jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2003/10/14 2002/05/0307

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 14.10.2003

Index

L85004 Straßen Oberösterreich;
40/01 Verwaltungsverfahren;

Norm

AVG §13 Abs1;
AVG §59 Abs1;
LStG OÖ 1991 §11;
LStG OÖ 1991 §13 Abs1;
LStG OÖ 1991 §13 Abs2;
LStG OÖ 1991 §31;
LStG OÖ 1991 §32;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident DDr. Jakusch und die Hofräte Dr. Giendl, Dr. Kail, Dr. Pallitsch und Dr. Waldstätten als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Thalhammer, über die Beschwerde 1. des Maximilian Lamm und 2. der Albertina Lamm, beide in Schleißheim, vertreten durch Dr. Peter Wiesauer und Mag. Johannes Mühllechner, Rechtsanwälte in 4020 Linz, Graben 21/3, gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 4. Februar 2002, Zl. BauR- 250967/12-2001/Ba/Pa, betreffend straßenrechtliche Bewilligung (mitbeteiligte Partei: Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben dem Land Oberösterreich insgesamt Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 (als Rechtsträger der belangten Behörde) und EUR 991,20 (als mitbeteiligte Partei) binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Verordnung der Oberösterreichischen Landesregierung betreffend die Umlegung einer Landesstraße vom 15. September 1999, LGBl. Nr. 77/1999, wurde auf Grund des § 11 Abs. 1, 3 und 5 in Verbindung mit § 8 Abs. 1 des O.ö. Straßengesetzes 1991, LGBl. Nr. 84, zuletzt geändert durch das Landesgesetz LGBl. Nr. 71/1998, wie folgt verordnet:

"§ 1

(1) Folgender neu herzustellender Abschnitt der Traunufer Straße (Landesstraße Nr. 563 laut Verzeichnis der Landesstraßen Oberösterreichs) wird - soweit er nicht bereits Landesstraße ist - dem Gemeingebrauch gewidmet und als Landesstraße eingereiht: Der neu herzustellende Abschnitt zweigt bei km 22,118 (neu) von der bestehenden Trasse nach Süden ab, beschreibt hierauf einen Bogen nach Westen, verläuft dabei von km 22,367 (neu=alt-km 22,618) bis km 22,403 (neu=alt-km 22,654) auf der derzeitigen Trasse der Traunufer Straße, führt sodann nach Westen weiter und bindet bei km 22,573 (neu) wieder in die bestehende Trasse ein.

(2) Der zwischen km 22,654 (alt) und km 22,812 (alt) gelegene bisherige Abschnitt der Traunufer Straße wird als Landesstraße aufgelassen. Die Auflassung wird mit der Verkehrsübergabe des neu herzustellenden Straßenabschnitts (Abs. 1) wirksam.

§ 2

(1) Die Einreihung des Abschnittes der Traunufer Straße (Landesstraße Nr. 563 laut Verzeichnis der Landesstraßen Oberösterreichs) von km 22,118 (alt) bis km 22,618 (alt) als Landesstraße wird aufgehoben.

(2) Die Aufhebung der Einreihung des Abschnitts der Traunufer Straße (Abs. 1) als solche wird mit der mit Verordnung des Gemeinderates der Gemeinde Schleißheim eingereihten Abschnittes dieser Straße als Gemeindestraße bzw. mit Verkehrsübergabe als neu herzustellenden Abschnitts der Traunufer Straße (§ 1 Abs. 1) wirksam.

§ 3

Die genaue Lage der neuen und alten Trasse der Traunufer Straße ist aus dem Verordnungsplan im Maßstab 1 : 2.000 zu ersehen, der beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung und beim Gemeindeamt Schleißheim aufliegt.

§ 4

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

Mit Eingabe vom 30. Mai 2001 beantragte die mitbeteiligte Partei (Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung) die Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung für die "Umfahrung Schleißheim" der Landesstraße L 563, Traunufer Straße unter Bezugnahme auf die vorgelegten Projektsunterlagen. Die Trassenführung des eingereichten Projektes liegt innerhalb der Linienführung der erwähnten Trassenverordnung LGBl. Nr. 77/1999.

