

TE Vwgh Erkenntnis 2014/12/17 2013/06/0053

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 17.12.2014

Index

L85007 Straßen Tirol;
40/01 Verwaltungsverfahren;

Norm

AVG §8;
LStG Tir 1989 §14;
LStG Tir 1989 §43 Abs1;
LStG Tir 1989 §43 Abs2;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Pallitsch und die Hofrätin Dr. Bayjones, den Hofrat Dr. Moritz, die Hofrätin Mag.a Merl sowie den Hofrat Mag. Haunold als Richter, im Beisein der Schriftführerin MMag. Lehner, über die Beschwerde der Gemeinde A, vertreten durch Dr. Uwe Foidl, Rechtsanwalt in 6263 Fügen, Hochfügenerstraße 22, gegen den Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 5. Februar 2013, Zl. IIb1-L-3217/16-13, betreffend eine straßenrechtliche Baubewilligung (mitbeteiligte Partei: Land Tirol-Landesstraßenverwaltung), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführerin hat dem Land Tirol Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 18. Oktober 2012 wurde gemäß § 12 Abs. 2 Z 1 iVm § 48 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz 1957 die sogenannte "Rohreggerkreuzung" der Z AG auf der Bahnstrecke Jenbach-Mayrhofen im Gemeindegebiet Fügen von Amts wegen aufgelassen. Für die Schaffung eines Ersatzwegenetzes unter Zugrundelegung eines näher genannten Bauentwurfes wurde der Z AG und dem jeweiligen Träger der Straßenbaulast eine Frist von zwei Jahren gesetzt.

Eine gegen diesen Bescheid von der Beschwerdeführerin eingebrachte Berufung wurde mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) vom 11. Dezember 2012 als unbegründet abgewiesen. Zur wirtschaftlichen Zumutbarkeit der Umgestaltung des Wegenetzes - insbesondere im Zusammenhang mit der künftigen Erhaltungspflicht - führte die BMVIT aus, die Landesstraßenverwaltung des Landes Tirol habe die Planung der Begleitstraße "Fügen-Uderns" in Auftrag gegeben und die straßenrechtliche Bewilligung eingeholt. Ohne

entsprechende Vereinbarung obliege daher dem Land Tirol nicht nur der Bau, sondern auch die Erhaltung und Verwaltung dieser Begleitstraße. Die wirtschaftliche Zumutbarkeit der Umgestaltung des Wegenetzes könne - aus Sicht der Beschwerdeführerin - daher bejaht werden.

Mit Schriftsatz vom 19. Oktober 2012 suchte das Land Tirol, Landesstraßenverwaltung (im Folgenden: Bauwerberin), um Erteilung einer Baubewilligung für das Projekt "Begleitstraße Fügen-Uderns" an der B 169 Zillertalstraße von km 8,40 - km 9,60 an.

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 10. Jänner 2013 gab der straßenbautechnische Amtssachverständige DI S ein Gutachten ab, in dem er ausführte, es seien mehrere Varianten beschrieben und deren Auswirkungen (motorisierter Verkehr, Eisenbahnverkehr, Radverkehr, Fußgängerverkehr, Viehtrieb und landwirtschaftlicher Bringungsverkehr, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, Verkehrssicherheit) einander gegenübergestellt worden. Durch die geplante Maßnahme komme es zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl für den Fußgängerverkehr/Radverkehr als auch für den motorisierten Verkehr und die Anzahl der Konfliktpunkte werde wesentlich reduziert; die Begleitstraße erfülle die verkehrstechnischen Anforderungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit gemäß den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau 3.05.12. Zur Durchführung der Begleitstraße würden die von der Bauwerberin beantragten Flächen unbedingt benötigt. Die technische Ausführung entspreche den voraussehbaren Bedürfnissen und sei geeignet, "von dem auf ihr bestimmten Verkehr unter Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften benützt zu werden".

