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 2003/05/0228

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 15.06.2004

Index

L85004 Straßen Oberösterreich;

Norm

LStG OÖ 1991 §13 Abs1;
LStG OÖ 1991 §13 Abs3;
LStG OÖ 1991 §31 Abs3 Z2;
LStG OÖ 1991 §32 Abs2;

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 1. der Ursula Aumayr und 2. des Dipl. Ing. Hans Aumayr, beide in Hörsching, beide vertreten durch Dr. Klaus Holter, Rechtsanwalt in Grieskirchen, Rossmarkt 21, gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 10. Oktober 2003, Zl. BauR-251054/10-2003-Ba/Vi, betreffend Einwendungen gegen eine straßenrechtliche Bewilligung (mitbeteiligte Partei: Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung), nach öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben dem Land Oberösterreich als Rechtsträger der belangten Behörde Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.768,40 und in seiner Eigenschaft als mitbeteiligte Partei in der Höhe von EUR 147,50 jeweils binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen. Das Kostenmehrbegehren des Landes Oberösterreich in seiner Eigenschaft als mitbeteiligte Partei wird abgewiesen.

Begründung

Im Beschwerdefall geht es um ein Straßenbauvorhaben im Gebiet der Gemeinde Hörsching. Es soll die Kreuzung der Landesstraße L 532 (Hörschinger Straße) mit den Gemeindestraßen Sportplatzstraße, Voglerstraße und Mozartstraße (eine fünfstrahlige Kreuzung) zu einem Kreisverkehr umgebaut werden, wozu Grundflächen der Beschwerdeführer (unbebaute, landwirtschaftlich genutzte Flächen) in Anspruch genommen werden sollen.

Mit der bei der belangten Behörde am 31. März 2003 eingebrachten Eingabe vom 28. März 2003 beantragte das Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung, unter Anschluss eines Konvolutes an Projektunterlagen die Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung für das Vorhaben und die Vornahme der zur Umsetzung des Vorhabens erforderlichen

Enteignungen. Die Erlassung einer Verordnung gemäß § 11 des Oö Straßengesetzes 1991 sei für die geplante Baumaßnahme nicht erforderlich.

Hiezu wurde von der belangten Behörde eine Verhandlung (auch mit Ortsaugenschein) unter Beiziehung verschiedener Sachverständiger am 23. Juni 2003, sowie am 1. und 4. September 2003 durchgeführt.

Im Zuge der Verhandlung erläuterte der straßenbautechnische Amtssachverständige das Vorhaben: Das Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung, plane den Umbau der Landesstraße L 532 im Baulos "Kreisplatz Sportplatzstraße" im Gebiet der Marktgemeinde Hörsching. Durch die Anlage des projektierten Kreisplatzes sei auch der Umbau der Mozartstraße und der Voglerstraße, beides Gemeindestraßen, zur Schließung unterbrochener Verkehrsbeziehungen notwendig. Für die geplante Baumaßnahme liege ein Detailprojekt 2002 eines näher bezeichneten Zivilingenieurs vor, weiters eine lufttechnische und eine lärmtechnische Untersuchung.

Die bestehende Kreuzung der nahezu geraden L 532 (örtliche Bezeichnung: Neubauer Straße) mit der Sportplatzstraße im Westen und der Vogler- bzw. Mozartstraße im Osten liege am östlichen Rand des Kerngebietes von Hörsching. Im Knotenbereich träfen fünf Fahrbahnäste aufeinander, sodass eine unübersichtliche und gefährliche Verkehrssituation bestehe. Nach schriftlicher Auskunft des Gendarmeriepostens Hörsching (vom 13. Februar 2003) hätten sich im Zeitraum von 1990 bis 2002 in diesem Kreuzungsbereich sieben Verkehrsunfälle mit Personenschäden ereignet (wobei eine Person schwer und acht Personen leicht verletzt worden seien). In dieser Auskunft werde auch festgehalten, dass Sachschäden weder beim Land Oberösterreich noch beim Gendarmerieposten statistisch erfasst würden und daher nicht zu ermitteln seien. Laut Augenscheinsberichten könne in diesem Kreuzungsbereich eine Häufung von Sachschadenunfällen festgehalten werden, weil sich die Unfallbeteiligten gütlich einigten und wegen der sogenannten "Blaulichtsteuer" beim Gendarmerieposten keine Anzeige erstattet werde. Außerdem werde in dieser Stellungnahme ausgeführt, dass die derzeit ungünstige Kreuzungsform (sogenannte "Fünfstern-Kreuzung") für viele Verkehrsteilnehmer unklare Vorrangsituationen hervorrufe, und dass für die Schulkinder durch den ungeregelten Schutzweg, der sich nicht im Kreuzungsbereich befinde, eine erhöhte Gefährdung gegeben sei. Querungshilfen für den Fußgängerverkehr seien nicht vorhanden.

Durch die gestreckte Linienführung der L 532 werde die Geschwindigkeitsbegrenzung des Ortsgebietes auf 50 km/h auch im Kreuzungsbereich nur teilweise eingehalten, es komme daher zu zahlreichen Konfliktsituationen. Die Sportplatzstraße im Westen sei die Hauptzufahrt ins Ortszentrum von Hörsching, die Sichtverhältnisse seien durch die enge Verbauung im südwestlichen Quadranten unzureichend. Im Osten träfen die Zufahrten zur Kaserne und eine Straße ins Wohn-Gewerbegebiet unmittelbar vor der L 532 aufeinander, sodass schlecht geordnete Verkehrsabläufe gegeben seien.

Laut Verkehrszählung vom Mai 2001 betrage das Verkehrsaufkommen nördlich der Kreuzung 3.500 Kfz/24 Std., südlich der Kreuzung 4.000 Kfz/24 Std., auf der Sportplatzstraße

2.500 Kfz/24 Std., auf der Voglerstraße 2.000 Kfz/24 Std. und auf der Mozartstraße 550 Kfz/24 Std. Der Schwerverkehrsanteil werde auf ca. 8 % bis 10 % geschätzt (unter Berücksichtigung der Fahrzeuge des Bundesheeres).

Der Mittelpunkt der Kreisverkehrsanlage liege ca. 20 m nördlich des derzeitigen Kreuzungsmittelpunktes der L 532. Der Außendurchmesser des Kreisplatzes betrage 40 m, der Innendurchmesser 26 m, die Fahrbahnbreite 7,0 m. Die Breite der kombinierten Geh- und Radwege betrage 2,50 m, jene der Gehwege 1,50 m und der Grünstreifen mindestens 1,50 m. Die Fahrbahnbreite der Landes- und der Gemeindestraßen betrage mindestens 6,0 m.

Nach einer technischen Darstellung des geplanten künftigen Straßenverlaufes und der Einbindung der verschiedenen Straßen heißt es weiter, vor dem Kreisverkehr würden fünf neue Inseln/Fahrbahnteiler mit Längen von 9 m bis 12 m hergestellt. Alle diese Fahrbahnteiler dienten gleichzeitig als Querungshilfen für die Fußgänger und würden im Übergangsbereich in einer Mindestbreite von 2,50 m ausgeführt.