Die Beschwerdeführer sind Eigentümer des Grundstückes Nr. 348/2 der Liegenschaft EZ. 228, KG Schleißheim, auf welcher das Wohnhaus Blindenmarkter Straße 2 (vormals Schleißheim Nr. 80) errichtet ist. Dieses Grundstück (zum Teil auch das Wohnobjekt) liegt innerhalb eines Bereiches von 25 m neben der projektierten Straße. In der mündlichen Verhandlung erhoben die Beschwerdeführer Einwendungen.

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid bewilligte die Oberösterreichische Landesregierung die Umlegung bzw. den Umbau der L 563, Traunufer Straße, im Baulos "Umfahrung Schleißheim", im Gebiet der Gemeinde Schleißheim nach Maßgabe der bei der mündlichen Verhandlung vorgelegenen Projektsunterlagen unter Nebenbestimmungen. Die von den Beschwerdeführern erhobenen Einwendungen wurden - soweit diesen nicht durch Auflagen entsprochen worden ist - abgewiesen bzw. als unzulässig zurückgewiesen. In der Begründung des angefochtenen Bescheides führte die belangte Behörde aus, die Ortsdurchfahrung Schleißheim winde sich derzeit S-förmig durch das mehr oder weniger geschlossene Ortsgebiet. Durch die geplante Neutrassierung werde eine Schleife des S-förmigen Verlaufes abgeschnitten; dadurch ergebe sich eine Verkürzung der Ortsdurchfahrt. Durch den derzeit vorhandenen Straßenverlauf seien geringe Sichtweiten auf Zufahrten gegeben; dadurch entstünden - zusammen mit der geringen Fahrbahnbreite - durch den unübersichtlichen Verlauf der Straße besondere Gefahrenmomente. Durch die Verlegung der Straße werde der eigentliche Ortskern von Schleißheim umfahren; die Straße führe nunmehr weitestgehend durch unverbautes Gebiet. In den Genuss der Verkehrsberuhigung kämen der Kindergarten, die Schule, das Gemeindeamt, der Kirchenvorplatz und zahlreiche Anrainer. Laut Umweltbericht vom 18. März 1998, der sowohl für die Verordnung nach § 11 O.ö. Straßengesetz 1991 als auch für den straßenrechtlichen Bewilligungsbescheid Grundlage gewesen sei, sei erklärtes Projektsziel das Ausschalten von Verkehrsrisken innerhalb der Ortsdurchfahrt sowie die Entlastung des Ortskerns vom Durchzugsverkehr. Der technische Amtssachverständige habe auch die derzeit vorhandenen geringen Sichtweiten auf Grundstückszufahrten und die besonderen Gefahrenmomente, hervorgerufen durch eine unzureichende Fahrbahnbreite und einen unübersichtlichen Straßenverlauf, als Grundlage für die Erforderlichkeit des Straßenprojektes herangezogen. Durch Umlegung bzw. den Umbau der Straße könnten diese Gefährdungspotenziale ausgeschaltet werden. Das Verkehrsbedürfnis sei daher als erwiesen anzunehmen. Die Wirtschaftlichkeit der

