jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1998/5/20 96/06/0217

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 20.05.1998

Index

L82000 Bauordnung;
L85006 Straßen Steiermark;
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
10/10 Grundrechte;
40/01 Verwaltungsverfahren;

Norm

AVG §37;
AVG §45 Abs2;
AVG §46;
AVG §52;
BauRallg;
B-VG Art94;
LStVwG Stmk 1964 §1 Abs1;
LStVwG Stmk 1964 §47 Abs1 idF 1973/009;
LStVwG Stmk 1964 §47 Abs1;
LStVwG Stmk 1964 §47 Abs3;
LStVwG Stmk 1964 §47;
LStVwG Stmk 1964 §48 Abs1;
LStVwG Stmk 1964 §48;
LStVwG Stmk 1964 §50 Abs3;
LStVwG Stmk 1964 §7 Abs1;
LStVwG Stmk 1964 §8 Abs3;
StGG Art5;
VwGG §34 Abs1;

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):96/06/0276 96/06/0251

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Vizepräsident Dr. W. Pesendorfer und die Hofräte Dr. Giendl, Dr. Bernegger, Dr. Waldstätten und Dr. Köhler als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Fischer, in der

Beschwerdesache 1. des D, 2. der I, 3. des H und 4. des J, alle in G, alle vertreten durch D, Rechtsanwalt in G, gegen den Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung vom 7. August 1996, Zl. 03-21.50 5-96/41, betreffend straßenrechtliche Enteignung (die Beschwerde der Erst- bis Viertbeschwerdeführer ist zur Zl. 96/06/0217 protokolliert), weiters in der Beschwerdesache 5. des U, 6. der H, 7. des D,

8. des D und 9. des D, die Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer alle in G, alle vertreten durch D, Rechtsanwalt in G (die Beschwerde der Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer ist zur Zl. 96/06/0251 protokolliert), und in der Beschwerdesache

10. der M in F, vertreten durch D, Rechtsanwalt in W, gegen den Bescheid der Berufungskommission der Landeshauptstadt Graz vom 18. Dezember 1995, Zl. A 17-K-6.999/1991-76, betreffend die straßenbaurechliche Bewilligung gemäß § 47 Abs. 3

Stmk. Landes-Straßenverwaltungsgesetz (die Beschwerde der Zehntbeschwerdeführerin ist zur Zl. 96/06/0276 protokolliert; mitbeteiligte Partei in allen Beschwerdesachen:

Landeshauptstadt Graz, vertreten durch den Bürgermeister), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerden (in bezug auf die Beschwerde zu Zl.96/06/0217 nur insoweit, als der angefochtene Bescheid die Entscheidung über die Enteignung betrifft) werden als unbegründet abgewiesen.

Die Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer haben der Landeshauptstadt Graz jeweils Aufwendungen von S 456,50 und die Zehntbeschwerdeführerin hat der Landeshauptstadt Graz Aufwendungen in der Höhe von S 2.282,50 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Die Erst- bis Viertbeschwerdeführer haben der mitbeteiligten Stadt Graz Aufwendungen in der Höhe von S 12.500,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I.

1. Grundsätzliches zum Sachverhalt:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 15. Juli 1992 wurde der Grazer Stadtwerke AG, Verkehrsbetriebe, für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 ab km 4,448 um 865 lfm, Gleis- und Fahrleitungsanlage, unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen und unter der Voraussetzung des Erwerbs der erforderlichen Grundstücke und Rechte sowie nach Maßgabe der angeführten Gutachten sowie bei Einhaltung der in diesen Gutachten angeführten Vorschreibungen der Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und Elektrotechnik und des Verkehrsarbeitsinspektorates die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung mit der Einschränkung erteilt, daß das eisenbahnrechtliche Bewilligungsverfahren über die im vorliegenden Projekt enthaltene Errichtung eines Stockgleises im Bereich der Endschleife St.-Peter-Pfarrweg samt der in km 0,734 vorgesehenen Weiche für dieses Stockgleis eingestellt wird. Dieser sogenannte erste Bauabschnitt der beabsichtigten Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 verläuft etwa von der Hälfte des Straßenverlaufes der Petersgasse bis zur Eisteichgasse und weiter durch die Eisteichgasse bis kurz vor die Einbiegung der Eisteichgasse in den St.-Peter-Pfarrweg.

