglichen Straße zwischen den Häusern Nr. 88 und Nr. 101, wie zuvor bereits ausführlich dargelegt, geboten sei. Dass aber die Umsetzung dieses Projektes nicht ohne Inanspruchnahme von Fremdgrund möglich sei (nicht einmal die Variante 1), habe sich zweifelsfrei ergeben. Hinsichtlich der befürchteten Lärm- und Abgasbelastung durch den schnelleren Autoverkehr sei auf die Ausführungen des beigezogenen Amtssachverständigen hinzuweisen, wonach für die verbleibenden Restflächen der Liegenschaft der Vorstellungswerber keine Verschlechterungen hinsichtlich der Immissionsbelastung zu erwarten seien. Mangels einer zu erwartenden Verkehrszunahme und durch den kontinuierlichen Verkehrsablauf könnten die Belastungen sogar verringert werden. Darüber hinaus sei im vorliegenden Fall zu berücksichtigen, dass ein Rechtsanspruch für Maßnahmen zur Hintanhaltung von Beeinträchtigungen durch Immissionen dann nicht gegeben sei, wenn die Belastung wegen der Art der Nutzung des der Straße benachbarten Geländes zumutbar sei (Hinweis auf § 14 Abs. 1 Öö. Straßengesetz 1991). Dies habe der beigezogene Amtssachverständige in seinem Gutachten bestätigt.

Unzutreffend sei auch die Auffassung der Vorstellungswerber, die belangte Behörde sei gar nicht berechtigt gewesen, ein ergänzendes Ermittlungsverfahren durchzuführen. Sie sei vielmehr berechtigt, ein solches Ermittlungsverfahren durchzuführen, um sich darüber Gewissheit zu verschaffen, ob ein Vorstellungswerber infolge einer unrichtigen oder unzureichenden Sachverhaltsermittlung durch den Bescheid des obersten Gemeindeorganes in seinen Rechten verletzt worden sei.

Auch die Auffassung der Vorstellungswerber, das Vorhaben sei als Neuanlage einer Straße anzusehen und sei somit nicht durch eine straßenrechtliche Verordnung gedeckt, sei unzutreffend. Die bestehende Straße werde umgebaut; in jenen Bereichen, in denen die Trasse verlegt werde, wichen die Achsen lediglich um ca. 7 m voneinander ab, sodass gemäß § 11 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991 keine Trassenverordnung zu erlassen sei. Dem Vorbringen, das Vorhaben würde den Rahmen eines Ortschaftsweges beträchtlich übersteigen (als solches sei die Straße gewidmet), sei Art. II Abs. 5 der Oö. Straßengesetz-Novelle 1997, LGBl. Nr. 82, entgegenzuhalten, wonach Ortschaftswege als Gemeindestraßen im Sinne des Oö. Straßengesetzes 1991 gälten.

Die Vorstellungswerber rügten zwar, dass ungeachtet der vorgenommenen Projektmodifikation (Planaustausch) entgegen ihrem Antrag keine neuerliche mündliche Verhandlung durchgeführt worden sei, zeigten aber die Wesentlichkeit dieses behaupteten Verfahrensmangels nicht auf.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde (dem Vorbringen zufolge wegen inhaltlicher Rechtswidrigkeit und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften).

Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und, ebenso wie die mitbeteiligte Partei, in einer Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde beantragt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Im Beschwerdefall ist das Oberösterreichische Straßengesetz 1991, LGBl. Nr. 84 (in der Folge kurz: StrG), in der Fassung LGBl. Nr. 44/2002, anzuwenden.

§ 2 StrG enthält Begriffsbestimmungen. Im Sinne dieses Landesgesetzes bedeutet:

"9. Umlegung einer öffentlichen Straße: die Änderung der Linienführung (§ 11 Abs. 1);

10. Umbau einer öffentlichen Straße: die Änderung der Anlageverhältnisse; dazu gehören insbesondere Verbreiterungen, Verschmälerungen und Änderungen der Höhenlage, nicht jedoch reine Erhaltungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, durch die die Höhenlage und Breite der Straße geringfügig verändert werden;"

Gemäß § 3 Abs. 1 Z. 1 lit. a StrG ist Behörde im Sinne dieses Landesgesetzes, sofern nicht ausdrücklich anders geregelt (was im Beschwerdefall nicht der Fall ist), der Bürgermeister, in Städten mit eigenem Statut der Magistrat.