Baumaßnahme sei nicht Prüfungsgegenstand; die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung könne durch die verordnete Trasse nur mehr eingeschränkt geprüft werden. Die gewählte Trassenführung gebe die Errichtung von Brückenbauwerken zwingend vor. Der belangten Behörde sei daher im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren die Prüfung des Wirtschaftlichkeitskriteriums mehr oder weniger entzogen. Der straßenbautechnische Amtssachverständige habe im Übrigen das gegenständliche Projekt als wirtschaftlich beurteilt. Der derzeitige Zustand der Straße gewährleiste wegen der vorhandenen Gegebenheiten (geringe Fahrbahnbreite, unzureichende Sichten u. dgl.) keine sichere Befahrbarkeit. Diese baulicherseits vorhandenen Gefahrenelemente könnten durch die Neuanlage der Straße ausgeschaltet werden. Für das vorhandene Projekt liege eine naturschutzrechtliche Bewilligung vor, welche auch eine ökologische Begleitplanung vorsehe. Auf Grund der vorliegenden Sachverständigengutachten sei als erwiesen anzunehmen, dass bei projektsgemäßer Umsetzung des beantragten Vorhabens und bei Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen eine wesentliche Beeinträchtigung der ökologischen Funktionsfähigkeit des Schleißbaches durch das gegenständliche Straßenvorhaben vermieden werde. Bezüglich der behaupteten Beeinträchtigungen der Nachbarn sei darauf hinzuweisen, dass ein schalltechnischer Messbericht erstellt worden sei, aus welchem hervorgehe, dass sich beim Messpunkt DMP 2 (Grundstück der Beschwerdeführer) ein mittlerer LA,eq-Wert von 44,6 dB im Nachtzeitraum und von 56,2 dB im Tageszeitraum ergebe. Der Sachverständige habe für das Objekt der Beschwerdeführer "für den Prognosezustand 2008" ein LA,eq von rund 46 dB für die Nacht und für den Tag von rund 55 dB errechnet. In der Dienstanweisung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, Stand Dezember 1999, die zwecks Gleichbehandlung von Bundes- und Landesstraßen im Regierungsbeschluss vom 10. Juni 1985 auch für Landesstraßen übernommen worden sei, seien die Immissionsgrenzwerte für geplante und bestehende Straßen mit 50 dB bei Nacht und 60 dB bei Tag festgelegt worden. Davon ausgenommen seien geplante Straßen in besonders ruhigen Gebieten; das seien Gebiete mit einem Fremdgeräuschpegel (bei dem aber Bahn- und Fluglärm nicht zu berücksichtigen seien) von weniger als 40 dB bei Nacht und 50 dB bei Tag, sodass in diesen Fällen die verminderten Grenzwerte von 45 dB für Nacht und 55 dB für den Tag gelten. Die Beschwerdeführer hätten die angenommene Richtigkeit der Verkehrsbelastung und den schalltechnischen Messbericht infolge nunmehr geänderter Verhältnisse in Frage gestellt. Ihrer Ansicht nach sei von einem wesentlich höheren Verkehrsaufkommen auszugehen. Wenngleich es zutreffe, dass die Messergebnisse der TAS Schreiner GmbH vier bzw. fünf Jahre zurück lägen, so könnten diese dennoch als geeignete Beurteilungsgrundlagen herangezogen werden. Eine vom Amtssachverständigen selbst durchgeführte Kontrollmessung am Tag der ergänzenden mündlichen Verhandlung habe nämlich beispielweise ergeben, dass die Immissionen der nunmehr still gelegten "Zachhubermühle" keinen nennenswerten Einfluss auf den energieäquivalenten Dauerschallpegel genommen hätten. Die benzinbetriebene Motorsense habe nach den Angaben des Amtssachverständigen zwar einzelne Halbstundenwerte beeinflusst, diese Werte seien aber für die Beurteilung unberücksichtigt geblieben. Die dem Projekt zu Grunde liegenden Verkehrsdaten beruhten einerseits auf einer am 17. Oktober 1996 durchgeführten Verkehrszählung und andererseits auf einer 24-Stundenzählung am 5. und 6. Dezember 2001; diese Verkehrszählungen seien als Grundbelastung von Schleißheim angenommen worden. Für die belangte Behörde gebe es keinen Grund, diese Daten nicht als Grundlage für die Beurteilung der hier zu prüfenden Immissionsbelastungen heranzuziehen. Die Beschwerdeführer gingen zwar von einer höheren Verkehrsbelastung und damit von einem höheren Prognosewert aus, mit den dem Stand der heutigen Technik entsprechenden Verkehrszählungen, wie sie von der Bewilligungswerberin vorgelegt worden seien, könnten sie jedoch ihre Behauptungen nicht untermauern. Die von der TAS Schreiner GmbH vorgelegten Unterlagen (Messbericht und schalltechnische Berechnungen) seien vom lärmtechnischen Amtssachverständigen geprüft und als nachvollziehbar und schlüssig beurteilt worden. Unter Berücksichtigung des aktuellen und für das Jahr 2008 hochgerechneten Verkehrsaufkommens ergäben sich somit beim Wohnhaus der Beschwerdeführer Prognosewerte von LA,eq 47 dB in der Nacht und 56 dB am Tag. Hochgerechnet auf das Jahr 2012 ergebe sich eine Zunahme von 0,5 dB. Vom beigezogenen Amtssachverständigen sei das Gebiet im Bereich der Liegenschaft der Beschwerdeführer auf Grund des geringen Fremdgeräuschpegels als "ruhig" im Sinne der zitierten Dienstanweisung eingestuft worden. Damit seien hier die verminderten Grenzwerte von 45 dB für die Nacht und 55 dB für den Tag maßgeblich und nicht - wie von den Beschwerdeführern gefordert - 30 dB bei Nacht und 40 dB für den Tag. Rechtsgrundlagen oder Richtlinien für die Anwendung dieser Schallpegel (30 dB bzw. 40 dB) hätten von den Beschwerdeführern nicht genannt werden können. Das Ergebnis der herangezogenen Beurteilung sei aber - gemessen an der Dienstanweisung des Bundes -