Während der mündlichen Verhandlung verwies der Bürgermeister der Beschwerdeführerin auf den vorgelegten Auszug aus dem Sitzungsprotokoll des Gemeinderates der Beschwerdeführerin vom 26. November 2012. Darin wird - soweit für das gegenständliche Verfahren relevant - ausgeführt, die Beschwerdeführerin stimme der vorliegenden Planung für die "Begleitstraße Fügen-Uderns" nicht zu, bis eine zufriedenstellende Lösung der Anbindung der Gemeindestraßen G und S an die B 169 im Bereich der Rohreggerkreuzung gefunden werde. Sie habe mehrere Lösungsvorschläge an das Land Tirol herangetragen, die aber alle nicht weiter bearbeitet worden seien. Es gehe um die wirtschaftliche Existenz von Betrieben. Die Rohreggerkreuzung stelle für zwei Ortsteile die Anbindung an die B 169 dar. Darüber hinaus ersuche der Bürgermeister der Beschwerdeführerin um Mitteilung darüber, ob hinsichtlich der Prüfung von Varianten und der Anbindung der S-Straße und des G-Weges an die B 169 etwas bzw. was unternommen worden sei.

Mit dem angefochtenen Bescheid erteilte die belangte Behörde der Bauwerberin die beantragte Baubewilligung gemäß § 44 Abs. 3 Tiroler Straßengesetz - TStG. Zu der "Einwendung" der Beschwerdeführerin führte die belangte Behörde aus, Adressat der mit Bescheid der BMVIT vom 11. Dezember 2012 rechtskräftig angeordneten Auflassung sei neben dem Eisenbahnunternehmen auch der jeweilige Träger der Straßenbaulast. Die Beschwerdeführerin als Trägerin der Straßenbaulast sei zur Umsetzung der sich aus diesem Leistungsbescheid ergebenden Maßnahmen in ihrem Aufgabenbereich binnen zwei Jahren verpflichtet.

Anschließend führte die belangte Behörde aus, die im Auflassungsbescheid angeordnete Errichtung des Begleitwegenetzes sei zur Aufnahme des Verkehrs über den bisherigen Eisenbahnübergang bestimmt und geeignet, was auch von der Beschwerdeführerin nicht in Zweifel gezogen worden sei. Die schlüssigen Ausführungen des straßenbautechnischen Amtssachverständigen im gegenständlichen Verfahren seien unwidersprochen geblieben. Soweit die Beschwerdeführerin vorbringe, die unwirtschaftlich weiten Umwege durch die Auflassung der Rohreggerkreuzung stellten eine Existenzbedrohung der dort ansässigen Betriebe dar, werde festgestellt, dass die Umwege ca. 50 m bis max. 2000 m betrügen. Dies sei jedenfalls zumutbar, eine Existenzbedrohung sei nicht erkennbar. Die Eisenbahnbehörde sei zu dem Schluss gekommen, dass der sich für den einzelnen Verkehrsteilnehmer ergebende Nachteil infolge der marginal längeren Verkehrsverbindung durch die Schaffung eines im öffentlichen Interesses stehenden höheren Sicherheitsniveaus bei weitem überwogen werde. Aus dem Vorbringen der Beschwerdeführerin ergebe sich nicht, dass damit eine Änderung der Trassenführung bzw. der technischen Ausgestaltung der Straße beantragt worden sei, um die Grundstücksinanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern. Es würden vielmehr andere Verkehrslösungen gefordert, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens seien und zudem der rechtskräftigen Anordnung der Auflassung der Rohreggerkreuzung zuwiderliefen.