Nach Wiedergabe des Befundes des luftreinhaltetechnischen Amtssachverständigen und verschiedener Stellungnahmen (darunter auch der positiven Stellungnahme des Vertreters der Oö Umweltanwaltschaft) heißt es in der Niederschrift in Bezug auf die Liegenschaften der Beschwerdeführer (zusammenfassend), für den Bau der Landesstraße sollten aus zwei Grundstücken insgesamt

1.450 m2, und für den Bau der Gemeindestraßen 700 m2 Grundfläche dauernd, für Gemeindestraßen weiters 60 m2 vorübergehend in Anspruch genommen werden. Eine gütliche Einigung mit den Beschwerdeführern sei nicht möglich

gewesen, weil diese für den Grundverlust die Bereitstellung von Tauschflächen durch die Gemeinde verlangt hätten. Die Gemeinde sei jedoch dazu nicht bereit gewesen. Darüber hinaus sei ein Entschädigungsübereinkommen auch daran gescheitert, dass die Beschwerdeführer den von der Gemeinde bzw. der Landesstraßenverwaltung angebotenen Quadratmeterpreis von EUR 13,08 nicht akzeptiert und eine Entschädigung für "Bauerwartungsland" verlangt hätten, was jedoch von den jeweiligen Straßenverwaltungen abgelehnt worden sei, weil die fraglichen Grundflächen im Flächenwidmungsplan als Grünland gewidmet seien und auch das Örtliche Entwicklungskonzept keinerlei Hinweise für "Bauerwartungsland" vorsehe.

Im Anschluss daran werden die Einwendungen der Beschwerdeführer sowohl gegen die angestrebte straßenbaurechtliche Bewilligung als auch gegen die geplante Enteignung wiedergegeben. Soweit für den Beschwerdefall erheblich, brachten die Beschwerdeführer vor, ein öffentliches Interesse an der Errichtung des Kreisverkehres sei nicht gegeben. Die Verkehrszählung stamme aus dem Jahr 2001, seither hätten sich die Verhältnisse so geändert, dass diese Zahlen überholt seien. So habe beispielsweise einer der wesentlichsten Verkehrserreger, ein näher bezeichneter Einkaufsmarkt, inzwischen einen anderen Standort südlich des Kreisverkehrs Richtung B 1, sodass Kunden und Lieferanten dieses Marktes die gegenständliche Kreuzung nicht mehr im ursprünglichen Ausmaß beführen. Auch sonst sei die Annahme einer steigenden Verkehrsfrequenz im Kreuzungsbereich unschlüssig, weil es bekannt sei, dass gerade in Bereichen wie Hörsching Verkehrserreger wie Groß- und Baumärkte, Einkaufszentren oder dgl. sich vorwiegend an der B 1 ansiedelten, was einen Nachzug von kleineren Betrieben in diesem Bereich mit sich bringe, weshalb der Verkehr in Ortskernen eher ab- als zunehme.

Was die angebliche verkehrstechnische Notwendigkeit des Kreisverkehrs anlange, so sei Folgendes festzuhalten:

Wie sich aus der Stellungnahme des Gendarmeriepostens Hörsching vom 13. Februar 2003 ergebe, sei die gegenständliche Kreuzung keineswegs besonders unfallträchtig, vielmehr sei genau das Gegenteil der Fall. Sieben Unfälle mit Personenschäden in einem Zeitraum von zwölf Jahren seien ein exorbitant niedriger Wert. Auch für die in den Gutachten enthaltenen Äußerungen, dass es besonders viele Sachschäden gäbe, lägen keine objektivierten Beweismittel vor, sondern lediglich subjektive Annahmen.

Die Kreuzung sei grundsätzlich von allen Seiten gut einsehbar. Zwischen vier Ästen sei überhaupt keine Sichtbehinderung gegeben, lediglich aus der Sportplatzstraße sei die Sicht auf den Querverkehr nach rechts durch eine Hecke etwas reduziert, jedoch bestehe bei normaler Annäherung an den Kreuzungsschnittpunkt eine normale Sicht. Man könnte diese Hecke ohne weiteres noch etwas zurückschneiden, sodass eine völlig ungehinderte Sicht auch nach rechts aus diesem Kreuzungsast erzielt werden könnte, zumal sich dieses Grundstück im Eigentum der Marktgemeinde Hörsching befinde.

Wenn überhaupt eine Verbesserung der verkehrstechnischen Situation notwendig sei, was bestritten werde, so könnten durchaus kostengünstige und unaufwändige Maßnahmen dazu beitragen. Man könnte durch Bodenmarkierungen eine weitere Klarstellung der Linienführung der Kreuzungsäste erreichen, die derzeit vorhandene Stopp-Tafel bzw. "negativen Vorrangtafeln" könnten mit Zusatztafeln mit einer Kennzeichnung des Verlaufs der Vorrangstraße verdeutlicht werden.

Eine Verbesserung der Schulwegsituation werde ebenfalls nicht herbeigeführt bzw. diese erscheine nicht notwendig, weil die ehemals in die alte Volksschule beim Pfarrhof ausgelagerten Schulklassen inzwischen wieder im Schulzentrum untergebracht worden seien und daher ein "Pendeln" der Schüler zwischen den Orten des Schulunterrichtes nicht mehr erfolge.

Ebenso könnten weitere Schutzwege auch ohne Umbau hergestellt werden, diese eventuell auch mit einer Fußgängerampel versehen werden, was ebenfalls eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringen würde.

Die Annahmen hinsichtlich der Verkehrsfrequenz in der Zukunft erschienen ebenfalls nicht ausreichend begründet, weil sie die Verringerung der zuvor beschriebenen Anzahl der Verkehrserreger zu berücksichtigen hätten.

Es sei ebenfalls nicht ausreichend, die Errichtung des Kreisverkehrs als Argument für eine Verringerung der Geschwindigkeit heranzuziehen, um eine Enteignung zu rechtfertigen. Man könnte auch durch wesentlich schonendere Mittel eine Verringerung und Kontrolle der eingehaltenen Fahrgeschwindigkeiten erzielen. Man könnte beispielsweise durch "Rüttelstreifen", Materialwechsel im Straßenbelag, zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen,

allenfalls verbunden mit der Überwachung durch eine Radaranlage, eine Verringerung der Geschwindigkeit erzielen. Erfahrungsgemäß würden die vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeiten bei den stationären Radarmessungsanlagen sehr gut eingehalten.

Auch die Beibehaltung der bisherigen Gestaltung der Kreuzung und eine zusätzliche (auch nur teilweise) Regelung der Kreuzung durch eine Verkehrslichtsignalanlage wäre sicherlich wesentlich billiger und würde keine Enteignung erfordern.

Bei der Ausgestaltung der gegenständlichen Kreisverkehrsanlage werde auch keinesfalls schonend bzw. sparsam mit den verfügbaren Flächen umgegangen. Es seien sehr breite Grünflächen zwischen den bestehenden Schrägparkplätzen und dem kombinierten Geh- und Radweg vor dem Gemeindeamt projektiert. Dies erscheine weder verkehrstechnisch noch aus sonstigen öffentlichen Interessen erforderlich und führe im Gegenteil zu einer Verschwenkung des Geh- und Radweges im Bereich der Schulstraße. Würde man die Grünstreifen schmäler ausführen, müsste die gesamte Kreisverkehrsanlage nicht so weit nach Nordosten verschoben werden, womit wesentlich weniger Grund der Beschwerdeführer in Anspruch genommen werden müsste.