eine Grenzwertüberschreitung. Auf Grund der errechneten Prognosewerte einerseits und der hier maßgeblichen Grenzwerte andererseits sei laut Dienstanweisung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, Stand

Dezember 1999, bei Grenzwertüberschreitungen der Einsatz von entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, soweit diese technisch durchführbar und im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbar seien. Als Schutzmaßnahmen kämen straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen (wie Dämme, Wände sowie deren Kombinationen) aber auch objektseitige Maßnahmen für Räume, die überwiegend Schlaf- und Wohnbedürfnissen dienten (Schlafzimmer, Wohnzimmer, Wohnküchen, etc.) in Frage, wobei die jeweilige Maßnahme den Verkehrslärm so weit reduzieren sollte, dass der Immissionsgrenzwert erreicht werde. Um dem Ziel der Dienstanweisung - nämlich die Verminderung des zu erwartenden Verkehrslärms - gerecht zu werden, seien vom lärmtechnischen Sachverständigen die Förderung (der Einbau) von sechs Lärmschutzfenstern an den der zukünftigen Umfahrung zugewandten Gebäudefassaden vorgeschlagen worden. Entsprechend der zitierten Dienstanweisung müssten Fenster ein bewertetes Schalldämmmaß nach ÖNORM B 8115 von mindestens 38 dB, höchstens jedoch 45 dB aufweisen. Um eine Herabsetzung der zu erwartenden Lärmimmissionen - mindestens bis zu den hier relevanten Grenzwerten - zu erreichen, werde daher der Projektswerberin die Förderung (der Einbau) von sechs Lärmschutzfenstern einschließlich eines Schalldämmlüfters (Hinweis auf Spruchabschnitt I., Auflagen 14. und 15.) gemäß der hier maßgeblichen Dienstanweisung vorgeschrieben. Mit diesen Auflagen werde der hier anzuwendenden Dienstanweisung, die auch Grundlage des lärmtechnischen Gutachtens sei, entsprochen. Damit sei auch dem von den Beschwerdeführern sinngemäß dokumentierten Anspruch für den Einbau von schalldichten Fenstern entsprochen. Ob allerdings anstatt des tatsächlichen Einbaus von derartigen Fenstern - wie gefordert - eine Abfindung in Geld möglich bzw. zulässig sei, sei keine für das straßenrechtliche Bewilligungsverfahren relevante Frage und somit ohne Belang, zumal auch die Dienstanweisung diesbezüglich keinen Anhaltspunkt biete. Neben dem Geldersatz für die Lärmschutzfenster sei von den Beschwerdeführern auch die Anbringung von Lärmschutzwänden an der Grundgrenze verlangt worden. Wie bereits dargelegt, stelle nach der Dienstanweisung auch eine straßenseitige Lösung eine Möglichkeit zur Lärmminderung dar. Für straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen sei in der Dienstanweisung eine Mindestwirksamkeit von 5 dB vorgeschrieben. Nach den Ausführungen des straßenbautechnischen Amtssachverständigen sei im vorliegenden Fall aber davon auszugehen, dass auf Grund der topographischen Verhältnisse diese Mindestwirkung hier nicht erreicht werden könne. Aus