Diese eisenbahnrechtliche Bewilligung wurde mit dem hg. Erkenntnis vom 9. Oktober 1996, Zl92/03/0221, wegen Rechtswidrigkeit ihres Inhaltes aufgehoben. In diesem Erkenntnis wurde festgestellt, daß in bezug auf drei Beschwerdeführer die Parteistellung zu Unrecht verneint worden sei. Weiters werde sich die Eisenbahnbehörde auch in Bezug auf die übrigen Beschwerdeführer im Hinblick auf § 35 Abs. 3 Eisenbahngesetz damit auseinanderzusetzen haben, ob der durch die gegenständliche eisenbahnrechtliche Genehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauprojektes, also die Verlängerung der Straßenbahnlinie, erwachse.

Im Hinblick auf die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 wurde aus straßenbaurechlicher Sicht die Verordnung des Stadtsenates der Landeshauptstadt Graz vom 5. März 1993 über den Umbau bzw. den Umbau und die Verbreiterung im Bereich der Petersgasse und der Eisteichgasse im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 (kundgemacht im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz vom 25. März 1993) gemäß § 8 Abs. 3 Stmk. Landes-Straßenverwaltungsgesetz erlassen, in der die durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 hervorgerufenen Umbauten und Verbreiterungen im Bereich der Petersgasse und der Eisteichgasse festgelegt sind. Im Zeitpunkt der Erlassung der Verordnung lag eine

rechtskräftige eisenbahnrechtliche Bewilligung vor.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 25. Oktober 1993 wurde der Grazer Stadtwerke-AG, Verkehrsbetriebe, für die weitere Verlängerung der Straßenbahnline 6 um 1.157 m, und zwar von Straßenbahn-km 5,148 bis Straßenbahn-km 6,305 gemäß dem § 35 Abs. 1 und § 36 Abs. 1, 2 und 3 Eisenbahngesetz 1957 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt (sogenannter 2. Bauabschnitt).

Mit Verordnung des Stadtsenates der Landeshauptstadt Graz vom 24. Juni 1994 (kundgemacht im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz vom 21. Juli 1994) über den Umbau bzw. den Umbau und die Verbreiterung im Bereich des St.-Peter-Pfarrweges, des Breitenweges und der Peterstalstraße wurden gemäß § 8 Abs. 3 Stmk. Landes-Straßenverwaltungsgesetz die im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 für erforderlich erachteten Umbauten und Verbreiterungen im Bereich des zweiten Bauabschnittes festgelegt. Der zweite Bauabschnitt führt von der Eisteichgasse kurz vor der Einbiegung in den St.-Peter-Pfarrweg durch den St.-Peter-Pfarrweg, weiter entlang des Breitenweges und in der Folge durch die Peterstalstraße, in deren Verlaufe eine Umkehrschleife vorgesehen ist.

2. Zum straßenbaurechtlichen Verfahren:

Mit Bescheid des Stadtsenates der Landeshauptstadt Graz vom 3. Oktober 1995 wurde gemäß § 47 Abs. 3