Durch das widerspruchsfreie Gutachten des straßenbautechnischen Amtssachverständigen sei nachgewiesen worden, dass die Begleitstraße den Vorgaben des § 37 Abs. 1 TStG entspreche. Das Vorliegen eines Bedarfes gemäß § 62 Abs. 1

lit. a TStG, dessen Deckung im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen sei, ergebe sich aus der rechtskräftigen Anordnung der Auffassung der Eisenbahnkreuzung zur Beseitigung eines Unfallhäufungspunktes. Die Begleitstraße sei zur Aufnahme des Verkehrs über den bisherigen Eisenbahnübergang bestimmt und geeignet; sie erweise sich daher als unbedingt notwendig und verhältnismäßig.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes sowie Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und beantragte in ihrer Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde. Die Beschwerdeführerin replizierte darauf.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Auf den vorliegenden, mit Ablauf des 31. Dezember 2013 vom Verwaltungsgerichtshof anhängigen Beschwerdefall sind gemäß § 79 Abs. 11 letzter Satz VwGG die bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 geltenden Bestimmungen des VwGG weiter anzuwenden.

§§ 11, 14, 37, 43 und 44 Tiroler Straßengesetz, LGBL. Nr. 13/1989, in der Fassung LGBL. Nr. 101/2006, lauten (auszugsweise):

"§ 11

Nebenanlagen

(1) Das Land kann neben einer Landesstraße eine Begleitstraße bauen, wenn

a) die Begleitstraße zur Entlastung des Durchzugsverkehrs auf der Landesstraße erforderlich ist und

b) rechtlich sichergestellt ist, daß die Begleitstraße nach ihrer Fertigstellung zu einer Gemeindestraße, öffentlichen Interessentenstraße oder öffentlichen Privatstraße erklärt oder von einem Straßenverwalter als private Straße übernommen wird.

(2) ...

§ 14

Straßenverwalter, Straßenbaulast

(1) Straßenverwalter der Gemeindestraßen ist die betreffende Gemeinde.

(2) Die Gemeinde kann die Erhaltung einer Gemeindestraße oder von Teilen davon einer anderen Gemeinde oder dem Land durch schriftlichen Vertrag ganz oder teilweise übertragen.

(3) Die Straßenbaulast für die Gemeindestraßen hat die betreffende Gemeinde zu tragen, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist.

§ 37

Allgemeine Erfordernisse

(1) Straßen müssen nach den Erfahrungen der Praxis und den Erkenntnissen der Wissenschaft so geplant und gebaut werden, daß

a) sie für den Verkehr, dem sie gewidmet sind, bei Beachtung der straßenpolizeilichen und der kraftfahrrechtlichen Vorschriften sowie bei Bedachtnahme auf die durch die Witterung oder durch Elementarereignisse hervorgerufenen Verhältnisse ohne besondere Gefahr benützt werden können,

b) sie im Hinblick auf die bestehenden und die abschätzbaren künftigen Verkehrsbedürfnisse den Erfordernissen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs entsprechen,

c) Beeinträchtigungen der angrenzenden Grundstücke durch den Bestand der Straße sowie Gefährdungen oder Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr auf der Straße oder durch Erhaltungsarbeiten an der Straße, soweit solche Beeinträchtigungen nicht nach den örtlichen Verhältnissen und der Widmung des betreffenden Grundstückes zumutbar sind, so weit herabgesetzt werden, wie dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist und

d) sie mit den Zielen der überörtlichen und der örtlichen Raumordnung im Einklang stehen.

(2) Durch Abs. 1 lit. c werden subjektive Rechte der Nachbarn nicht begründet.

§ 43

Rechte der betroffenen Grundeigentümer

(1) Die Eigentümer der von einem Bauvorhaben betroffenen Grundstücke sowie jene Personen, denen an einem solchen Grundstück ein im Privatrecht begründetes dingliches Recht, das zum Gebrauch oder zur Nutzung des Grundstückes berechtigt, oder als Teilwaldbberechtigten ein öffentlich-rechtliches Nutzungsrecht zusteht, können eine Änderung des Bauvorhabens hinsichtlich der Straßentrasse - unbeschadet des § 44 Abs. 4 - und der technischen Ausgestaltung der Straße beantragen, sofern dadurch die Beanspruchung ihrer Grundstücke vermieden oder verringert werden kann.