diesem Grund scheide die Anbringung einer straßenseitigen Lärmschutzmaßnahme aus, weshalb auch dem diesbezüglichen Antrag der Beschwerdeführer nicht stattzugeben gewesen sei. Da von den Beschwerdeführern weder das lärmtechnische noch das straßenbautechnische Gutachten an sich, somit deren Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit in geeigneter Weise bekämpft worden sei, könnten diese Gutachten - ohne Aufnahme weiterer Beweise - der Entscheidung zu Grunde gelegt werden. Die Beschwerdeführer hätten auch eine weitere Belästigung durch Abgase behauptet. Zur Überprüfung dieses Einwandes sei ein lufttechnisches Projekt ausgearbeitet worden. Dieses baue im Wesentlichen auf den schalltechnischen Berechnungen der TAS Schreiner GmbH auf. Im lufttechnischen Projekt des technischen Büros für Umweltschutz Dr. Greßlehner vom 28. August 2001 seien die zu erwartenden Immissionsauswirkungen beim Wohnobjekt der Beschwerdeführer hinsichtlich der Schadstoffe Schwefeldioxid (SO_2), Stickstoffoxid (NO_2), Kohlenmonoxid (CO) und Benzol (Be) als Zusatz- bzw. Gesamtbelastung dargestellt. Auf Grund dieser Berechnungsergebnisse werde im lufttechnischen Projekt ausgeführt, dass "auch nach Realisierung des geplanten Projektes Umfahrung Schleißheim beim Wohnobjekt Lamm mit keinen Grenzwertnäherungen bzw. Grenzwertüberschreitungen bei den Luftschadstoffen zu rechnen" sei. Zusammenfassend komme der luftreinhaltetechnische Amtssachverständige zum Ergebnis, dass die im lufttechnischen Projekt der Berechnung zu Grunde gelegten Eingangsdaten für die Berechnung der Immissionsauswirkungen aus Sicht der Luftreinhaltung nachvollziehbar und schlüssig seien. Es könne daher die im Projekt getroffenen Aussage, dass nach Realisierung des Projektes "Umfahrung Schleißheim" beim Wohnobjekt Lamm mit keinen Grenzwertnäherungen bzw. Grenzwertüberschreitungen bei den Luftschadstoffen zu rechnen sei, bestätigt werden. Dieses Gutachten sei von den Beschwerdeführern in der Sache selbst in keinster Weise in Zweifel gezogen worden. Auflagen zur Abwehr unzumutbarer Abgasimmissionen seien daher nicht vorzuschreiben gewesen. Bei Beurteilung der Luftschadstoffe sei der beigezogene medizinische Amtssachverständige zum Schluss gekommen, dass diese deutlich unter jenen Werten lägen, die für den Gesundheitsschutz zu fordern seien; erhebliche Gesundheitsstörungen oder Gesundheitsgefährdungen seien daher nicht zu erwarten. Hinsichtlich des festgestellten Lärms habe der medizinische Amtssachverständige für den vorbeugenden Gesundheitsschutz für Gebiete mit ständiger Wohnnutzung einen Schallpegel von 55 dB $LA_{,eq}$ im Freien angegeben; für die Nachtzeit wäre ein um 10 dB reduzierter Wert erforderlich, um einen ruhigen und erholsamen Schlaf sicher zu stellen. Wegen der Überschreitung der Immissionsgrenze von 45 dB in der Nacht und 55 dB am Tag seien vom medizinischen Amtssachverständigen

