jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2003/12/18 2002/06/0079

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 18.12.2003

Index

L85006 Straßen Steiermark;
10/10 Grundrechte;
19/05 Menschenrechte;

Norm

LStVwG Stmk 1964 §47 Abs3;
LStVwG Stmk 1964 §48 Abs1;
LStVwG Stmk 1964 §50 Abs1;
MRKZP 01te Art1 Abs1;
StGG Art5;

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden): 2002/06/0109

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident DDr. Jakusch und die Hofräte Dr. Händschke, Dr. Bernegger, Dr. Waldstätten und Dr. Rosenmayr als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Hofer, über die Beschwerden

1. des F F, 2. der M F in F, u.a., alle vertreten durch Dr. Alfred Lind und Dr. Klaus Rainer, Rechtsanwälte in 8010 Graz, Kaiserfeldgasse 22,

1. gegen den Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung vom 5. April 2002, Zl. FA13B-80.30 372-02/10, betreffend straßenrechtliche Baugenehmigung, und

2. gegen den Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung vom 23. Mai 2002, Zl. FA13B-80.30 372-02/20, betreffend Enteignung (mitbeteiligte Partei: Land Steiermark), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben zu gleichen Teilen dem Land Steiermark Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 je Beschwerde, insgesamt somit EUR 763,80, binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit dem erstangefochtenen Bescheid der belangten Behörde wurde gemäß § 47 des Steiermärkischen Landesstraßenverwaltungsgesetzes 1964, LGBl. Nr. 154/1964, die Ausführung des Ausbaues der Landesstraße Nr. 379

im Baulos "Feldkirchnerstraße - Flughafen" vom Standpunkt des öffentlichen Interesses und der mit diesem nicht in Widerspruch stehenden Interessen der Beteiligten bei plan- und beschreibungsgemäßer Ausführung, wie im Projekt des Dipl.-Ing. Bernhard K und Dipl. Ing. Dr. techn. Hans K, staatlich befugte und beeidete Zivilingenieure für Bauwesen in Graz, im Detailprojekt 2001, GZ.: 71/379 1/00-1, vom 26. Juni 2001 planlich dargelegt, unter Berücksichtigung der im Befund beschriebenen Abweichungen bzw.

Ergänzungen und Feststellungen, für zulässig erklärt.

Gleichzeitig wurden die Einwendungen der Beschwerdeführer als

unbegründet abgewiesen.

Die belangte Behörde begründete diesen Bescheid nach

Durchführung einer mehrfach erstreckten mündlichen Verhandlung im

Wesentlichen dahingehend, dass es sich bei dem gegenständlichen

Projekt um den Anschluss der L 379, Thalerhof Straße, an die

L 377, Feldkirchner Straße, im Rahmen des Gesamtkonzeptes zur

Ortsumfahrung von Feldkirchen samt Autobahn- und

Flughafenanschluss handle. Derzeit dienten die B 67,

Triester Straße, vom Süden und Norden und die rechtwinkelig an

diese Bundesstraße angeschlossene L 379, Thalerhof Straße, als

Zufahrt zum Flughaften Graz. Die B 67 verlaufe durchwegs durch das

dicht verbaute Ortsgebiet von Feldkirchen. Die Triester Straße

weise in diesem Abschnitt einen täglichen Verkehr von ca.

15.000 KFZ mit einem LKW-Anteil von 18 % auf, somit sei nahezu das gesamte Ortsgebiet durch den Durchzugsverkehr enorm belastet. Im Bereich der L 379 seien ebenso etliche Wohnhäuser situiert. Die Belastung der L 379 in diesem Bereich betrage derzeit ca.