Die Projektierung des Kreisverkehrs erscheine aber auch aus verkehrstechnischer Sicht mehr als problematisch. Die derzeit bereits existierende Parkplatzzufahrt zur "Steinsiedlung" unmittelbar vor dem Fahrbahnteiler in seinem südwestlichen Ast werde insbesondere beim Linksabbiegen in diese Parkplatzzufahrt zu Staus im gesamten Kreisverkehrsbereich führen. Die Parkplatzzufahrt gehöre zu mehreren Häusern. Es seien etwa 20 Stellplätze vorhanden. Sollte diese Zufahrt aus irgendwelchen Gründen, beispielsweise durch ein aus dieser Zufahrt herausfahrendes Fahrzeug verstellt sein, so sei für einen auf der Landesstraße Richtung Kreisverkehr Fahrenden, der nach links in diese Parkplatzzufahrt einbiegen wolle, keine Möglichkeit zur Weiterfahrt gegeben. Ein Stau werde die Folge sein. Gleiches gelte auch für die Zufahrt zur Wohnsiedlung "Goldberger Gründe" im nordwestlichen Quadranten, Abzweigung von der Sportplatzstraße. Auch Radfahrer, die auf den Radwegen führen, könnten diese Zufahrten blockieren, was einen Stau im Kreisverkehr zur Folge haben werde.

Was die Lärm- und Staubimmissionssituation anlange, bestätigten beide Gutachten, dass der Kreisverkehr gegenüber der bisherigen Situation jedenfalls keine Verbesserung bringen werde, weshalb eine solche nicht als Begründung für die Notwendigkeit eines Kreisverkehrs herangezogen werden könne (es folgt ein ausführliches Vorbringen zur strittigen Bewertung der zu enteignenden Flächen).

Der Vertreter der Landesstraßenverwaltung erwiderte hierauf u. a., die von den Beschwerdeführern vorgebrachten Alternativlösungen seien aus straßenbau- und verkehrstechnischer Sicht nicht weiter zu verfolgen. Für eine straßenbauliche bzw. verkehrstechnische Verbesserung bei der gegenständlichen fünfstrahligen Kreuzung sei vielmehr die Errichtung eines Kreisverkehrs wie geplant gerechtfertigt. Im Übrigen sei die Untersuchung hinsichtlich einer Lärm- und Staubbelastung auch nicht als Argument für die Notwendigkeit eines Kreisverkehrs herangezogen worden. Die fraglichen Untersuchungen seien auf Forderung der Beschwerdeführer veranlasst worden, weil diese eine Verschlechterung der im Nahbereich liegenden Grundflächen durch die Errichtung des Kreisverkehrs befürchtet hatten.

Der Vertreter der Gemeinde brachte u.a. vor, die Beschwerdeführer führten aus, dass aus vielen Gründen die Errichtung der geplanten Kreisverkehrsanlage gar nicht notwendig sei. Es werde behauptet, dass auf Grund der Übersiedlung des Lebensmittelmarktes vom Ortszentrum in die Kasernenstraße das Verkehrsaufkommen ohnedies stark abgenommen habe. Dazu werde bemerkt, dass "für diese Behauptung keinerlei Verkehrszählungen" vorlägen. Tatsache sei, dass sich die Verkehrszahlen durch die Verlegung dieses Marktes kaum ändern könnten, weil nunmehr zwar der aus den Wohngebieten Neubau (Anmerkung: das ist gemäß den vorgelegten Plänen ein Ortsteil) fahrende Verkehr zu diesem Markt ausbleibe, im Gegenzug jedoch die Bewohner des Hauptortes Hörsching über die zukünftige Kreisverkehrsanlage Richtung Neubau zum Einkauf führen. Weiters bestehe die Absicht des Eigentümers (zu ergänzen: des Gebäudes, in welchem dieser Einkaufsmarkt zuvor untergebracht gewesen sei), das alte Objekt zukünftig wiederum an einen Handelsbetrieb zu vermieten. Ähnliche Verhältnisse hätten für die Schulwegsituation zu gelten. Die Beschwerdeführer behaupteten, dass durch die vorübergehende Schließung des Volksschulgebäudes am Standort Neubauer Straße 3 auch die Notwendigkeit der Verbesserung der Schulwegsituation nicht mehr gegeben sei. Dazu sei festzuhalten, dass zwar Schüler aus den südlichen Ortsteilen von Hörsching derzeit die Kreuzung Sportplatzstraße nicht mehr queren müssten, im Gegenzug jedoch nunmehr alle Schüler aus dem gesamten Ort Hörsching nördlich der

Linie Sportplatzstraße. Eine Verringerung der Schülerzahlen beim geplanten Kreisverkehr könne daher aus der vorübergehenden Auflassung des Schulstandortes Neubauer Straße 3 nicht abgeleitet werden und sei durch Verkehrszählungen auch nicht belegt. Die Behauptung der Beschwerdeführer betreffend die Ansiedlung von Verkehrserregern entlang der B 1 wie Groß- und Baumärkte, Einkaufszentren udgl. sei für die Gemeinde nicht nachvollziehbar, weil derzeit keinerlei Handelsbetriebe dieser Art im Gemeindegebiet angesiedelt seien.

Das Argument, der Kreisverkehr sei nicht notwendig, weil die Lärm- und Staubbelästigung nicht verbessert werde, sei nicht zielführend, weil der Kreuzungsumbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und nicht zur Verbesserung der Umweltsituation vorgenommen werde (es folgt ein Vorbringen zur Frage der Entschädigung).

Hierauf führte der straßenbautechnische Amtssachverständige ergänzend aus, er habe das Vorhaben geprüft, es entspreche den anerkannten technischen Regeln für den Straßenbau und sei für die Ausführung geeignet.

Wie bereits im Befund beschrieben, komme es an dieser Kreuzung zu unübersichtlichen und gefährlichen Verkehrssituationen, weil hier fünf Fahrbahnäste aufeinanderträfen, woraus sich Unfälle, zum Teil mit Personenschäden, ergäben. Durch diese Häufung von Unfällen im Kreuzungsbereich sei die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs nicht mehr gegeben. Die Errichtung des Kreisverkehrs sowie die verkehrsgerechte Anbindung der Mozartstraße und der Voglerstraße seien daher unbedingt notwendig, was im öffentlichen Interesse liege.