daher - unabhängig von der Dienstanweisung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, Stand Dezember 1999 - Maßnahmen zum Anrainerschutz gefordert worden. Aus medizinischer Sicht seien die vom lärmtechnischen Sachverständigen befürworteten Lärmschutzfenster ein geeignetes Mittel, die Belastungen zu reduzieren und somit nachhaltige gesundheitliche Wirkungen auszuschließen. Zusammenfassend könne daher gestützt auf die eingeholten Gutachten festgehalten werden, dass die durch den Straßenverkehr verursachten Lärm- und Abgasimmissionen durch die Förderung (den Einbau) von Lärmschutzfenstern mit einem wirtschaftlich vertretbaren Aufwand so weit herabgesetzt werden könnten, dass nachteilige Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer auszuschließen seien. Die von den Beschwerdeführern aufgezeigten Gefahren, von der Straße abfließende Oberflächenwässer könnten in ihre Garagen eindringen, seien nicht begründet. Nach den Ausführungen des technischen Amtssachverständigen sei das eingereichte Projekt so konzipiert, dass von der Straße abfließende Oberflächenwässer - auf Grund der Querneigung - vom Haus der Beschwerdeführer ferngehalten würden.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde. Die Beschwerdeführer erachten sich durch den angefochtenen Bescheid in ihrem Recht "auf Versagung der straßenrechtlichen Bewilligung zufolge Widerspruches mit den Grundsätzen des § 13 Abs. 1 und 2 sowie sonstigen entgegen stehende Bestimmungen des O.ö. Straßengesetzes 1991, insbesondere gemäß § 14 O.ö. Straßengesetz 1991, sowie in ihrem Recht auf Herabsetzung der Beeinträchtigungen gemäß § 14 O.ö. Straßengesetz 1991 durch Lärmschutzmaßnahmen im Projekt im Falle einer Bewilligung, sowie in ihrem Recht auf Zuspruch einer angemessenen Entschädigung nach dem O.ö. Straßengesetz 1991, sofern nicht durch Vorschreibungen, Bedingungen und Auflagen von Lärmschutzeinrichtungen die Beeinträchtigungen herabgesetzt werden können, verletzt". Sie machen Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend.

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

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Aus der Antragsbedürftigkeit der straßenbaurechtlichen Bewilligung folgt, dass die Behörde über das Begehren der antragstellenden Landesregierung (Straßenverwaltung), wie es sich aus dem Ansuchen, den Plänen und der Beschreibung ergibt, abzusprechen hat (vgl. hiezu das hg. Erkenntnis vom 16. Dezember 1997, Zl. 97/05/0131). Es ist zulässig, im Spruch eines Bescheides auf außerhalb des Bescheides gelegene Schriftstücke oder Pläne Bezug zu nehmen und deren Aussagen und Darstellungen rechtlich in den normativen Bescheid zu integrieren und solcher Art zum Inhalt des rechtserzeugenden oder rechtsfeststellenden Bescheides zu machen, sofern der Bescheidspruch den Integrationsakt unzweifelhaft klarstellt und die im Spruch genannten Unterlagen, Beilagen, Pläne, Befundausführungen oder Erklärungen in Verhandlungsschriften ihrerseits das für den jeweiligen Abspruch nötige Bestimmtheitserfordernis erfüllen (vgl. hiezu das hg. Erkenntnis vom 25. März 1997, Zl. 96/05/0263).

Im Spruch des angefochtenen Bescheides hat die belangte Behörde die beantragte straßenbaurechtliche Bewilligung unter Hinweis auf die bei der mündlichen Verhandlung vorgelegenen Projektsunterlagen erteilt und auch ausgesprochen, dass die Ausführung des Straßenbaus projektsgemäß zu erfolgen hat (Auflage 1). Die in der Verhandlung vorgelegenen Pläne wurden von der belangten Behörde auch ausdrücklich als Projektsgegenstand des Beweisverfahrens bezeichnet; auf diesen Plänen wurde auch vermerkt, dass sie Bestandteil des straßenrechtlichen Bewilligungsbescheides sind. Entgegen dem Beschwerdevorbringen wird daher der angefochtene Bescheid dem Bestimmtheitsgebot des § 59 Abs. 1 AVG gerecht.