6.100 KFZ/24 Stunden mit 9 % LKW-Anteil. Zur Entlastung des Ortsgebietes von Feldkirchen solle die L 379 bereits auf der Höhe der L 377, Feldkirchner Straße, an diese angeschlossen werden. Über einen Kreisverkehr bei km 0.730 der L 377 neu solle der projektierte Anschluss der Thalerhof Straße neu erfolgen. Dieser Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 40,0 m liege am nördlichsten Ende des Abschnittes "Verlegung der L 377". Der Kreis werde etwa 2,00 m tiefer liegen als das derzeitige Niveau, um die L 379 in gedeckter Lage unter der bestehenden L 377 durchführen zu können. Die Führung der Straße als Unterflurtrasse beginne unmittelbar vor der Kreuzung mit der L 377 und ca. 100 m südlich des Kreisverkehrs. Im leichten Linksbogen bzw. als Gerade liege die 254 m lange Unterflurtrasse etwa 5,0 m unter dem derzeitigen Gelände. Die lichte Weite der Unterführung betrage 9,50 m, die Gründung der Wände erfolge auf Streifenfundamenten. Die Herstellung dieser Fundamente sowie der aufgehenden Wände könne in offener Bauweise erfolgen. Als Überdeckung sei eine bis ca. 1,00 m starke Stahlbetonplatte vorgesehen. Nach der Aufbringung einer Isolierung und einer Schutzbetonschicht könne die gesamte Unterflurtrasse überschüttet werden. Der weitere Verlauf der Straße erfolge über ein freies Feld. Im Anschluss an den rechten Fahrbahnrand sei ein Lärmschutzdamm mit einer Höhe von ca. 3,0 m samt einer aufgesetzten Lärmschutzwand vorgesehen. Etwa 80 m nach dem südlichen Unterführungsportal erfolge der Anschluss der Trasse an die A2-Südautobahn. Dieser erfolge über etwa 200 m lange Rampen. Die L 379 selbst werde mit einem Überführungsbauwerk, das eine lichte Höhe von 5,30 m und eine lichte Weite von 2 x 25,0 m aufweise, über die A2-Südautobahn geführt. Unmittelbar nach dieser Brücke sei der südliche Autobahnknoten angelegt. Die Rampen für die Fahrtrichtung von und nach Wien seien mit einem Kreisverkehr (Durchmesser 40 m) an die geplante Trasse angeschlossen. Der weitere Verlauf der L 279 neu führe durchwegs über ebene Grundstücke, die sich in der Natur als Ackerflächen darstellten. Dabei würden als Trassierungselemente jeweils große Links- bzw. Rechtsbögen verwendet. Bei km 1,100 und km 1,650 seien Kreuzungen samt Linksabbiegespuren, die jeweils in das bestehende Wegenetz münden, angelegt. Am Ende der geplanten Umlegung sei bei der Einmündung in die bestehende L 379 ein weiterer

Kreisverkehr (Durchmesser 40 m) vorgesehen. Die bestehende L 379 mache in diesem Bereich einen rechtwinkeligen Knick von Osten nach Süden. Die neue Trasse setze sich etwa im Bereich des Bestandes nach dem beschriebenen Kreis um 130 m nach Süden fort. Nach Erfordernis würden Begleitwege entlang der Trasse mit einer befestigten Breite von 3,50 m und einer Bankettbreite von 0,50 m angelegt. Die maximale Längsneigung der Straße betrage 3,50 %, die Regelquerneigung 2,50 %, die minimalste Längsneigung 0,50 %; eine Über- oder Unterschreitung der Längsneigungen gemäß RVS liege somit nicht vor. Da sich die gesamte Anlage am Rand einer Schotterterrasse befinde, sei der Untergrund sickerfähig. Nach Möglichkeit würden die Oberflächenwässer über Mulden gesammelt und zur Versickerung gebracht. Im Bereich der Unterflurtrasse würden beidseitig Entwässerungskanäle angelegt. Am Tiefpunkt der Unterführung werde das gesammelte Oberflächenwasser dann über eine Pumpstation in eine Versickerungsmulde gefördert. (Es folgen technische Detaildaten, die im Beschwerdeverfahren nicht von Belang sind). Im Bereich der Autobahnauffahrt würden im Bereich der nördlichen Rampe Lärmschutzdämme hergestellt. Die Planung der Trasse sei unter Abwägung aller möglicher Varianten und unter Einhaltung von technischen Gesichtspunkten der "RVS" vorgenommen worden. Die Führung der L 379 neu verbinde Anliegen der Gemeinde Feldkirchen und der "HL-AG" (Hochleistungsstrecken-AG) und berücksichtige wirtschaftliche Aspekte, wie die Erschließung eines Industrieraumes und den Direktanschluss des Flughafens Graz-Thalerhof an die A2-Südautobahn.