Stmk. Landes-Staßenverwaltungsgesetz i.V.m. den angeführten Verordnungen für beide Bauabschnitte über Antrag der Landeshauptstadt Graz die Bewilligung zur plan- und beschreibungsgemäßen Ausführung des im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 erforderlichen Straßenbauvorhabens unter einer Reihe von Auflagen und Bedingungen erteilt. Die Einwendungen der Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer wurden als unzulässig zurückgewiesen, die Einwendungen der Zehntbeschwerdeführerin wurden als unbegründet abgewiesen. In diesem Bescheid wird zur Frage des öffentlichen Verkehrsinteresses betreffend die Straßentrasse nicht nur auf die beiden Trassenverordnungen und die Entscheidungen der Eisenbahnbehörden verwiesen, sondern auch auf die als schlüssig und nachvollziehbar erachtete Äußerung des technischen Amtssachverständigen Dipl.Ing. G.Z., der insbesondere der umfassende Planungsprozeß und die Auswahlkriterien zu entnehmen seien, die nach Abwägung der Trassenvarianten unter Einschluß der Finanzierbarkeit zur gegenständlichen Trasse geführt habe. In diesem Gutachten wurde zur Ausgangssituation, zur Trassenführung und zur Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens betreffend den 1. Bauabschnitt in der letztlich bewilligten Form folgendes ausgeführt:

" B E F U N D

Für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 wurde bereits Ende 1977 von der Arbeitsgemeinschaft für Verkehrsplanung, Prof.Dr. Köstenberger, Dr. Kriebernegg, Dr. Sammer ein Vorprojekt mit 4 Lösungsvorschlägen ausgearbeitet.

Aufgrund von Vorstandsbeschlüssen der Grazer Stadtwerke-AG. wurden 2 dieser Varianten detailliert ausgearbeitet. Beide Varianten führten von der derzeitigen Endschleife durch die Petersgasse, Eisteichgasse bis zur geplanten Endschleife bei den Eustacchio-Gründen und unterschieden sich nur durch eine niveaugleiche bzw. niveaufreie Lösung mit der Plüddemanngasse. Nach einer weiteren Vorprojektsvariante (5. Variante) mit Endschleife im Dreieck Petersgasse - Plüddemanngasse - Eisteichgasse wurde 1979 eine Nutzwertanalyse für alle 5 Trassenführungen erstellt. Als Ergebnis dieser Analyse kristallisierte sich eine eindeutige Präferenz der planebenen Trassenführung über die Eisteichgasse bis zu den Eustacchio-Gründen heraus.

Die Verlängerungstrasse mit der Endschleife im Bereich der Wienerberger-Gründe wurde 1982 in den Flächenwidmungsplan eingetragen und damit ersichtlich gemacht. Mitte 1986 wurde von den Grazer Verkehrsbetrieben noch eine Untersuchung für den Zusammenschluß der beiden Straßenbahnlinien 3 und 6 in Auftrag gegeben. Mit diesem Netzschluß wurden auch kombinierte Verlängerungsvarianten in die Untersuchung aufgenommen. Es wurden insgesamt 9 Trassenvarianten ausgearbeitet.

In Zusammenarbeit mit der Betriebsführung der Grazer Verkehrsbetriebe wurden mit Hilfe einer Wirkungsanalyse hinsichtlich der besten Erschließung und der geringsten Behinderung 3 Varianten ausgewählt.

Die Straßenbahnlinie 6 endet derzeit in St. Peter mit der Schleife bei der Hans-Brandstetter-Gasse, wodurch das Schulzentrum St. Peter und der umliegende Wohnbereich an das öffentliche Liniennetz der Straßenbahn angeschlossen ist. Die weitere Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel erfolgt durch die Buslinie 36

(Linienführung: Engelwirt, St.-Peter-Hauptstraße, Petersgasse, Schulzentrum), der Buslinie 63 (Linienführung: Hauptbahnhof, Plüddemanngasse, Waltendorfer Hauptstraße, Eisteichsiedlung, St.-Peter-Pfarrweg, Petersbergenstraße, St.-Peter-Hauptstraße) und weiters durch die Buslinie 89 (Linienführung Plüddemanngasse, Kaiser-Josef-Platz) sowie einer privaten Autobuslinie durch die Peterstalstraße bzw. Petersbergenstraße.

Im Bereich dieser öffentlichen Busverkehrslinien hat sich mit der Eisteichsiedlung, der Terrassenhaussiedlung, der Siedlungen entlang des Breitenweges, der AITA-Siedlung in der Peterstalstraße und der Wienerberger-Siedlung ein intensiv-genutzes Wohngebiet entwickelt, welches ständig im Zunehmen begriffen ist.