Die Beschwerdeführer werfen der belangten Behörde im Wesentlichen Verletzung von Verfahrensvorschriften vor. Die belangte Behörde soll den entscheidungswesentlichen Sachverhalt nicht vollständig ermittelt haben. Mit ihrem umfangreichen Vorbringen versuchen die Beschwerdeführer nachzuweisen, dass die belangte Behörde keine Abwägung der im § 13 Abs. 1 O.ö. Straßengesetz 1991 (in der Folge: OöStrG) aufgezählten Schutzgüter im Sinne des Abs. 3 dieser Gesetzesstelle vorgenommen und daher die im Gesetz genannten, im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren zu berücksichtigten Grundsätze nicht beachtet habe.

Zu diesem Vorbringen ist vorweg festzuhalten, dass im Beschwerdefall die auf § 11 Abs. 1, 3 und 5 i.V.m. § 8 Abs. 1 OöStrG gestützte Verordnung der O.ö. Landesregierung vom 15. September 1999, LGBl. Nr. 77/1999, (Trassenverordnung) vorliegt, die bei Erlassung des straßenrechtlichen Bewilligungsbescheides für das vorliegende Straßenprojekt maßgeblich ist. Abgesehen davon, dass die Beschwerdeführer vom Vorhaben der mitbeteiligten

Antragstellerin offenbar nicht als Eigentümer betroffener Grundstücke berührt sind und daher im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren keine Parteistellung gemäß § 31 Abs. 3 Z. 2 OöStrG haben, sie also nur als Anrainer gemäß § 31 Abs. 3 Z. 3 leg. cit. subjektiv-öffentliche Rechte geltend machen konnten, darf die Behörde in einem straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren nach § 31f OöStrG bei Vorliegen einer Trassenverordnung nach § 11 OöStrG die Entsprechung des Vorhabens mit den Grundsätzen des § 13 Abs. 1 und 2 OöStrG nur mehr in einem eingeschränkten Umfang prüfen (vgl. hiezu das hg. Erkenntnis vom heutigen Tag, Zl. 2001/05/1171, auf dessen Begründung gemäß § 43 Abs. 2 VwGG verwiesen wird). Nur in dem Fall, dass bei der im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren gebotenen Konkretisierung des Straßenvorhabens eine Änderung der Sachverhaltsgrundlagen im Vergleich zum Verfahren betreffend die Erlassung der Trassenverordnung eingetreten ist, die eine weiter gehende Prüfung der im § 13 Abs. 1 und 2 OöStrG genannten Grundsätze erfordert, weil sie im Verfahren zur Erlassung der Trassenverordnung noch nicht (ausreichend) berücksichtigt werden konnten, hat eine Bedachtnahme auf diese im § 13 Abs. 1 und 2 OöStrG für die Herstellung der Straße genannten Grundsätze im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren zu erfolgen und darf diesbezüglich eine Ergänzung des Verfahrens vorgenommen werden, worauf die Parteien - insoweit ihre Rechte hievon betroffen sind - auch dringen können. Die betroffenen Grundeigentümer können daher im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren nur mehr geltend machen, dass innerhalb der von der Trassenverordnung vorgegebenen Linienführung eine sie weniger belastende Ausbauweise (in Lage und Form) der Straße gewählt werde, sofern dies nach den von der Behörde zu beachtenden Grundsätzen des § 13 OöStrG möglich ist und kein Widerspruch zur Trassenverordnung entsteht. Im erwähnten hg. Erkenntnis vom heutigen Tag, Zl. 2001/05/1171, hat der Verwaltungsgerichtshof näher begründet ausgeführt, dass schon mit der Erlassung der Verordnung gemäß § 11 OöStrG das öffentliche Interesse an der Herstellung der Straße festgestellt ist und die dort vorgenommenen Festlegungen, insbesondere die Linienführung der Straße im festgelegten Rahmen, das straßenrechtliche Bewilligungsverfahren präjudizieren.