(2) Die Behörde hat bei der Erteilung der Straßenbaubewilligung einem Antrag nach Abs. 1 Rechnung zu tragen, soweit die beantragte Änderung

a)

den Erfordernissen nach § 37 Abs. 1 entspricht und

b)

mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand durchgeführt werden kann. Die Behörde hat bei der Beurteilung eines Antrages nach Abs. 1 die aus der beantragten Änderung sich ergebende Beanspruchung anderer Grundstücke angemessen zu berücksichtigen.

§ 44

Straßenbaubewilligung

(1) Die Behörde hat über ein Ansuchen nach § 41 mit schriftlichem Bescheid zu entscheiden.

(2) Das Ansuchen ist abzuweisen, wenn das Bauvorhaben den Erfordernissen nach § 37 Abs. 1 nicht entspricht.

(3) Liegt kein Grund für eine Zurückweisung oder für eine Abweisung vor, so ist die Straßenbaubewilligung entsprechend dem Ansuchen zu erteilen. Sie ist unter Bedingungen und mit Auflagen zu erteilen, soweit dies erforderlich ist, damit den Erfordernissen nach § 37 Abs. 1 entsprochen wird. In der Straßenbaubewilligung ist ferner über allfällige Verpflichtungen des Straßenverwalters nach den §§ 38 und 39 abzusprechen.

(4) Soweit die Trasse einer Straße durch die Festlegungen des Flächenwidmungsplanes oder des Bebauungsplanes bestimmt ist, ist die Behörde bei der Erteilung der Straßenbaubewilligung daran gebunden.

(5) Die Straßenbaubewilligung erlischt, wenn mit der Ausführung des Bauvorhabens nicht binnen fünf Jahren nach dem Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung begonnen wurde. Diese Frist ist auf Antrag des Straßenverwalters um höchstens drei Jahre zu verlängern, wenn der Baubeginn ohne sein Verschulden verzögert wurde.

(6) Bescheide, mit denen eine Straßenbaubewilligung erteilt wurde, leiden an einem mit Nichtigkeit bedrohten Fehler, wenn der mündlichen Verhandlung nach § 42 kein straßenbautechnischer Sachverständiger beigezogen wurde.

(7) Ergibt sich nach der Erteilung der Straßenbaubewilligung, daß trotz Einhaltung der darin enthaltenen Auflagen das Leben oder die Gesundheit von Nachbarn durch den Verkehr auf der Straße oder durch Erhaltungsarbeiten an der Straße gefährdet ist, so hat die Behörde andere oder zusätzliche Auflagen vorzuschreiben.

(8) Der Straßenverwalter hat die Fertigstellung eines bewilligungspflichtigen Bauvorhabens der Behörde schriftlich anzuzeigen."

Gemäß § 43 Abs. 1 TStG können unter anderem Eigentümer der von einem Bauvorhaben betroffenen Grundstücke eine Änderung des Bauvorhabens hinsichtlich der Straßentrasse - unbeschadet des § 44 Abs. 4 leg. cit. - und der technischen Ausgestaltung der Straße beantragen, sofern dadurch die Beanspruchung ihrer Grundstücke vermieden oder verringert werden kann. Liegt ein solcher Antrag vor, hat die Behörde eine Interessenabwägung (§ 43 Abs. 2 TStG) vorzunehmen. Soweit einer Gemeinde, durch deren Gebiet oder zu deren Gebiet die Straße führt, ein rechtliches

Interesse am betreffenden Straßenbauvorhaben zukommt, etwa weil sie die Straßenbaulast trägt, hat sie Parteistellung; einer Gemeinde kann auch als Straßenverwalter von Gemeindestraßen Parteistellung zukommen (vgl. dazu die Ausführungen bei Gstöttner, Tiroler Straßengesetz, Seite 141 zu § 42).