In verkehrstechnischer Hinsicht bedeutet dies auch ein ständig wachsendes Verkehrsaufkommen, das nur durch ein dementsprechendes Angebot für alle Bevölkerungsschichten in Form eines öffentlichen Verkehrsmittels unter Berücksichtigung der geringsten Umsteigeverluste und der größtmöglichen Verknüpfungsrelationen bewältigt werden kann.

Der Stadtsenat hat über Antrag der Stadtbaudirektion vom 4.10.1990 die Variantenentscheidung für die Verlängerung der Linie 6 am 12.10.1990 laut nachfolgendem Beschluß gefaßt:

BEILAGE 1

Am 20.8.1991 stellte die Stadtbaudirektion einen neuerlichen Antrag an den Stadtsenat, wonach die Verlängerung der Linie 6 in 2 Bauabschnitte geteilt wird und das Ersuchen, als ersten Bauabschnitt die antragsgegenständliche Trasse wie folgt zu beschließen:

TRASSENFÜHRUNG

Abschnitt Petersgasse - St.-Peter-Hauptstraße

Das Baulos beginnt 52,0 m westlich des bestehenden Fußgängerüberganges. Dieser wird um 18,0 m in Richtung Westen verschoben. In Fahrtrichtung stadtauswärts wird im Anschluß an den neuen Fußgängerübergang die Haltestelle Schulzentrum mit einer Länge von 30,0 m eingerichtet. Die Straßenbahntrasse befindet sich in der Petersgasse bzw. St.-Peter-Hauptstraße etwa in Straßenmitte, wobei außerhalb des Lichtraumprofiles der Straßenbahn für jede Fahrtrichtung jeweils ein Fahrstreifen in einer Breite von 3,20 m verbleibt. Lediglich im Einmündungsbereich der unteren Eisteichgasse bleibt für den stadteinwärtsfließenden Individualverkehr eine Fahrstreifenbreite von 2,70 m auf einer Länge von 27,0 m zur Verfügung.

Auf der Ostseite der Kreuzung St.-Peter-Hauptstraße/ Eisteichgasse wird über die St.-Peter-Hauptstraße ein Fußgängerübergang mit Lichtsignalanlage angelegt. Diese Signalanlage kann durch die Straßenbahn angefordert werden, um ein sicheres und bevorzugtes Ein- und Ausfahren des öffentlichen Verkehrsmittels zu gewährleisten.

Für den Fall, daß die Gleistrasse in der Petersgasse nicht durch den Individualverkehr befahren werden darf, entfallen die derzeit in diesem Bereich situierten Abstellplätze entlang der Fahrbahn.

Abschnitt untere Eisteichgasse

Auf der Nordseite wird ein durchgehender Gehsteig mit einer Breite von 1,50 m errichtet. Die Fahrbahn der unteren Eisteichgasse wird als Mischverkehrsfläche in einer dafür unbedingt notwendigen Breite von 5,35 m ausgebildet. Die Aufschließung dieses Straßenstückes erfolgt wie bisher nur von der St.-Peter-Hauptstraße / Petersgasse her, wobei der derzeitige Berechtigtenkreis (Anrainerverkehr, Radfahrer und Fußgänger) gleichbleibt.

Kreuzungsbereich Plüddemanngasse/Eisteichgasse

Die Eisteichgasse wird annähernd rechtwinkelig in die Plüddemanngasse eingebunden und mit einer VLSA versehen. Nach dem bereits durchgeführten Abbruch des ehem. Teichhofes in der nordwestlichen Ecke der Kreuzung sowie Einlösung im Tankstellenbereich ist es durch die Verbreiterung der Plüddemanngasse möglich, die Leistungsfähigkeit dieser Kreuzung zu erhöhen. Im Bereich des Teichhofareals kommt die Haltestelle Morrehof stadteinwärts zu liegen.