Die Beschwerdeführer zeigen nicht auf, dass die belangte Behörde im hier zu beurteilenden Straßenbewilligungsverfahren eine solche Ergänzung des Verfahrens aus welchen Gründen vornehmen und den schon vorhandenen Umweltbericht hätte ergänzen müssen; sie tragen in diesem Zusammenhang nur Argumente vor, mit denen die fehlende Übereinstimmung der Trassenverordnung mit dem OöStrG, insbesondere dessen § 13 nachgewiesen werden soll. Gegen die Gesetzmäßigkeit der Trassenverordnung bringen die Beschwerdeführer jedoch nichts Konkretes vor. Gründe für die Annahme einer Gesetzwidrigkeit dieser Verordnung sind für den Verwaltungsgerichtshof nicht erkennbar.

Die belangte Behörde hat auf dem Grundstück der Beschwerdeführer, welches eine Anrainerstellung und damit eine Parteistellung der Beschwerdeführer gemäß § 31 Abs. 3 Z. 3 OöStrG begründet hat, Abgas- und Lärmmessungen durchführen lassen. Die von der belangten Behörde eingeholten Sachverständigengutachten haben sich auch mit den voraussichtlichen Entwicklungen der erhobenen Immissionen auf dem Grundstück der Beschwerdeführer, insbesondere bei deren Wohnhaus, erschöpfend auseinander gesetzt. Die belangte Behörde hat in überzeugender Weise dargelegt, warum sie diesen Gutachten gefolgt ist. Im Verfahren vor der belangten Behörde sind die Beschwerdeführer den Sachverständigengutachten nicht mit stichhältigen fachkundigen Argumenten entgegengetreten. Auch vor dem Verwaltungsgerichtshof bekämpfen die Beschwerdeführer die von der belangten Behörde festgestellten Annahmen betreffend Lärm- und Abgasentwicklung nur mit unbegründeten und nicht nachvollziehbaren gegenteiligen Behauptungen.

Insofern sich die Beschwerdeführer gegen die Heranziehung der Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen, Stand Dezember 1999, des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten wenden, ist zu bemerken, dass die Sachverständigen davon ausgegangen sind, dass diese Dienstanweisung den Stand der Technik bei Ermittlung der Lärmimmissionen und den hiefür vorgesehenen Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen widerspiegeln. Im Übrigen hat der lärmtechnische Sachverständige auch darauf hingewiesen, dass diese Dienstanweisung hinsichtlich der vorgegebenen Grenzwerte der O.ö. Grenzwerteverordnung, LGBl. Nr. 22/1995 i.d.F. LGBl. Nr. 93/1995, (DFB) entspricht.

Die belangte Behörde hat im angefochtenen Bescheid der mitbeteiligten Partei mit entsprechend konkretisierten Auflagen aufgetragen, Lärmschutzfenster bestimmter Qualität beim Wohnobjekt der Beschwerdeführer auf deren Wunsch einzubauen. Es entspricht daher nicht den Beschwerdebehauptungen, dass mit dem angefochtenen Bescheid keinerlei Schutzmaßnahmen gegen die zu erwartenden Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen angeordnet worden

seien. Dem maßgeblichen Sachverständigengutachten ist zweifelsfrei zu entnehmen, dass die Anordnung des Einbaus der Lärmschutzfenster der Herabsetzung der Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen der Beschwerdeführer durch den auf der bewilligten Straße zu erwartenden Verkehr im Sinne des § 14 Abs. 1 OöStrG ausreichend dient.

Die belangte Behörde hat in Übereinstimmung mit der Rechtsordnung auch die Zuerkennung einer Entschädigungsleistung (in der Höhe von S 800.000,--) aus dem Titel einer allfälligen Wertminderung der Liegenschaft der Beschwerdeführer zurückgewiesen. Im Rahmen des straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahrens ist ein Abspruch über solche Ansprüche nicht vorgesehen, weshalb auch insoweit der angefochtene Bescheid frei von Rechtsirrtum ist.

Die Beschwerde war daher aus diesen Gründen gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

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

Wien, am 14. Oktober 2003

Schlagworte

Inhalt des Spruches Allgemein Angewendete Gesetzesbestimmung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2003:2002050307.X00

Im RIS seit

05.11.2003

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at