Anlässlich der mündlichen Verhandlung vom 27. November 2001 sei von den Beschwerdeführern eingewendet worden, die Trassierung der Landesstraße sei nicht für sich allein zu betrachten und zu verhandeln, sondern im Zusammenhang mit der gleichzeitig geplanten und gesondert verhandelten 5. Änderung des Betriebsumfanges des Flughafens Graz durch Erweiterung der Flughafengrenze im östlichen bzw. nordöstlichen Teil des Flughafenareals zur Erweiterung der Flugzeugabstellflächen und zur Errichtung eines Hallenbaus durch Erweiterung der östlichen Flughafengrenze im Bereich der Flughafengebäude zur Erweiterung derselben als auch im Zusammenhang mit dem Vorhaben der geplanten Koralmbahn Graz-Klagenfurt. Die geplante Trassenführung der Landesstraße L 379 neu als Umfahrungsstraße für Feldkirchen stelle sich in diesem Zusammenhang in Wahrheit als Zufahrtsstraße für die von der Flughafenbetriebsgesellschaft geplante Erweiterung des Flughafens und den dort geplanten Hallenbau für die Luftfracht dar. Dazu habe die Flughafenbetriebsgesellschaft in der in diesem Verfahren abgeführten Verhandlung vorgebracht, dass bis zum Jahre 2015 mit einem Passagieraufkommen von 1,5 Millionen und hinsichtlich der Luftfracht mit einer Steigerung von derzeit 8.500 t auf ca. 22.000 t zu rechnen sei. Dies bedeute ein zu erwartendes Verkehrsaufkommen allein durch und für den Flughafen auf der geplanten Landesstraße, welches die geplante neue Straße als Umfahrungsstraße für Feldkirchen überhaupt nicht attraktiv erscheinen lasse, zumal sie den Umfahrungsverkehr gar nicht aufnehmen könne. Die geplante Landesstraße würde erheblichen Stau und damit nicht zumutbare Lärm- und Abgasbelästigungen mit sich bringen, weil eine hinreichende Aufnahme des zu erwartenden Verkehrs, insbesondere des zu erwartenden Luftfrachtverkehrs mangels einer entsprechenden Aufnahmemöglichkeit durch die Triesterstraße, beginnend ab der südlichen Stadtgrenze von Graz, nicht bestehe. Das so prognostizierte unvertretbare und unzumutbare Verkehrsaufkommen könne nur dadurch entflochten werden, dass die Flughafenbetriebsgesellschaft ihre Hallen für den Frachtverkehr bzw. die Flugzeugabschleppflächen auf dem westlichen Areal des bestehenden Flughafens oder auch an den daran anschließenden Grundstücken, welche auch preisgünstiger zu erwerben seien, errichte. Als Zufahrt dazu seien die bereits vorhandenen Autobahnzubringer vom "Schwarzlzentrum" über die Premmstätterstraße, Schachenwald bzw. Kasernstraße und von Kalsdorf über die Bierbaumstraße vorhanden. Demnach würde sich auch die Neuerrichtung der Autobahnabfahrt im Norden der geplanten L 379 erübrigen. Die geplante Landesstraße 379 zerschneide die Grundstücke der betroffenen Eigentümer in unzulässiger Weise, weil sie nur dem privatwirtschaftlichen Interesse der Flughafenbetriebsgesellschaft, nicht aber dem öffentlichen Interesse diene. Am sinnvollsten und für die betroffenen Grundeigentümer am wenigsten belastend und einschneidend sei eine Trassenführung als Umfahrungsstraße parallel zur Südbahn. Bei den betroffenen Grundstücken handle es sich um hochwertiges Industriegebiet ("Industriegebiet II" laut Flächenwidmungsplan), das überdies im Lärmsanierungsgebiet nach § 23 Abs. 4 Stmk. Raumordnungsgesetz 1974 liege. Dazu habe der straßenbautechnische Amtssachverständige Stellung dahingehend bezogen, dass die Erweiterung der Flughafengrenze nicht Gegenstand der gegenständlichen Genehmigung sei und die Aufnahme des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens entsprechend dem vorliegenden Projekt jedenfalls gewährleistet sei. Abgesehen von der Hauptfunktion der geplanten Umfahrungsstraße als Maßnahme zur Entlastung der Marktgemeinde Feldkirchen diene die projektierte Autobahnzu- und -abfahrt auch der Entlastung der B 67 im Abschnitt zwischen Kalsdorf und Feldkirchen. Das vorliegende Projekt der L 379 diene nicht ausschließlich der Flughafenzufahrt, vielmehr sei

unabhängig von der beabsichtigten Erweiterung bereits jetzt im Bereich der B 67 und der L 379 (alt) auf Grund der Verkehrssituation eine Verlängerung derselben auf der geplanten Trasse bis zur L 377 notwendig. Damit würden die Anliegen der Gemeinde Feldkirchen unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte wie die Erschließung eines Industrieraumes und ein Direktanschluss des Flughafens Graz-Thalerhof an die A 2 Südautobahn miteinander verbunden. Der Vorwurf der unzulässigen Zerschneidung der Grundstücke der Beschwerdeführer sei unrichtig, weil die geplante Trassenführung so gewählt worden sei, dass die Umfahrungsstraße Feldkirchen unmittelbar an die Grenzen der beabsichtigten und bereits verhandelten 5. Erweiterung des Flughafens Graz-Thalerhof angrenze. Eine Durchschneidung der betroffenen Grundstücke erfolge daher nicht, weil die westlich der Landesstraße gelegenen Grundstücksteile in weiterer Folge von der Flughafenbetriebsgesellschaft im Sinne der 5. Flughafenerweiterung erworben würden bzw. zum Teil bereits erworben worden seien. Der Vorschlag, die Trassenführung so zu wählen, dass die Umfahrungsstraße parallel zur Südbahn geführt werde, sei von der zuständigen Planungsabteilung mit dem Hinweis abgelehnt worden, dass diese Variante auf Grund der zu großen Kurvigkeit nicht als Umfahrung in das überrangige Straßennetz übernommen werden könne. Im Übrigen hätten die Beschwerdeführer keinen auf Sachverständigenebene liegenden Variantenvorschlag vorgelegt, der eine Vergleichbarkeit der Trassenführungen ermöglicht hätte. Bereits im Zuge der Überprüfung des Vorprojektes sei von der zuständigen Planungsabteilung die geforderte Linienführung abgelehnt und nicht zur Einreichung zugelassen worden. Zusammenfassend sei festzustellen, dass auch im Zusammenhang mit dem einstimmigen Gemeinderatsbeschluss der Marktgemeinde Feldkirchen auf rasche Realisierung des Projektes zur Entlastung der Ortsdurchfahrt die Errichtung der L 379 im projektierten Abschnitt im öffentlichen Interesse gelegen sei und die dagegen vorgebrachten Einwendungen nicht geeignet gewesen seien, Überlegungen hinsichtlich der Verlegung der Trasse anzustellen.