Nach § 8 Abs. 2 leg. cit. sind Verkehrsflächen der Gemeinde Gemeindestraßen, Güterwege, sowie Radfahrwege, Fußgängerwege und Wanderwege.

Die §§ 11, 13, 31 und 32 leg. cit. lauten auszugsweise:

"§ 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. Dient die Straße vorwiegend der Aufschließung der an dieser Verkehrsfläche liegenden Grundstücke, ist dies in der Verordnung ausdrücklich festzustellen.

(2) ...

(3) Die Auflassung einer öffentlichen Straße hat bei Verkehrsflächen des Landes durch Verordnung der Landesregierung, bei Verkehrsflächen der Gemeinde durch Verordnung des Gemeinderates dann zu erfolgen, wenn die öffentliche Straße wegen mangelnder Verkehrsbedeutung für den Gemeingebrauch entbehrlich geworden ist.

(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.

..."

"§ 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 O.ö. 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 O.ö. Raumordnungsgesetz 1994) handelt.

..."

"§ 31

Verfahren

(1) Für den Bau einer öffentlichen Straße ist eine Bewilligung der Behörde erforderlich. Eine Bewilligung ist nicht erforderlich für den Bau von Verkehrsflächen gemäß § 8 Abs. 2 Z. 3 sowie für Umbaumaßnahmen, durch die die Anlageverhältnisse nur unwesentlich verändert und die Schutzgüter des § 13 Abs. 1 sowie fremde Rechte nur in einem geringfügigen Ausmaß berührt werden, wie z.B. für

1. die Errichtung von Gehsteigen oder Radfahrwegen an öffentlichen Straßen,

2.

die Errichtung von Busbuchten oder

3.

die Errichtung von Abbiegespuren.

Das Bestehen oder Nichtbestehen der Bewilligungspflicht im Einzelfall ist auf Antrag der Straßenverwaltung oder der O.ö. Umweltanwaltschaft von der Behörde bescheidmäßig festzustellen.

(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. ...

(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.

..."

"§ 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.

..."

Die Beschwerdeführerin bringt zunächst vor, die Vorstellungsbehörde dürfe zwar zur Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Entscheidung der Gemeindebehörde Sachverhaltserhebungen durchführen. Dies gelte aber nur für die Überprüfung der konkreten Gesetzmäßigkeit einer Entscheidung. Im Beschwerdefall handle es sich aber um eine Trassenfestlegung für eine Straße, also um eine Planungsentscheidung, "die keine Rechtsentscheidung im herkömmlichen Sinn" sei. Ergänzende Ermittlungen der belangten Behörde seien daher unzulässig gewesen. Der Umstand, dass die belangte Behörde Erhebungen durchgeführt habe, zeige schon, dass der von den Gemeindebehörden erhobene Sachverhalt allein für eine Entscheidung nicht ausreiche. Vielmehr wäre die belangte Behörde verhalten gewesen, den Berufungsbescheid aufzuheben.

Dieser Auffassung ist nicht zu folgen. Im Beschwerdefall hat nicht etwa die belangte Behörde eine Planungsentscheidung an Stelle der Gemeindebehörden getroffen, sondern überprüft, ob die von den Gemeindebehörden getroffene Planungsentscheidung zum Nachteil der Beschwerdeführerin (und der B-Ges.m.b.H.) rechtswidrig war oder nicht. Die belangte Behörde war daher berechtigt, hiezu Erhebungen durchzuführen. Die Änderung der Anlageverhältnisse der Straße, insbesondere deren Verbreiterung, ist ein Umbau im Sinne des