Wie Erfahrungen mit ausgeführten Kreisplätzen in den Nachbarstaaten, wie in der Schweiz, Frankreich, Deutschland, vor allem aber in Großbritannien bewiesen, hätten sich diese besonders vorteilhaft sowohl hinsichtlich der Verringerung der Anzahl der Unfälle als auch Verminderung der "Folgenschwere" der Unfälle erwiesen. Für sämtliche Fußgänger, insbesondere für die Schulkinder, sei im derzeitigen Kreuzungsbereich kein gesicherter Fahrbahnübergang bzw. Schutzweg vorhanden. Im gegenständlichen Projekt würden die Zu- und Abfahrten vom Kreis durch Fahrbahnteiler voneinander getrennt. Diese Fahrbahnteiler würden gleichzeitig als Querungshilfen für die Fußgänger ausgebildet. Zwischen den einzelnen Straßeneinmündungen seien Gehwege um den Kreis herum angeordnet. Die Anordnung der Gehwege und der Querungshilfen trage wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, weil ein gesicherter Fußweg vorhanden sei und dadurch die zuvor beschriebenen Gefahrenpotentiale ausgeschaltet würden.

Auf Grund der vorliegenden Verkehrsbelastung bzw. der Prognosen sei mit einem "JDTV" von 481 Pkw-Einheiten/Std. auf der L 532 zum Zentrum von Hörsching, mit 544 Pkw-Einheiten/Std. auf derselben Straße Richtung Neubau, mit 70 Pkw-Einheiten/Std. in der Mozartstraße, mit 271 Pkw-Einheiten/Std. in der Voglerstraße (Zufahrt zur Kaserne) und 323 Pkw-Einheiten/Std. in der Sportplatzstraße Richtung Zentrum Hörsching zu rechnen. Diese Prognose sei der Leistungsfähigkeitsberechnung des Kreisverkehrs zu Grunde gelegt worden. Diese habe ergeben, dass auch im Jahr 2010 noch ca. 70 % Leistungsreserven vorhanden sein würden, und dass der Rückstau sich vor jeder Zufahrt auf maximal ein Kfz beschränken werde. Die gewählte Fahrbahnbreite von 6,0 m stelle jene Fahrbahnbreite dar, die ohne Gefahr für Lkw im Gegenverkehr befahren werden könne und gleichzeitig durch die optische Einengung verkehrsberuhigend wirke. Die Gehsteig- bzw. Gehwegbreiten von je 1,50 m und die Breite des kombinierten Geh- und Radweges von 2,50 m seien ausreichend, um gefahrlos benützt zu werden. Weiters seien beim Straßenbau folgende Punkte einzuhalten (es folgt ein Katalog von zwölf vorgeschlagenen Auflagen).

Zu den Einwendungen der Beschwerdeführer brachte dieser Sachverständige vor, zu den Verkehrszählergebnissen aus dem Jahr 2001, die dem Projekt zu Grunde gelegt worden seien, sei auszuführen: Auf Grund der generellen Verkehrszunahme zu Folge der Vollmotorisierung im Zentralraum Linz sei mit einer jährlichen Verkehrssteigerung von etwa drei Prozent zu rechnen. Auch die Umlagerung des genannten Nahversorgermarktes vom Ortszentrum an den anderen genannten Standort führe zu keiner merklichen Verkehrsabnahme im gegenständlichen Kreuzungsbereich, weil zwar die Bewohner des Ortsteiles Neubau nicht mehr über diese Kreuzung fahren müssten, dafür aber die Bewohner aus den Wohngebieten nördlich des geplanten Kreisverkehrs. Zusätzliche Verkehrserreger in Hörsching - wie Groß- und Baumärkte sowie Einkaufszentren - seien bisher nicht angesiedelt worden und laut Auskunft der Gemeinde sei eine derartige Ansiedlung auch in nächster Zeit nicht zu erwarten. Die Verkehrszählung aus dem Jahr 2001 samt den Prognosewerten entspreche daher den Tatsachen und sei dem Gutachten zu Grunde zu legen.

Zum Einwand der Beschwerdeführer, dass der Umbau dieser Kreuzung auch durch kostengünstigere und unaufwändigere Maßnahmen, wie beispielsweise durch Bodenmarkierungen, zusätzliche Verkehrszeichen oder die Anordnung einer Verkehrslichtsignalanlage erfolgen könnte, sei Folgendes auszuführen: An dieser Kreuzung seien

bereits Vorrangzeichen mit zusätzlichen Halte- bzw. Ordnungslinien angebracht. Wie jedoch beim Ortsaugenschein festgestellt worden sei, schnitten trotz dieser Bodenmarkierungen die Verkehrsteilnehmer die Fahrlinien der anderen Fahrzeuge, vor allem im Bereich der ungünstig situierten Kreuzungsäste Mozartstraße - Voglerstraße. Auch durch das zusätzliche Anbringen von Bodenmarkierungen und Hinweistafeln sei hier keine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten. Die Anordnung einer Verkehrslichtsignalanlage im gegenständlichen Kreuzungsbereich sei ohne den grundsätzlichen Umbau der Einmündungsäste nicht möglich. Wie am Ergebnis der Kreuzungszählung (aus dem Technischen Bericht ersichtlich) festgestellt werden könne, sei die Anzahl der Linksabbieger aus Fahrtrichtung des Ortsteiles Neubau in die Sportplatzstraße so groß, dass, um die Leistungsfähigkeit der Verkehrslichtsignalanlage zu gewährleisten, die Anordnung von eigenen Linksabbiegestreifen im Kreuzungsbereich erforderlich sei. Durch die Dreiecksanordnung der Einmündungsäste der Mozartstraße und der Voglerstraße könnten diese nicht gemeinsam mit der Sportplatzstraße in einem Ampelumlauf geregelt werden. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, seien daher jeweils nur zwei Äste gemeinsam zu schalten. Die dazu notwendigen Umlaufzeiten der Verkehrslichtsignalanlage ließen daher massive Staubildungen in den anderen Ästen erwarten. Um diese hintanzuhalten, wäre es daher notwendig, den Knoten zu einer annähernd rechtwinkeligen vierarmigen Kreuzung umzubauen und den fünften Kreuzungsast (die Mozartstraße) in einem entsprechenden Abstand von der Verkehrslichtsignalanlage in die Voglerstraße annähernd rechtwinkelig einzubinden. Diese Baumaßnahme (Linksabbiegestreifen in der L 532, Umbau der Voglerstraße und rechtwinkelige Einmündung der Mozartstraße in diese) würde mindestens denselben Grundbedarf aus der Liegenschaft der Beschwerdeführer erfordern wie der geplante Kreisplatz, wobei erschwerend hinzukomme, dass ein näher bezeichnetes Grundstück so zerschnitten würde, dass eine schlecht nutzbare Dreiecksfläche, die maschinell schwer zu bearbeiten sei, im Kreuzungsbereich verbliebe.

Da die L 532 auch bei der "Verampelung" weiter geradlinig durchgehe, würde das Geschwindigkeitsverhalten der motorisierten Teilnehmer nicht, wie bei einem Kreisverkehr, herabgesetzt werden, sondern gleich bleiben. Die zusätzliche Anordnung von Rüttelstreifen oder ein Straßenbelagswechsel, wie von den Beschwerdeführern vorgeschlagen, sei aus verkehrstechnischer Sicht im Nahbereich von Wohnobjekten (Hinweis auf die "Goldberger Siedlung" bzw. "Steinsiedlung") strikt abzulehnen, weil es dadurch zu einer Erhöhung des Reifenabrollgeräusches und zu zusätzlichen Erschütterungsgeräuschen der Fahrzeugaufbauten und damit zu hohen Lärmbelästigungen der Anwohner kommen würde. Auch die Anordnung einer stationären Radaranlage, die dem zuständigen Bundesministerium obläge, würde lediglich eine punktuelle Absenkung der Fahrgeschwindigkeit auf Höhe des Radars bewirken.