Mit dem zweitangefochtenen Bescheid der belangten Behörde wurden gemäß §§ 48 bis 50 des Landesstraßenverwaltungsgesetzes 1964 in sinngemäßer Anwendung des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954 für die Ausführung des Straßenbauvorhabens an der Landesstraße 379 im Baulos "Feldkirchner Straße -Flughafen" die im Detailprojekt 2001 der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung 2a, vom 26. Juni 2001 näher gekennzeichneten Teilflächen und sonstigen Anlagen - zu denen auch Grundstücksteilflächen der Beschwerdeführer gehören - dauernd und lastenfrei zu Gunsten des Landes Steiermark - Landesstraßenverwaltung enteignet und die Höhe der Entschädigungen im Einzelnen betragsmäßig bestimmt.

Nach Wiedergabe des zur Preisermittlung eingeholten Sachverständigengutachtens führte die belangte Behörde - soweit im Beschwerdeverfahren noch von Bedeutung - aus, die Landesstraßenverwaltung habe namens des Landes Steiermark den Antrag gestellt, die Grundstücke und sonstige Anlagen, die für die Ausführung des Straßenbauvorhabens an der Landesstraße 379 im Baulos Feldkirchner Straße - Flughafen, in Anspruch genommen werden müssten, zu enteignen. Eine Einigung über die Höhe der Entschädigung sei nicht erzielt worden und sei daher die Enteignung notwendig gewesen. Die Höhe der Entschädigung beruhe auf dem Sachverständigengutachten. Die (offenbar gemeint betragsmäßige) Entscheidung stütze sich auf die im Spruch angeführten gesetzlichen Bestimmungen sowie auf das Ergebnis der Ortsverhandlung, insbesondere auf das dabei vom gerichtlich zertifizierten Sachverständigen abgegebene Gutachten. Die Inanspruchnahme der im Spruch näher bezeichneten Grundstücke und sonstigen Anlagen, wie sie im Enteignungsplan ausgewiesen seien, sei für die von der Steiermärkischen Landesregierung genehmigte Ausführung des Straßenbauvorhabens an der Landesstraße 379 im Baulos "Feldkirchnerstraße - Flughafen" erforderlich.

Gegen diese Bescheide richten sich die vorliegenden Beschwerden, in denen Rechtswidrigkeit des Inhaltes sowie Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht werden.

Die belangte Behörde erstattete jeweils Gegenschriften, in denen sie die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerden beantragt, und legte die Verwaltungsakten vor.

Die mitbeteiligten Parteien beteiligten sich am verwaltungsgerichtlichen Verfahren nicht.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Zum erstangefochtenen Bescheid (straßenbaurechtliche Bewilligung) erklären die Beschwerdeführer in Ausführung des Beschwerdepunktes (§ 28 Abs. 1 Z. 4 VwGG), sich durch die Trassenführung gemäß den dem Bescheid zu Grunde gelegten Plänen sowie dadurch, dass diese Trassenführung nicht im öffentlichen Interesse als Umfahrungsstraße, sondern dem ausschließlich wirtschaftlichen Interesse der F Betriebsgesellschaft m.b.H. diene, beschwert zu erachten.