Die Beschwerde rügt, die belangte Behörde habe sich hinsichtlich der Erfordernisse des § 37 TStG hauptsächlich auf das öffentliche Interesse, das bereits aus dem rechtskräftigen Bescheid vom 18. Oktober 2012 unter Berücksichtigung einer möglichst geringen Grundinanspruchnahme hervorgehe, gestützt und sei auf das Erfordernis der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht näher eingegangen. Laut angefochtenem Bescheid seien sämtliche Varianten bereits im eisenbahnrechtlichen Verfahren abschließend mit dem Ergebnis geprüft worden, dass die von der Beschwerdeführerin gewünschte Beibehaltung der besonders unfallträchtigen Eisenbahnkreuzung nicht möglich sei; der verfahrensgegenständliche Ersatzweg sei aus straßenverkehrstechnischer Sicht zur Aufnahme des Verkehrs nach Auflassung der Rohreggerkreuzung als jedenfalls geeignet befunden worden. Die Beschwerdeführerin habe jedoch der vorliegenden Planung für die "Begleitstraße Fügen-Uderns" nicht zugestimmt, bis eine zufriedenstellende Lösung der Anbindung der Gemeindestraßen G und S an die B 169 im Bereich der Rohreggerkreuzung gefunden werde. Sie habe mehrere Lösungsvorschläge an das Land Tirol herangetragen, die alle nicht weiter bearbeitet worden seien. Die Variante "Unterflurtrasse, B 169 in Tieflage" sei abgelehnt worden, weil dies auf Grund der Nähe des F-baches, der um mehr als 2 m abgesenkt werden müsste, wodurch die Hochwasserentlassung (gemeint wohl: Hochwasserentlastung) entfallen würde, nicht möglich sei. Diese Ablehnung stütze sich aber nicht auf ein entsprechendes Gutachten und sei somit nicht rechtmäßig. Im eisenbahnrechtlichen Verfahren sei auch eine Begrenzung des Verkehrs vorgeschlagen worden, was nicht weiter geprüft worden sei. Die Verkehrssituation auf der B 169 müsste im Hinblick auf die künftige Verkehrssituation genauer überprüft werden. Durch die Auflassung der Rohreggerkreuzung und die Errichtung des gegenständlichen Begleitweges sei die wirtschaftliche Existenz von Wirtschaftsbetrieben gefährdet. Die Rohreggerkreuzung stelle für zwei Ortsteile die Anbindung an die B 169 dar und sei daher von grundlegender Bedeutung.

Das gegenständliche Verfahren sei unüblich rasch durchgeführt worden, wodurch die Parteien schier überrumpelt worden seien. Eine umfassende Überprüfung des gegenständlichen Projektes "Begleitstraße Fügen-Uderns" sei offenkundig nicht vorgenommen worden.

Auf Grund der bestehenden Kompetenzsituation sei keine Zuständigkeit des Landeshauptmannes von Tirol hinsichtlich der Errichtung der Begleitstraße gegeben, weshalb die belangte Behörde eine vollständige Überprüfung des gegenständlichen Projektes hätte durchführen müssen. Eine Bindungswirkung im Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Verfahren bestehe nicht.

Gemäß § 11 TStG könne das Land eine Begleitstraße nur errichten, wenn die Erhaltung dieser Straße von einem anderen Rechtsträger übernommen werde, was bereits vor Baubeginn rechtlich sichergestellt sein müsse. Eine solche Übernahme der Straßenerhaltung liege im gegenständlichen Fall nicht vor. Die Beschwerdeführerin habe sich gegen das Projekt ausgesprochen und auch keine Erhaltungspflicht übernommen. Der angefochtene Bescheid sei daher rechtswidrig.