Wie detaillierte Untersuchungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit zeigten, sei im Vergleich zu einer Verkehrslichtsignalanlage ein Kreisverkehr immer wirtschaftlicher, weil man auch die Betriebs- und Erhaltungskosten mitberücksichtige. Außerdem wären zur Errichtung einer solchen Verkehrslichtsignalanlage, wie gesagt, mindestens dieselben Grundflächen aus der Liegenschaft der Beschwerdeführer wie bei der Errichtung des Kreisverkehrs erforderlich.

Dem Einwand, die Schule sei verlegt worden, sei zu entgegnen, dass derzeit im Nahbereich dieser Kreuzung ein Schutzweg verordnet sei, der mit einem gelben Blinklicht abgesichert sei. Auch durch die Anordnung einer Fußgänger-Druckknopf-Ampel sei keine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwarten, weil diese durch die sporadische Anforderung von Fußgängern einerseits zu einem Gewöhnungseffekt der Autofahrer (Dauergrün für Kfz und andererseits "zur Nichtwahrnehmung von gelb-rot") sowie andererseits zu Rotlichtmissachtungen der Fußgänger zufolge der relativ langen Vorlaufzeit bei Grünanforderung führte. Da ein Großteil der Schulkinder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule komme bzw. von dieser wieder nach Hause fahre und die Bushaltestellen beidseitig der L 532 angeordnet seien, die Schulkinder somit südlich des geplanten Kreisverkehrsplatzes die Fahrbahn der L 532 queren müssten, sei die Errichtung einer Querungshilfe unbedingt erforderlich, um die Sicherheit der Fußgänger, insbesondere der Schulkinder, zu gewährleisten. Auch die Bewohner der "Feuersteinsiedlung" und sämtlicher nördlich der L 532 gelegenen Ortsteile seien gezwungen, diese Straße zu überqueren, um zum Schulzentrum bzw. ins Ortszentrum zu kommen.

Um alle die zuvor beschriebenen Verkehrssicherheitsprobleme ausschalten zu können, biete sich die Anlage eines Kreisverkehrs an. Dadurch werde der Straßenzug gebrochen und der zuvor bevorrangte Verkehr der Hauptstraße mit dem Querverkehr gleichgestellt. Dies führe zur Verlangsamung des motorisierten Verkehrs und folglich auch zu

weniger bzw. zu weniger schweren Unfällen. Da im Kreisverkehrsbereich Querungshilfen für die Fußgänger angeordnet seien und an der Kreisaußenseite Gehsteige miterrichtet würden, sei auch die Sicherheit der Fußgänger gewährleistet.

Zum Einwand, die Ausgestaltung der geplanten Kreisverkehrsanlage gehe keineswegs schonend bzw. sparsam mit den verfügbaren Flächen um und die Grünflächen vor dem bestehenden Schrägparkplätzen sowie der kombinierte Geh- und Radweg seien zu breit projektiert, sei festzustellen: Der projektierte Außendurchmesser der Kreisverkehrsanlage mit 40 m sei unbedingt erforderlich, um das gefahrlose Befahren durch Lkw mit Anhängern bzw. Sattelauflegern zu gewährleisten, weil durch die fünfstrahlige Anordnung der Äste spitze Winkel zu bewältigen seien. Bezüglich der zu breiten Grünflächen zwischen den bestehenden Schrägparkplätzen und dem künftigen Geh- und Radweg sei auszuführen, dass diese Forderung berechtigt sei, sodass die Hinterkante des künftigen kombinierten Geh- und Radweges mit der Hinterkante des bestehenden Gehsteiges annähernd übereinstimmen solle. Hiedurch ergebe sich eine dauernde Minderbeanspruchung von höchstens 40 m2 aus einem näher bezeichneten Grundstück. Auch bei Berücksichtigung dieser Minderbeanspruchung im Bereich der Schrägparkplätze sei die Lage des projektieren Kreisverkehrs selbst nicht veränderbar, weil dieser bereits jetzt so eng als nur möglich an die Gebäudeaußenkante des Wohnhauses der "Steinsiedlung" herangerückt sei. Ein weiteres Heranrücken würde in den Lichtraum des kombinierten Geh- und Radweges eingreifen. Das bedeute auch, dass an der Gesamtgrundinanspruchnahme für den Kreisverkehr - außer der vorgenannten Minderbeanspruchung von ca. 40 m2 - keine Änderung eintrete.

Zu den befürchteten Staus im gesamten Kreisverkehrsbereich durch Linksabbieger in die Zufahrt zur "Steinsiedlung" sei auszuführen, dass diese Zufahrt schon jetzt bestehe. Da nur 20 Stellplätze zur Verfügung stünden, sei die Wahrscheinlichkeit, dass Links- und Rechtsabbieger gleichzeitig in diesen Parkplatz einbiegen wollten, sehr gering. Außerdem müsste es auch bisher schon zu Stauungen gekommen sein, weil die L 532 im gegenständlichen Bereich lediglich zwei Fahrstreifen aufweise und bei Anhalten des Linksabbiegers keine Vorbeifahrmöglichkeit gegeben sei. Sollte trotzdem ein Einbiegen nicht möglich sein, so trete deshalb kein Stau im Kreisverkehr auf, sondern im ungünstigsten Fall ein Stau in der Kreisverkehrszufahrt aus Richtung des Ortsteiles Neubau. Außerdem hätte der Linksabbieger die Möglichkeit, über den Kreisverkehr weiterzufahren und sodann rechts in die "Steinsiedlung" einzubiegen oder weiter südlich einen geeigneten Stellplatz ohne Verkehrsbehinderung zu suchen. Zum befüchteten Stau bei der Zufahrt zur Wohnsiedlung "Goldberger Gründe" sei anzumerken, dass diese Zufahrtsstraße als Einbahn deklariert sei und somit kein Begegnungsverkehr stattfinden könne. Zusätzlich sei diese Zufahrt ca. 20 m vom Kreisverkehr abgerückt, sodass es bei einer eventuellen verkehrsbedingten Anhaltung von Pkw's zu keiner Verkehrsbehinderung im Kreisverkehr kommen könne.

Abschließend könne festgehalten werden, dass die Erforderlichkeit der Errichtung dieses Kreisplatzes auf Grund des derzeitigen Verkehrsaufkommens im Gutachten klar dargelegt worden sei. Dabei sei anzumerken, dass bei der Beurteilung dieser Baumaßnahme nicht nur das vorhandene Verkehrsaufkommen, sondern die Unfallhäufigkeit durch die ungünstige Kreuzungsform und die unklare Vorrangsituation sowie die mangelnde Verkehrssicherheit für die Fußgänger, speziell die Schüler, bei der Querung der L 532 mitzuberücksichtigen gewesen sei. Unter Abwägung all dieser Umstände stelle sich die geplante Maßnahme als die wirtschaftlichste Lösung dar, welche die Verkehrssicherheit wesentlich verbessere. Sie sei daher notwendig und liege im öffentlichen Interesse.