In Ausführung dieser Beschwerde bringen die Beschwerdeführer vor, am wenigsten belastend und einschneidend für sie sei eine Trassenführung als Umfahrungsstraße parallel zur Südbahn, die ebenfalls erweitert werden solle, und daran anschließend parallel zur Koralmbahn. Parallel dazu oder zwischen diesen beiden Bahnlinien könne die L 379 neu als Umfahrungsstraße verlaufen und als solche auch tatsächlich genützt werden. Mit der Erweiterung der bestehenden Südbahnstrecke auf ein zweites Gleis und der Errichtung der Umfahrungsstraße sowie der Koralmbahn wäre erreicht, dass die Beschwerdeführer den östlichen Teil ihrer Grundstücke für die Verwirklichung dieser Vorhaben als im öffentlichen Interesse abtreten müssten, dafür aber die westlich gelegenen restlichen Teilflächen großflächig erhalten blieben anstatt wiederum durch die dem Verfahren zugrunde liegende Trasse der geplanten Landesstraße zerschnitten zu werden. Wie im angefochtenen Bescheid auch ausgeführt, liege ein Vorprojekt vor, welches genau jene Trassenführung parallel zur Südbahn aufweise. Die Argumentation, diese Variante könne auf Grund der zu großen Kurvigkeit nicht als Umfahrung in das überrangige Straßennetz übernommen werden, sei nicht nachvollziehbar und sei auch mit der verfahrensgegenständlichen Trassenführung nicht verglichen worden. Die geplante Umfahrungsstraße weise eine Länge von rund 2 km auf und werde sowohl im Norden als auch im Süden durch je einen Kreisverkehr begrenzt, wobei diese neue Trasse auch einen leichten Linksbogen aufweise. Die Südbahn selbst sei bereits in einer Geraden ausgeführt, weshalb die parallel dazu geführte Landesstraße als Umfahrungsstraße eine zu große Kurvigkeit aufweisen solle, sei nicht nachvollziehbar. Es diene lediglich der wirtschaftlichen Vorstellung der F Betriebsgesellschaft m.b.H., diese so genannte Umfahrungsstraße möglichst nahe an das Flugplatzareal heranzuführen, um diese Straßen gemäß den Prognosen vermehrt für den Verkehr für den Flughafen bzw. für die von der

F Betriebsgesellschaft m.b.H. anzusiedelnden Spediteure zu nützen. Dafür bestehe aber auch im Hinblick auf den geplanten Direktanschluss des Flughafens an die A 2 - Südautobahn kein öffentliches Interesse. Entgegen den Ausführungen im angefochtenen Bescheid werde durch diese Maßnahme auch keineswegs eine wesentliche Entlastung der Ortsdurchfahrt erreicht, sondern ausschließlich eine neue Flughafenzufahrt geschaffen. Die

5. Erweiterung des Flughafens Graz-Thalerhof sei zwar verhandelt, bislang aber noch nicht rechtskräftig bewilligt worden. Es könne daher jedenfalls im Zeitpunkt der Bescheiderlassung von einem erweiterten Flughafenareal bis zur geplanten Landesstraße nicht ausgegangen werden. Demnach sei der Einwand der Beschwerdeführer zu berücksichtigen, dass ihre Grundstücke in unzulässiger Weise zerschnitten würden und die derzeitige Trassenführung lediglich dem privatwirtschaftlichen Interesse der F Betriebs-Ges.m.b.H. dienen solle.

Durch den zweitangefochtenen Bescheid (betreffend Enteignung) erachten sich die Beschwerdeführer - ihrem gesamten Beschwerdevorbringen zufolge - durch die ausgesprochene Enteignung in ihren subjektiv-öffentlichen Rechten verletzt. In Ausführung dieser Beschwerde bringen sie im Wesentlichen vor, nach dem angefochtenen Bescheid verlaufe die Landesstraße 379 (neu) beginnend im Süden bei der Kreuzung Flughafen-Zufahrtsstraße/Kalsdorfer Straße und ende im Norden bei der Feldkirchner Straße. Die Straße verlaufe bis zur vorspringenden Zaunecke des Flugplatzes dicht an der bestehenden Flugplatzgrenze, "ab dem Grundstück Nr. 214 des Grundstückes Nr. 44/1" nähere sich die Straße allmählich der Flugplatz-Grenze aus der