§ 2 Z. 10 StrG, der auch im Zusammenhang mit einer damit verbundenen Änderung der Linienführung der Straße nur dann die Erlassung einer Verordnung gemäß § 11 Abs. 1 StrG erfordert, wenn mit der damit bewirkten Umlegung der bestehenden Straße die Straßenachse vom früheren Verlauf um mehr als 20 m abweicht und keine Änderung der Einreihung in eine bestimmte Straßengattung (siehe § 8 StrG) zu erfolgen hat. Im Beschwerdefall ist unstrittig, dass die vom gegenständlichen Straßenbauvorhaben betroffene Straße als ehemaliger Ortschaftsweg nunmehr eine Gemeindestraße im Sinne des § 8 Abs. 2 Z. 1 StrG ist (siehe Art. II Abs. 5 der Novelle zum Oö. Straßengesetz 1991 LGBl. Nr. 82/1997). Die Einreihung der Straße in eine bestimmte Straßengattung ist im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren nicht zu hinterfragen.

Das bewilligte Vorhaben ist sowohl als Umbau, als auch als (teilweise) Umlegung der bestehenden Strasse zu qualifizieren. Der Erlassung einer Trassenverordnung bedurfte es aber gemäß § 11 Abs. 4 StrG nicht, weil die neue Straßenachse von der früheren um nicht mehr als 20 m abweicht. Dass diese Ausnahme nur für den Fall gelten sollte, wenn anlässlich der Umlegung die Straße nicht verbreitert wird, ist dieser gesetzlichen Bestimmung (und auch sonst dem StrG) nicht zu entnehmen, wie die belangte Behörde zutreffend erkannt hat. Die Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf der ausgebauten Straße zu erwartenden größeren Verkehr sind gemäß § 14 StrG im Verfahren nach § 31 leg. cit. zu beurteilen; insoweit steht den Nachbarn auch ein Mitspracherecht im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren zu (vgl. die hg. Erkenntnisse vom 14. Oktober 2003, Zlen. 2001/05/0097 und 2001/05/1171).

Es trifft zu, dass der von der belangten Behörde beigezogene Sachverständige in seinem Gutachten vom 1. Juli 2003 auch unfallstatistische Angaben verwertet hat, die er bei der Bundespolizeidirektion Linz erhoben hatte. Die Beschwerdeführerin bemängelt nun, dass die belangte Behörde auf ihr diesbezügliches Vorbringen in ihrer ablehnenden Stellungnahme vom 23. Juli 2003 nicht eingegangen ist, wonach dieser Unfallstatistik nur 19 Unfälle (und nicht 26) zu entnehmen seien, wobei diese 19 oder auch 26 Unfälle sich innerhalb eines Zeitraumes von 13 Jahren ereignet hätten, was im Jahr durchschnittlich etwa ein bis zwei Unfälle ergebe. Dies sei eine Unfallhäufigkeit, die unter dem Durchschnitt der Unfälle auf vergleichbaren Straßenstücken liege. Von einer besonderen Unfallhäufung könne daher keine Rede sein. Aus der Unfallstatistik gehe hervor, dass die Unfälle in der fraglichen Gegend viele Wildunfälle umfassten. Durch den neuen Straßenverlauf solle insbesondere die Verkehrsgeschwindigkeit erhöht werden. Das Gutachten berücksichtige nicht, dass eine Erhöhung der Verkehrsgeschwindigkeit gerade auch eine Erhöhung der Wildunfälle und eine Erhöhung der damit verbundenen Schäden bewirke.

Richtig ist, dass die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid auf diese Einwände nicht näher eingegangen ist. Die Beschwerdeführerin übersieht dabei aber, dass gemäß diesem Gutachten die Unfallhäufigkeit kein entscheidendes Kriterium war, also kein Argument, gerade deshalb die Notwendigkeit des Vorhabens überhaupt oder einer bestimmten Variante im Besonderen zu bejahen. Wesentliche Momente waren vielmehr die geringe Breite der bestehenden Straße und die mangelhaften Sichtverhältnisse im Hinblick auf den gegebenen Verlauf. Weshalb der von der belangten Behörde beauftragte Sachverständige das im Gutachten vom 16. August 2002 dargelegte (von der Beschwerdeführerin und der B-GmbH unbestrittene) Verkehrsaufkommen auf seine Richtigkeit hätte hinterfragen sollen (allenfalls verhalten gewesen wäre, hiezu Verkehrszählungen durchzuführen), zeigt die Beschwerdeführerin nicht auf. Vielmehr bestehen keine Bedenken, dass der Sachverständige diese Zahlen seinem Gutachten zugrundegelegt hat.