Der straßenverkehrstechnische Amtssachverständige äußerte sich im Anschluss daran im Wesentlichen übereinstimmend mit dem straßenbautechnischen Amtssachverständigen und befürwortete das Vorhaben. In seinem Befund und seinem Gutachten heißt es u.a., durch die Verschwenkung der L 532 sei es möglich, Gehsteige beidseits der Fahrbahnen zu errichten, sodass die Fußgänger eigene geschützte Verkehrsflächen in Form von Gehsteigen vorfänden. Südlich des Kreisverkehrsplatzes würden entlang der L 532 Haltestellen des öffentlichen Kraftfahrlinienverkehrs errichtet, wobei die Errichtung von Busbuchten (zur Aufrechterhaltung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs) geplant seien. Auf jedem der fünf Äste des Kreisverkehrsplatzes seien Mittelinseln vorgesehen, die den Fußgängern als Querungshilfen dienen sollten. Da die Fußgänger somit in zwei Etappen die Fahrbahn queren könnten, sei der Verkehr je Querungsetappe jeweils nur aus einer Richtung zu beobachten. Dadurch werde die Verkehrssicherheit der Fußgänger und vor allem der Schulkinder wesentlich erhöht.

Wie die "Vorher-Nachher-Untersuchungen" von Kreuzungen zeigten, die zu Kreisverkehrsplätzen umgebaut worden seien, komme es bei diesen kaum mehr zu Verkehrsunfällen, weil durch den Einbahnverkehr geordnete Verkehrsabläufe stattfänden. Durch die geringen Fahrgeschwindigkeiten seien im Falle von Verkehrsunfällen fast nur

mehr Sachschäden zu verzeichnen. Durch die geringen Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten der motorisierten Verkehrsteilnehmer könnten Fußgänger, welche die Fahrbahn im Bereich der vorgelagerten Verkehrsinseln querten, die Annäherungsgeschwindigkeiten besser abschätzen bzw. fänden immer wieder Zeitlücken, um zwischen den Fahrzeugen die Fahrbahn zu queren.

In weiterer Folge äußerten sich die Beschwerdeführer in einem Schriftsatz vom 1. Oktober 2003 ablehnend.

Hierauf hat die belangte Behörde mit dem angefochtenen Bescheid dem Land Oberösterreich die angestrebte straßenbaurechtliche Bewilligung mit einer Reihe von Vorschreibungen erteilt (darunter auch Pkt. 15., dass zwischen näher bezeichneten Profilen die Achse der L 532 so weit in Richtung Südwesten zu verschieben sei, dass die Hinterkante des künftigen kombinierten Geh- und Radweges mit der Hinterkante des bestehenden Gehsteiges annähernd übereinstimme (Hinweis auf eine im Lageplan in blauer Farbe dargestellte Planänderung)). Die Einwendungen der Beschwerdeführer wurden teils ab- und teils als unzulässig zurückgewiesen.

Begründend führte die belangte Behörde nach der Beschreibung des Vorhabens sowie der Motive für das Vorhaben und der damit von der antragstellenden Partei verfolgten Ziele und nach Darstellung der Rechtslage, soweit für das Beschwerdeverfahren erheblich, aus, die Beschwerdeführer seien je zur Hälfte Eigentümer einer Liegenschaft, aus welcher projektgemäß für die Durchführung der Straßenbaumaßnahme eine Fläche von 2.150 m2 dauernd benötigt werde. Sie könnten daher im gegenständlichen Verfahren Einwendungen gegen die Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme insoweit erheben, als davon ihre Grundstücke betroffen seien.

Sie hätten daher zulässigerweise die Zweckmäßigkeit des Vorhabens mit Argumentationen in Frage gestellt, dass mit anderen Maßnahmen und Mitteln in etwa der gleiche Effekt erzielt, ein Eingriff in ihr Eigentum aber vermieden werden könne. Dieser Einwand sei aber auf Grund der schlüssigen Gutachten des straßenbau- und des verkehrstechnischen Amtssachverständigen unzutreffend. Diesen fachlichen Ausführungen seien die Beschwerdeführer nicht auf derselben fachlichen Ebene entgegengetreten.

Auf Grund der der belangten Behörde zur Verfügung stehenden schlüssigen Gutachten sei von der Notwendigkeit eines geplanten Kreuzungsumbaues, somit von einem entsprechenden öffentlichen Interesse auszugehen, weil bei der Umsetzung des Vorhabens künftighin Gefahrenquellen für alle Verkehrsteilnehmer ausgeschaltet werden könnten. Der Amtssachverständige für Straßenbautechnik habe in diesem Zusammenhang von einer gegenwärtig bestehenden erhöhten Gefährdung der Schulkinder durch den ungeregelten Schutzweg gesprochen, welcher sich außerhalb des Kreuzungsbereichs befinde, der verkehrstechnische Sachverständige sogar von massiven Gefahren. Seien aber Gefahren für die Gesundheit oder das Leben von Menschen zu befürchten, so könne das Vorliegen zwingender öffentlicher Interessen durchaus bestätigt werden. Die belangte Behörde zweifle nicht daran, dass den von den Amtssachverständigen bestätigten öffentlichen Interessen an der Verkehrssicherheit angesichts der konkreten Sachlage ein sehr hohes Gewicht zukomme. Daran vermöchten auch die angemeldeten Bedenken an der vorgelegten Unfallstatistik nichts zu ändern.

Wie der Äußerung vom 1. Oktober 2003 zu entnehmen sei, stellten die Beschwerdeführer die Sinnhaftigkeit eines Kreisplatzes hinsichtlich seiner Wirkung für die Verkehrssicherheit ganz allgemein in Frage. Ihrer Auffassung nach sei eine solche Anlage jedenfalls nicht geeignet, sämtliche Schwierigkeiten und Unzulänglichkeiten, wie dies von einem Amtssachverständigen dargestellt worden sei, zu beseitigen. Es sei nicht nachvollziehbar, dass ein Verkehrsteilnehmer in Annäherung an einen Kreisverkehr - sozusagen wegen des Kreisverkehrs - allein deshalb seine Geschwindigkeit herabsetzen werde. Ein unaufmerksamer Verkehrsteilnehmer bzw. ein Verkehrsteilnehmer, der sich entgegen der Straßenverkehrsordnung verhalte und mit überhöhter Geschwindigkeit fahre, werde dies auch trotz eines Kreisverkehrs tun. Diesen Behauptungen stünden aber die Feststellungen des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik entgegen (hier werden die Äußerungen dieses Sachverständigen zu den "Vorher-Nachher-Untersuchungen" von Kreuzungen wiedergegeben). Diese Argumentation des Sachverständigen finde beispielsweise auch in der von Hanko, Risser und Schrammel erstellten Studie "Wirksamkeit von Kreisverkehrsanlagen im Freiland", auszugsweise zusammengefasst in der Fachzeitschrift "Insider" des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, Informationsblatt 14 vom April 2002, ihren Niederschlag. In dieser Untersuchung, die vom Amt der Nö Landesregierung in Auftrag gegeben worden sei, seien drei im Freiland von der Straßenverwaltung zu Kreisverkehrsanlagen umgebaute Kreuzungen hinsichtlich ihrer verkehrssicherheitstechnischen Wirksamkeit analysiert worden. Hiebei seien die Unfallgeschehen an Hand des von der Exekutive registrierten Umfelds in