4. Flugplatzerweiterung. Dazu sei anzumerken, dass zwischen jenem Teilstück der neuen Landesstraße ab dem Grundstück Nr. 241 und der bestehenden Flugplatzgrenze aus der 4. Flugplatz-Erweiterung eine Fläche von rund 7 ha liege, welche die F Betriebs-Ges.m.b.H. im Rahmen der 5. Flugplatzerweiterung in Anspruch nehmen wolle. Ein Bescheid hierüber liege noch nicht vor. Ein Anspruch auf Enteignung setze voraus, dass die Notwendigkeit für die Herstellung und Benützung der geplanten Straße für den öffentlichen Verkehr erwiesen sei. Nur zu diesem Zwecke könne Eigentum in Anspruch genommen werden. Im angefochtenen Bescheid finde sich nicht einmal eine Erwähnung, dass die der Enteignung unterzogenen Teilflächen der Beschwerdeführer für die Neuanlegung der L 379 notwendig und diese Notwendigkeit auch erwiesen sei. Im angefochtenen Bescheid werde lediglich ausgeführt, dass die Inanspruchnahme der dem Bescheid zu Grunde liegenden Grundstücke erforderlich wäre. Das Vorbringen der Beschwerdeführer, die Inanspruchnahme dieser Teilflächen sei weder notwendig noch im öffentlichen Interesse gelegen, sei überhaupt nicht behandelt worden. Die Beschwerdeführer hätten eine zweckmäßigere Führung der Straße parallel zur Südbahn angeregt. Diese Änderung der Straßentrasse könne verlangt werden, wenn dadurch die Beanspruchung der Grundstücke vermieden oder verringert werden könne. Diesem Verlangen sei zu entsprechen, soweit dies den allgemeinen Erfordernissen der Straßenanlage entspreche und wirtschaftlich vertretbar sei. Ein zureichendes öffentliches Interesse liege nur bei konkretem öffentlichen Bedarf, Eignung der Sache zu seiner Deckung

und Unmöglichkeit anderweitiger Bedarfsdeckung vor. Zu all dem schweige die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid. Eine Prüfung der von den Beschwerdeführern vorgeschlagenen Trassenführung sei nicht vorgenommen worden. Die den Gegenstand der Enteignung bildenden Teilflächen der den Beschwerdeführern gehörigen Grundstücke dienten ausschließlich dem privatwirtschaftlichen Interesse der F Betriebs-Ges.m.b.H. mit der von dieser verfolgten 5. Änderung der Flugplatzgrenzen.

Zu beiden, infolge ihres sachlichen und rechtlichen Zusammenhanges zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen Beschwerden ist Folgendes auszuführen:

Nach § 47 Abs. 1 des Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetzes 1964 - LStVG. 1964, LGBl. Nr. 154, hat die Behörde vor Neuanlage, Verlegung oder Umbau (u.a.) einer Landesstraße den beabsichtigten Straßenbau in den in Betracht kommenden Gemeinden kundzumachen. Überdies sind hievon die bekannten Anrainer und sonstigen Beteiligten durch besondere Mitteilung zu verständigen. In diesen Verständigungen ist auch zugleich eine mündliche Verhandlung auf einen Zeitpunkt binnen zwei bis vier Wochen anzuberaumen. Von der Anberaumung der Verhandlung ist auch die Militärbehörde zu verständigen. Kommen auch Grundstücke in Betracht, die Zwecken des öffentlichen Eisenbahn- oder Luftverkehrs dienen, so ist auch die Eisenbahn- oder Luftfahrtbehörde zu benachrichtigen. Die Beteiligten sind aufzufordern, die zum Nachweis ihrer Vertretungsbefugnis nötigen Vollmachten und sonst zur Begründung ihrer Ansprüche nötigen Urkunden, Pläne u. dgl. bei der mündlichen Verhandlung vorzuweisen.

Nach Abs. 3 dieser Bestimmung hat die Landesregierung auf Grund der Ergebnisse dieser mündlichen Verhandlung mit Bescheid die Bedingungen festzusetzen, welche bei der Ausführung der beabsichtigten Straßenbauten vom Standpunkt des öffentlichen Interesses und der mit diesem nicht in Widerspruch stehenden Interessen der Beteiligten zu erfüllen sind. Der Bescheid hat sich auch auf die künftige Bestimmung und die Erhaltung jener Straßenteile zu erstrecken, welche durch den Straßenbau ihrer ursprünglichen Verkehrswidmung unmittelbar entzogen werden. Weitere Bedingungen können nachträglichen Verfügungen vorbehalten werden, insofern sich solche bei der Durchführung des Straßenbaues als notwendig erweisen. Für die Ausführung des Straßenbaues kann eine Frist bestimmt werden, die aus rücksichtswürdigen Gründen verlängert werden kann.

Gemäß § 48 Abs. 1 LStVG, in der Fassung der Novelle LGBl. Nr. 89/2002 besteht bei Neuanlage, Verlegung und Umbau von Landesstraßen (vgl. § 7 Z. 1 LStVG), sowie für die dazugehörigen baulichen Anlagen und für die Erhaltung solcher Straßen und Anlagen ein Anspruch auf Enteignung auf Grund der nach § 47 vorgenommenen Feststellungen unter der Voraussetzung, dass deren Notwendigkeit für die Herstellung und Benützung der Straße für den öffentlichen Verkehr erwiesen ist. Ebenso besteht ein Anspruch auf Enteignung hinsichtlich jener Landesstraßen, die durch das Bundesstraßen-Übernahmegesetz 2002, LGBl. Nr. 89/2002, als Landesstraßen übernommen wurden und für die bereits vor der Übernahme durch das Land eine Verordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 bestanden hat. Zu diesem Zweck kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung oder Aufhebung von dinglichen Rechten an solchen Liegenschaften durch Enteignung in Anspruch genommen werden. Auch können hiefür durch Enteignung die zur Gewinnung von Steinen, Schotter, Sand u. dgl., dann für die Anlage von Ablagerungsplätzen, Zufahrten, Park- und Abstellplätze, Haltestellenbuchten Straßenwärterhäusern und anderen Baulichkeiten erforderlichen Grundstücke erworben werden.