Dazu ist zunächst festzuhalten, dass die Frage der Auflassung der Rohreggerkreuzung nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist; darüber wurde mit Bescheid der BMVIT vom 11. Dezember 2012 bereits rechtskräftig entschieden. An die Rechtskraft dieses Bescheides sind sowohl die belangte Behörde als auch die Beschwerdeführerin gebunden.

Sofern die Beschwerdeführerin vorbringt, sie habe mehrere Lösungsvorschläge - darunter auch die Variante "Unterflurtrasse, B 169 in Tieflage" - an das Land Tirol herangetragen, die alle nicht weiter bearbeitet worden seien, bezieht sie sich offenbar ebenfalls auf das eisenbahnrechtliche Verfahren. Aus dem oben genannten Bescheid der BMVIT vom 11. Dezember 2012 geht nämlich hervor, dass mit der Beschwerdeführerin sieben Varianten zur Sicherung der Rohreggerkreuzung - erstellt von einem näher genannten Ziviltechnikerbüro im Auftrag der Eisenbahnbehörde erster Instanz - diskutiert worden seien, wobei sowohl jener Gutachter als auch der eisenbahntechnische Amtssachverständige zu dem Schluss gekommen seien, dass die Auflassung der Eisenbahnkreuzung unter gleichzeitiger Errichtung einer Begleitstraße die Lösung mit dem höchsten Zielerfüllungsgrad sei; die "Unterflurtrasse, B 169 in Tieflage" sei als eine Variante geprüft aber als nicht realisierbar (Entfall der Hochwasserentlastung) beurteilt

worden. Hingegen ist weder aus dem angefochtenen Bescheid noch aus den vorgelegten Verwaltungsakten erkennbar, dass die Beschwerdeführerin im gegenständlichen straßenrechtlichen Verfahren eine Änderung des Bauvorhabens hinsichtlich der Straßentrasse oder der technischen Ausgestaltung der Straße beantragt hätte.

Im gegenständlichen straßenrechtlichen Verfahren führte der Amtssachverständige DI S in seinem Gutachten vom 10. Jänner 2013, auf das sich die belangte Behörde stützte, aus, die geplante Maßnahme führe zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl für den Fußgängerverkehr/Radverkehr als auch für den motorisierten Verkehr und die Anzahl der Konfliktpunkte werde wesentlich reduziert; die Begleitstraße erfülle die verkehrstechnischen Anforderungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit gemäß den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau; zur Durchführung der Begleitstraße würden die von der Bauwerberin beantragten Flächen unbedingt benötigt; die technische Ausführung entspreche den bestehenden voraussehbaren Bedürfnissen und sei geeignet, von dem auf ihr bestimmten Verkehr unter Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften benützt zu werden. Diesen gutachterlichen Aussagen trat die Beschwerdeführerin nicht substantiiert und nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen. Wenn die belangte Behörde aus den Aussagen des straßenbautechnischen Amtssachverständigen DI S ableitete, das Erfordernis des § 37 Abs. 1 lit. b TStG hinsichtlich der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sei erfüllt, kann dies nicht als rechtswidrig angesehen werden.

Der Einwendung der Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz von Betrieben hielt die belangte Behörde entgegen, dass Umwege von ca. 50 m bis max. 2000 m im Hinblick auf eine höhere Verkehrssicherheit jedenfalls zumutbar seien. Abgesehen davon, dass nicht erkennbar ist, inwiefern der Beschwerdeführerin, die - unbestritten - nicht Straßenerhalterin der gegenständlichen Begleitstraße ist, daran ein rechtliches Interesse zukommt, geht sie auf diese Ausführungen im angefochtenen Bescheid mit keinem Wort ein. Das weitgehend unbegründete Beschwerdevorbringen der Existenzgefährdung von Wirtschaftsbetrieben ist daher nicht geeignet, eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen.

Dass eine Entscheidung rasch getroffen wurde, bedeutet nicht, dass sie rechtswidrig ist. Inwiefern das gegenständliche Projekt nicht umfassend überprüft worden sei, lässt die Beschwerde offen.