geeigneten Vorher- und Nachher-Beobachtungszeiträumen (vor bzw. nach Umgestaltung der jeweiligen Kreuzung zur Kreisverkehrsanlage) einander gegenübergestellt worden. Die detaillierte Unfallanalyse habe ergeben, dass es mit Hilfe der Kreisverkehrsanlage gelungen sei, das Unfallgeschehen innerhalb der untersuchten vier Jahre um 63 % und den Anteil der schwer oder tödlich verunglückten Personen um 92 % (von zwölf auf eine) zu reduzieren. Die Erhebungen der Fahrgeschwindigkeiten, die im Rahmen der Kreisverkehrs-Untersuchung durchgeführt worden seien, bestätigten die Verlangsamung des motorisierten Verkehrs im Bereich der Konfliktzonen. Kreisverkehrsanlagen böten sich daher auch als Verkehrsberuhigungsmaßnahmen an. So ließen sich mit dem Kreisverkehr Ortseinfahrten genauso gestalten wie Ortszentren. Überall, wo es darum gehe, die Fahrgeschwindigkeiten zu verringern, biete sich diese bauliche Gestaltungsmaßnahme an. Das Beispiel einer einstreifigen Kreisverkehrsanlage im Freiland in den Nachher-Beobachtungszeiträumen zeige eine mehr als deutliche Reduktion der Unfallzahlen und der Unfallschwere gegenüber dem Vorher-Zeitraum. Durch die Kreisverkehrsanlage werde der Straßenzug gebrochen und der vorher bevorrangte Verkehr der Hauptstraße mit dem Querverkehr gleichgestellt. Dies führe zur Verlangsamung des motorisierten Verkehrs und folglich auch zu weniger Unfällen bzw. zu weniger schweren Unfällen.

Nach Auffassung der Beschwerdeführer könnte eine allenfalls erforderliche Verbesserung der Verkehrssicherheit auch durch andere Maßnahmen wie beispielsweise durch Bodenmarkierungen oder die Anbringung von Zusatztafeln an den bereits vorhandenen Verkehrszeichen ("Vorrang geben" und "Halt") erreicht werden. Die der Verhandlung beigezogenen Amtssachverständigen seien jedoch übereinstimmend zur Auffassung gelangt, dass von derartigen Maßnahmen kein nachhaltiger Effekt zur Steigerung der Verkehrssicherheit zu erwarten sei. Dies habe auch der Ortsaugenschein ergeben. Abgesehen davon stehe es der Straßenbehörde nicht zu, über Belange der Straßenverkehrsordnung zu urteilen. Die Bestimmungen des Oö Straßengesetzes 1991 ließen nämlich nicht erkennen, dass im Rahmen der straßenrechtlichen Bewilligung über das Anbringen von gewissen Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen udgl. abzusprechen sei, weshalb sich nähere Ausführungen hiezu erübrigten.

Wenn die Beschwerdeführer in ihrer ergänzenden Stellungnahme vom 1. Oktober 2003 meinten, angesichts des niedrigen Verkehrsaufkommens und der Übersichtlichkeit dieser Kreuzung (mit Ausnahme der Einmündung der Sportplatzstraße) ließe sich unter Anwendung der normalen Vorrangregeln eine flüssige Verkehrsabwicklung erwarten, so könne dem nicht gefolgt werden. Die ermittelte Verkehrsstärke aus der Zählung 2001 mit ca.

6.275 Kfz/Tag im Kreuzungsbereich spreche eindeutig gegen diese Einschätzung. Hier von einem niedrigen Verkehrsaufkommen zu sprechen, sei aus Sicht der belangten Behörde nicht begründet. Die Übersichtlichkeit der gegenständlichen Kreuzung werde von beiden Sachverständigen als ein Grund für den Kreuzungsumbau ins Treffen geführt, und zwar nicht so sehr wegen der mangelnden Sicht, sondern vorwiegend wegen der Unübersichtlichkeit der Verkehrsabläufe durch den fünfstrahligen Verkehrsknoten. In diesem Zusammenhang verweise der verkehrstechnische Amtssachverständige auf Untersuchungen von Kreuzungen, die zu Kreisplätzen umgebaut worden seien, wonach es bei diesen kaum mehr zu Unfällen komme, weil durch den Einbahnverkehr geordnete Verkehrsabläufe stattfänden. Daran vermöge auch der Hinweis der Beschwerdeführer auf die Vorrangregeln der Straßenverkehrsordnung, die jeder durchschnittliche Kraftfahrer kennen müsse (womit eine flüssige Verkehrsabwicklung gewährleistet sei), nichts zu ändern, weil es im gegebenen Zusammenhang nicht allein auf die Einhaltung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften (wie § 13 Abs. 2 Oö Straßengesetz 1991 zeige) ankomme.

Von den Amtssachverständigen werde auch die angesprochene Errichtung einer Verkehrslichtsignalanlage (kurz: VLSA) an Stelle des vorgesehenen Kreuzungsumbaues negativ beurteilt. Die derzeitigen Anlageverhältnisse, kombiniert mit einer VLSA, ließen nämlich - so die Sachverständigen - eine ökonomische Abwicklung des Verkehrs nicht zu. Massive Staubildungen wären die Folge, eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit sei nicht zu erwarten. Nach Ansicht der Amtssachverständigen müsste bei Installierung einer VLSA der Kreuzungsbereich in einen vierarmigen Verkehrsknoten umgebaut werden. Abgesehen von den dabei anfallenden Betriebs- und Erhaltungskosten würde ein solcher Kreuzungsumbau in etwa denselben Grundbedarf erfordern wie das eingereichte Projekt. So gesehen erweise sich daher auch die Forderung der Beschwerdeführer, bloß eine VLSA zu errichten, aus diesen Gründen als nicht zielführend, zumal auch in diesem Fall ein Eingriff in das Eigentumsrecht der Beschwerdeführer stattfände.

Die Beschwerdeführer hätten auch zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit im Kreuzungsbereich u.a. den Einbau von Rüttelstreifen oder einen Wechsel des Fahrbahnbelages vorgeschlagen. Die Sachverständigen hätten sich aber diesen Vorschlägen deshalb nicht anschließen können, weil es dadurch zu einem höheren Reifenabrollgeräusch und

zusätzlichen Erschütterungen von Fahrzeugaufbauten und damit zu zusätzlichen Lärmbelästigungen komme, welche den Anrainern nicht zuzumuten seien. Wenn die Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang nur von einer "geringfügigen" (im Original unter Anführungszeichen) Erhöhung der Lärmbelastung ausgingen, so stehe diese Auffassung im Widerspruch zu den Feststellungen der beigezogenen Amtssachverständigen. Beide sprächen nämlich in diesem Zusammenhang von hohen Lärmbelästigungen. Die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anrainer wäre wohl die logische Konsequenz, verbunden mit einem erheblichen Kostenaufwand.