Gemäß § 50 Abs. 1 Stmk. LStVG entscheidet die im § 49 genannte Behörde über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahnenteignungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist. Kommen hiebei Grundstücke in Betracht, die öffentlichen Zwecken dienen, so ist im Einvernehmen mit den zur Wahrung dieser öffentlichen Interessen zuständigen Behörden vorzugehen.

Nach Abs. 2 leg. cit. hat das Enteignungserkenntnis zugleich eine Bestimmung über die Höhe der Entschädigung zu enthalten. Diese ist auf Grund der Schätzung beeideter unparteiischer Sachverständiger unter Beobachtung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahnenteignungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, aufgestellten Grundsätze zu ermitteln. Insbesondere hat der Wert der besonderen Vorliebe sowie die Werterhöhung, welche der Gegenstand der Enteignung infolge der Anlage der Straße erfährt, bei der Berechnung der Entschädigung außer Betracht zu bleiben.

Nach Abs. 3 dieser Bestimmung kann jeder der beiden Teile, wenn er sich durch den Bescheid der im § 49 genannten Behörde über die Höhe der Entschädigung benachteiligt erachtet, innerhalb 8 Wochen nach Rechtskraft des

Enteignungsbescheides die Feststellung des Betrages der Entschädigung bei jenem Bezirksgericht begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Wird die gerichtliche Entscheidung angerufen, so tritt der Bescheid der Behörde über die Höhe der zu leistenden Entschädigung mit dem Zeitpunkt der Anrufung des Gerichtes außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Entscheidung kann nur mit Zustimmung des Gegners zurückgezogen werden. Die Höhe der im Verwaltungsweg festgesetzten Entschädigung kann mit Berufung nicht angefochten werden.

Gemäß Abs. 4 leg. cit. kann der Vollzug des rechtskräftigen Enteignungserkenntnisses nicht gehindert werden, sobald der von der Behörde ermittelte Entschädigungsbetrag oder eine Sicherheit für die erst nach Vollzug der Enteignung zu leistende Entschädigung gerichtlich erlegt ist.

Nach Abs. 5 leg. cit. sind auf gerichtliche Verfahren zur Ermittlung der Entschädigung, auf deren Feststellung durch Übereinkommen sowie auf die Wahrnehmung der Ansprüche, welche dritten Personen aus der Entschädigung auf Grund ihrer dinglichen Rechte zustehen, die Bestimmungen des Eisenbahnenteignungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, sinngemäß anzuwenden.

Schwerpunkt der oben dargestellten Einwendungen der Beschwerdeführer ist in beiden Verfahren die (unter verschiedenen Gesichtspunkten ausgeführte) Bestreitung des öffentlichen Interesses an der geplanten Trassierung und die für sie daraus durch die Zerschneidung ihrer Grundstücke eintretende besonders große Belastung. Diese Einwendungen hätten nur unter der Voraussetzung berücksichtigt werden können, dass die geltend gemachten privaten Interessen mit dem öffentlichen Interesse an dem beabsichtigten Straßenprojekt vereinbar gewesen wären (vgl. § 47 Abs. 3 LStVG).

Diese Vereinbarkeit wurde im Beschwerdefall verneint. Die belangte Behörde hat ihren (erstangefochtenen) Bescheid, mit welchem sie die straßenbaurechtliche Bewilligung erteilt und die dagegen erhobenen Einwendungen der Beschwerdeführer abgewiesen hat, im Wesentlichen auf das eingeholte Sachverständigengutachten gestützt, in welchem das öffentliche Interesse an einer Umfahrung des Ortszentrums Feldkirchen in Verbindung mit der Schaffung einer Autobahnanbindung des Flughafens Graz - Thalerhof an die A 2 sowie die Zweckmäßigkeit dieses Straßenverlaufs unter Berücksichtigung der Gesamtplanungen der