Auch das Vorbringen betreffend die mangelnde Zuständigkeit des Landeshauptmannes von Tirol hinsichtlich der Errichtung der Begleitstraße wurde nicht näher begründet. Der angefochtene Bescheid wurde zutreffend von der Tiroler Landesregierung erlassen. Sofern sich die Beschwerde auf den Bescheid vom 18. Oktober 2012 betreffend die Auflösung der Rohreggerkreuzung unter gleichzeitiger Anordnung zur Errichtung einer Begleitstraße bezieht, ist zu entgegnen, dass das eisenbahnrechtliche Verfahren rechtskräftig abgeschlossen und die Frage der Zuständigkeit hinsichtlich dieses Verfahrens nicht Gegenstand des anhängigen Straßenverfahrens ist.

Das Beschwerdevorbringen, dass weder dem Bescheid vom 18. Oktober 2012 noch jenem vom 11. Dezember 2012 zu entnehmen ist, ob bzw. mit wem eine Vereinbarung gemäß § 11 Abs. 1 lit. b TStG über die Erhaltungspflicht der Begleitstraße getroffen wurde, ist schon deshalb nicht zielführend, weil die Beschwerdeführerin nur dann in Rechten verletzt sein könnte, wenn sie zur Kostentragung verpflichtet wäre. Dies ist jedoch unbestritten nicht der Fall.

Letztlich rügt die Beschwerde eine "Verletzung des Parteiengehörs" und begründet dies damit, dass der Bürgermeister der Beschwerdeführerin in der mündlichen Verhandlung um Mitteilung ersucht habe, ob hinsichtlich der Prüfung von Varianten und der Anbindung der S-Straße und des G-Weges an die B 169 etwas bzw. was unternommen worden sei. Dies sei als "Antrag" zu werten gewesen, mit dem sich die belangte Behörde nicht auseinandergesetzt habe. Dem ist zu entgegnen, dass das gegenständliche straßenrechtliche Verfahren die Genehmigung des konkreten Einreichprojektes zum Inhalt hat. Abgesehen davon, dass nicht festgestellt wurde, ob die Beschwerdeführerin betroffene Grundeigentümerin ist, beantragte sie im straßenrechtlichen Verfahren keine Änderung des Bauvorhabens hinsichtlich der Straßentrasse oder der technischen Ausgestaltung der Straße im Sinn des § 43 Abs. 1 TStG. Daher hätte

-

selbst wenn man die Äußerung des Bürgermeisters der Beschwerdeführerin in der mündlichen Verhandlung als Antrag wertet

-

die Behörde auf Grund einer Auseinandersetzung damit zu keinem anderen Bescheid kommen können. Die Relevanz des gerügten Verfahrensmangels wurde daher nicht dargetan.

Da dem angefochtenen Bescheid die behauptete Rechtswidrigkeit nicht anhaftet, war die Beschwerde gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Soweit die Beschwerdeführerin schließlich anregt, "der VwGH möge gem Art. 135 Abs. 4 iVm Art. 89 Abs. 2 B-VG und Art. 139/140 Abs. 1 B-VG einen Antrag auf Einleitung eines Normprüfungsverfahrens stellen", lässt sie offen, aus welchem Grund hinsichtlich welcher Norm ein Prüfantrag gestellt werden sollte. Der Verwaltungsgerichtshof sieht sich nicht zu einem solchen Antrag veranlasst.

Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die gemäß § 79 Abs. 11 letzter Satz VwGG weiter anzuwendenden §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008, BGBl. II Nr. 455/2008 (siehe § 3 Z 1 VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014 in der Fassung BGBl. II Nr. 8/2014).

Wien, am 17. Dezember 2014

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2014:2013060053.X00

Im RIS seit

11.02.2015

Zuletzt aktualisiert am

21.07.2015

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at