Auch die Herstellung einer stationären Radaranlage könne zur Lösung des angesprochenen Problems (nämlich zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten) nach den Darlegungen der Amtssachverständigen nichts beitragen, weil durch eine derartige Maßnahme nur eine punktuelle Absenkung der Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden könne. Dies zeigten auch die Erfahrungen des täglichen Lebens. Unabhängig davon sehe das Oö Straßengesetz 1991 keinerlei Ermächtigung vor, im Rahmen des straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahrens über eine derartige Maßnahme zu entscheiden.

Die Behauptung der Beschwerdeführer, das Vorhaben könne zur Verkehrssicherheit der Schulkinder nichts beitragen, weil die ausgelagerten Schulklassen wieder im Ortszentrum untergebracht seien, sei unzutreffend. Dem sei zum einen entgegenzuhalten, dass nach Angabe der Gemeinde nunmehr alle Schüler aus dem gesamten Ort nördlich der Linie der Sportplatzstraße diese Kreuzung überqueren müssten, zum anderen die An- und Abreise vieler Schüler mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolge und diese somit gezwungen seien, südlich des geplanten Kreisplatzes an den vorgesehenen Bushaltestellen die Fahrbahn der L 532 zu queren. Daher sei die Errichtung von Querungshilfen unbedingt erforderlich.

Die Absicherung des Schulweges durch eine Fußgängerampel werde von den Amtssachverständigen auch unter Hinweis auf eine vom Land Oberösterreich durchgeführte Untersuchung verworfen, weil die sporadische Anforderung von Fußgängern zu einem Gewöhnungseffekt der Autofahrer (Dauergrün für Kfz und Nichtwahrnehmung von gelbrot) sowie zu "Rotlichtmissachtungen" der Fußgänger zufolge der relativen langen Vorlaufzeit bei Grünanforderung führe. Letztlich sei auch die Einrichtung einer Fußgängerampel in Kombination mit einem "Zebrastreifen" wie auch die Errichtung einer VLSA Regelungsgegenstand der Straßenverkehrsordnung und nicht des Oö Straßengesetzes 1991.

Ebenfalls nicht gefolgt werden könne der Behauptung, das vorliegende Bauvorhaben sei aus verkehrstechnischer Sicht problematisch, weil es beispielsweise durch die derzeit unmittelbar vor dem Fahrbahnteiler existierende Parkplatzzufahrt zur "Steinsiedlung" beim Linksabbiegen in einen Parkplatz zu einer Staubildung kommen würde. Diese und andere Befürchtungen seien aber nach den Feststellungen der beigezogenen Amtssachverständigen unbegründet. Auf deren umfangreiche Ausführungen könne, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen werden.

Letztlich werde die Notwendigkeit der geplanten Straßenbaumaßnahme von den Beschwerdeführern auch deshalb in Zweifel gezogen, weil sich die Verkehrsverhältnisse seit dem Jahr 2001 verändert hätten. Wesentliche Verkehrserreger wie beispielsweise der genannte Markt hätten den Standort gewechselt, sodass Kunden und Lieferanten die gegenständliche Kreuzung nicht mehr im ursprünglichen Ausmaß beführen. Diese Argumentation sei aber insofern verfehlt, weil nunmehr die Bewohner nördlich des geplanten Kreisplatzes diese Kreuzung benützen müssten, wenn sie zu diesem Markt zum Einkauf fahren wollten. So gesehen sei ein gewisser Ausgleich hinsichtlich der Anzahl der Fahrbewegungen gegeben. Ob und wo sich in Zukunft Handelsbetriebe ansiedeln würden, basiere auf reinen Annahmen, die bei Beurteilung dieser Sache außer Betracht bleiben müssten. Faktum sei vielmehr, wie die Stellungnahme der Gemeinde sowie die diesbezüglichen Gutachten zeigten, dass derzeit an der B 1 keine Großbetriebe im Gemeindegebiet angesiedelt seien. Aus diesen Gründen komme der straßenbautechnische Amtssachverständige zur Feststellung, dass die dem Projekt angeschlossene Verkehrszählung aus dem Jahr 2001 samt Prognosen den tatsächlichen Verhältnissen entspreche und daher als Beurteilungsmaßstab herangezogen werden könne. Wenn die Beschwerdeführer in ihrer Stellungnahme vom 1. Oktober 2003 behaupteten, ihr Argument (die Verkehrszählung aus dem Jahr 2001 sei wegen der geänderten Verhältnisse nicht mehr aktuell) werde durch die Aussagen der Gemeinde bestätigt, so unterlägen sie einem Irrtum. Genau das Gegenteil sei der Fall. Die Gemeinde habe nämlich mit ihrer Feststellung zum Ausdruck gebracht, dass die Beschwerdeführer ihre diesbezügliche Behauptung mit keinerlei Verkehrszahl untermauern könnten. Von geänderten Verkehrsverhältnissen, die noch dazu von der Gemeinde bestätigt worden seien, könne daher keine Rede sein, zumal es dafür keinerlei stichhaltige Argumente gebe. Somit ergebe sich auch kein Erfordernis für eine neue Verkehrszählung, weshalb dem diesbezüglichen Antrag nicht zu folgen gewesen sei.

Hinsichtlich der Einwendungen bezüglich des fehlenden öffentlichen Interesses am gegenständlichen Bauvorhaben könne aus der Sicht der belangten Behörde, gestützt auf die Aussagen des straßenbautechnischen Amtssachverständigen, abschließend Folgendes festgehalten werden: Um die im Befund beschriebenen Verkehrssicherheitsprobleme - unklare Vorrangsituationen im Kreuzungsbereich, Unfälle, häufiges Queren von Fußgängern, Geschwindigkeitsüberschreitungen udgl. - ausschalten zu können, biete sich die Anlage eines Kreisverkehrs an. Dadurch werde der Straßenzug gebrochen und der vorher bevorrangte Verkehr der Hauptstraße mit dem Querverkehr gleichgestellt. Dies führe insgesamt zu einer Verlangsamung des motorisierten Verkehrs und folglich auch zu weniger bzw. zu weniger schweren Verkehrsunfällen. Da im Kreisverkehrsbereich Querungshilfen für die Fußgänger angeordnet seien und an der Kreisaußenseite Gehsteige miterrichtet würden, sei auch die Sicherheit der Fußgänger gewährleistet.

Ergänzend sei noch angemerkt, dass dem Gebot nach einem möglichst sparsamen Umgang mit den für die gegenständliche Baumaßnahme benötigten Grundflächen durch die Vorschreibung Punkt 15. Rechnung getragen werde. Letztlich werde jedoch der Umfang der Grundinanspruchnahme im Enteignungsverfahren zu klären sein.

Dagegen richtet sich die vorliegende Beschwerde 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 eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt und sodann erwogen:

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

Gemäß § 3 Abs. 1 Z. 2 StrG ist Behörde im Sinne dieses Landesgesetzes, sofern nicht ausdrücklich anders geregelt (was im Beschwerdefall nicht der Fall ist), die Landesregierung in Angelegenheiten, die Verkehrsflächen des Landes betreffen.

Nach § 8 Abs. 1 leg. cit. sind Landesstraßen Verkehrsflächen des Landes.

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

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

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at