5. Flughafenerweiterung, des Ausbaus der Südbahnstrecke und der Koralmbahn eindeutig und uneingeschränkt bejaht wird. Das bedeutet aber auch, dass diese Trassierung entgegen der Darstellung der Beschwerdeführer keineswegs "nur" im einzelbetrieblichen Interesse der F Betriebsges.m.b.H. liegt. Dass ein grundsätzliches öffentliches Interesse sowohl an einer Verlegung des Durchzugsverkehrs aus dem Ortsgebiet als auch an einer Schnellverbindung zwischen Südautobahn und Flughafen gegeben ist, liegt auch auf der Hand, zumal nach den vorliegenden Plänen derzeit der gesamte aus Richtung Graz kommende Durchzugsverkehr, einschließlich des Flughafenzubringerverkehrs, durch den Ortskern von Feldkirchen fließt und eine Umfahrung des Ortsgebietes auch in Anbetracht der prognostizierten Verkehrssteigerungen erforderlich erscheint. Ebenso erscheint es nicht von vornherein unzweckmäßig, die weiteren Planungen betreffend die 5. Flughafenerweiterung (mittlerweile bewilligt mit dem zur hg. Zl. 2002/03/0316 bekämpften Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. Oktober 2002) in die nunmehrige Projektierung einzubeziehen, wobei auf die von den Beschwerdeführern aufgeworfene Frage nach der Zweckmäßigkeit des betriebswirtschaftlichen Konzepts der F Betriebsges.m.b.H. hinsichtlich der geplanten Nutzung der Erweiterungsflächen im Rahmen des straßenbaurechtlichen Genehmigungsverfahrens nicht einzugehen war, weil die Darlegungen des Sachverständigen, auf welchen der Bescheid der belangten Behörde beruht, nicht als unschlüssig oder mit den Denkgesetzen in Widerspruch stehend erkannt werden können.

Die Beschwerdeführer sind dem das öffentliche Interesse an der geplanten Trassenführung der L 379 neu bestätigenden Sachverständigengutachten, welches von der belangten Behörde als schlüssig und nachvollziehbar ihrer Entscheidung zugrunde gelegt worden war, im Verwaltungsverfahren nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten (vgl. etwa das hg. Erkenntnis vom 18. September 2003, Zl. 2000/06/0015). Im Rahmen seiner nur die Schlüssigkeit des Gutachtens und die Vollständigkeit der diesem zugrundeliegenden Sachverhaltsannahmen betreffenden Überprüfung der behördlichen Beweiswürdigung kann aber der Verwaltungsgerichtshof aus den bereits oben dargelegten Gründen keine Rechtswidrigkeit darin erkennen, dass die belangte Behörde das eingeholte Gutachten zur Frage des Vorliegens eines öffentlichen Interesses zur Grundlage ihrer Entscheidung gemacht hat. Ist aber das Vorliegen des öffentlichen Interesses für eine beabsichtigte Straße zu bejahen, dann ist auch die Zweckmäßigkeit eines solchen Projekts als gegeben anzunehmen. Bestehen mehrere Möglichkeiten, den dem

Straßenbauvorhaben zugrundeliegenden Zweck zu erreichen, hat die Behörde aus diesen vor dem Hintergrund des verfassungsrechtlich gewährleisteten Rechts auf Achtung des Eigentums jene auszuwählen, durch welche die gelindeste Beeinträchtigung des Eigentums bewirkt wird. Zu letzterem haben die Beschwerdeführer aber nicht Konkretes vorgebracht.

Da sich aus den vorstehend dargelegten Erwägungen Zweifel am Vorliegen eines öffentlichen Interesses an der gegenständlichen Umfahrungs- und Flughafenzubringerstraße L 379 neu in ihrem projektierten Verlauf nicht ergeben haben, kann eine inhaltliche oder verfahrensrechtliche Rechtswidrigkeit des erstangefochtenen Bescheides nicht erkannt werden.

Hinsichtlich des zweitangefochtenen Bescheides übersehen die Beschwerdeführer, dass im Enteignungsverfahren lediglich die Notwendigkeit der Enteignung, nicht jedoch die Notwendigkeit der Herstellung der Straße zu prüfen ist, die ausschließlich Gegenstand der straßenbaurechtlichenBewilligung ist. Dass aber im Beschwerdefall - ausgehend von der im öffentlichen Interesse liegenden bewilligten Trassierung der L 379 neu laut den vorliegenden Plänen - die beantragte Enteignung der betroffenen Liegenschaftsteile für die Herstellung der geplanten - und mit dem erstangefochtenen Bescheid rechtmäßig für notwendig befundenen - Straße nicht oder nicht in diesem Umfange notwendig sei, wurde von den Beschwerdeführern nicht behauptet und ist auch für den Verwaltungsgerichtshof nicht ersichtlich. Auch dieser Bescheid erweist sich somit als nicht rechtswidrig.

Aus diesen Gründen waren beide Beschwerden gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2003, BGBl. II Nr. 333.

Wien, am 18. Dezember 2003

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2003:2002060079.X00

Im RIS seit

05.02.2004

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at