Dem Gutachten vom 1. Juli 2003 zufolge ist zwar auf der projektierten Straße eine höhere Fahrgeschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer zu erwarten, als auf der bisherigen. Das bedeutet aber nicht, dass der Ausbau "eine erhebliche zusätzliche Gefährdung wegen Raserei" bedeutete (und - das ist sichtlich gemeint - daher abzulehnen sei). Dass, wie die Beschwerdeführerin im Verwaltungsverfahren vorgetragen hat, ein erheblicher Teil der dokumentierten Unfälle Wildunfälle seien und durch eine höhere Geschwindigkeit Wildunfälle auch ansteigen würden, ist angesichts der von der belangten Behörde unbedenklich dargelegten Notwendigkeit des Umbaues der Straße im Hinblick auf ihre geringe Breite und die mangelhaften Sichtverhältnisse (siehe oben) kein entscheidendes Argument gegen das Vorhaben.

Bei der Ermittlung der Gesamtkosten der drei verschiedenen Varianten wurden Kosten für Einlösungen von Böschungsflächen deswegen nicht in Anschlag gebracht, weil nach Mitteilung der Landeshauptstadt Linz (Schreiben vom 1. April 2003) die Einlösung solcher Flächen nicht geplant sei. Die Absicht mag zwar bestehen, damit wird aber die Frage der allfälligen Notwendigkeit der Einlösung solcher Flächen zur Aufschüttung von Böschungen nicht beantwortet und bleibt offen. Es mag daher sein, wie die Beschwerdeführerin vorträgt, dass die Variante 3 unter Bedachtnahme

auch auf die im Zusammenhang der mit diesen Böschungsflächen möglicherweise anfallenden Kosten insgesamt die wirtschaftlich ungünstigste sein könnte. Daraus ist aber für die Beschwerdeführerin aus folgenden Gründen nichts zu gewinnen: Die Beschwerdeführerin lehnt die Variante 3 ab und hält der Tendenz ihres Vorbringens zufolge nicht etwa die Variante 2 für die vorteilhafteste, sondern offensichtlich die Variante 1. Die Beschwerdeführerin zieht auch nicht die Ausführungen der belangten Behörde in Zweifel, dass bei der Variante 2 am meisten Fremdgrund in Anspruch genommen werden müsste und sogar mehr Grund aus der Liegenschaft der Beschwerdeführerin und der B-GmbH, als bei der Variante 3. Nun hat weiters die belangte Behörde schlüssig und unbedenklich dargelegt, dass die Variante 1 wegen der damit verbundenen Sicherheitsdefizite nicht in Betracht kommt, sodass im Anschluss an das zuvor Gesagte nur die Variante 3 (und nicht die für die Beschwerdeführerin belastendere Variante 2) verbleibt.

Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 47 ff VwGG iVm der Verordnung BGBl. II Nr. 333/2003. Das Kostenersatzbegehren der mitbeteiligten Partei war abzuweisen (angesprochen wird Schriftsatzaufwand), weil sie nicht durch einen Rechtsanwalt vertreten war (vgl. § 49 Abs. 1 letzter Satz VwGG, der aus gleichheitsrechtlichen Gründen gleichermaßen für die mitbeteiligte Partei zu gelten hat (siehe dazu beispielsweise die hg. Erkenntnisse vom 21. Dezember 1998, Zl. 98/17/0011, oder vom 19. Jänner 1999, Zl. 96/08/0269)).

Wien, am 15. Juni 2004

Schlagworte

Straßenrecht Wegerecht Kraftfahrwesen Straßenverkehr

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2004:2003050171.X00

Im RIS seit

09.07.2004

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at