Abschnitt Plüddemanngasse bis St.-Peter-Pfarrweg

Der Abschnitt der Eisteichgasse zwischen der Plüddemanngasse und dem St.-Peter-Pfarrweg wird mit einer Fahrbahnmindestbreite von 6,0 m ausgeführt. Um die Leistungsfähigkeit der Einmündung der östlichen Eisteichgasse in die Plüddemanngasse zu gewährleisten und die Behinderung des öffentlichen Verkehrs auf ein Minimum zu senken,

ist vorgesehen, für die Fahrtrichtung Westen die Eisteichgasse aufzuweiten und auf eine Länge von ca. 90,0 m eine eigene IV-Spur einzurichten.

Zwischen den Liegenschaften Plüddemanngasse 105 (Österr. Länderbank) und Eisteichgasse 14 (Volksschule Eisteich) ist die Haltestelle Morrehof stadtauswärts situiert. Ab dem Stiegenabgang zur Liegenschaft Eisteichgasse 14 wird der ÖV und IV im Mischverkehr bis zur Endschleife geführt.

Abschnitt Endschleife

Im Kreuzungsbereich Eisteichgasse / St.-Peter-Pfarrweg verläßt die Gleistrasse den Straßenraum und die gesamte Endschleife kommt auf Privatgrund zu liegen. Im Bereich der 30,0 m langen Haltestelle, die parallel zum St.-Peter-Pfarrweg situiert ist, wird ein Fußgängerübergang über den St.-Peter-Pfarrweg angelegt.

NOTWENDIGKEIT

Im Siedlungszentrum Südost/Graz - St.Peter leben zur Zeit an die 10.000 Menschen und es ist durch die Errichtung neuer Siedlungen mit einem weiteren Bevölkerungszuwachs zu rechnen. Dieses Siedlungsgebiet wird durch die bereits erwähnten öffentlichen Buslinien 36, 63 und 89, einer privaten Buslinie und der Straßenbahnlinie 6 erschlossen. Diese Linien bedienen das Siedlungsgebiet aber leider aufgrund schlechter Erschließung, einer langen Fahrzeit und geringen Kapazität nur unzureichend. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 ermöglicht eine rasche und umweltfreundliche öffentliche Verkehrsverbindung ohne Umsteigen in die Innenstadt (Jakominiplatz, Hauptplatz) mit der keine Busverbindung konkurrieren kann. Grundsätzlich bestünde als Alternative zur Straßenbahnverlängerung auch die Möglichkeit einer Erschließung durch Busse. Hiebei bietet sich an, entweder eine Kurzbuslinie mit Anschluß an die Linie 6 oder eine direkte Verbindung ins Stadtzentrum einzuführen. Auch diese Möglichkeiten wurden untersucht, der Straßenbahnverlängerung der Linie 6 aber aus folgenden Gründen der Vorzug gegeben:

a)

Straßenbahnen sind ab einer Belastung von etwas mehr als 5.000 Personenfahrten/ Tag sowohl betriebswirtschaftlich als auch kapazitätsmäßig günstiger.

b)

Internationale Untersuchungen und die gewonnenen Erfahrungen in der Stadt Graz zeigen für den Benützer einen entscheidenden Komfortvorteil der Straßenbahn gegenüber dem Bus.

c)

Die - wenn auch nicht optimale - direkte Busverbindung mit dem Kaiser-Josef-Platz zeigt, daß eine Busverbindung mit der Innenstadt zu wenig ist. Der Fahrgast muß erst wieder umsteigen, wenn er weiterfahren will. Der relativ ungüstige (richtig: ungünstige) derzeitige Verkehrsmittelanteil des ÖPNV in diesem Siedlungsgebiet zeigt dies deutlich auf.

d)

Eine Kurzbuslinie zur Endhaltestelle der Linie 6 würde eine weitere Umsteigewartezeit von durchschnittlich 3 Minuten bei einer Intervallzeit von 6 Minuten ergeben. Da eine Minute warten subjektiv etwa drei Mal solange empfunden wird, wie eine Minute im Fahrzeug unterwegs zu sein, ergibt dies bei einer mittleren Fahrzeit von 15 Minuten in die Innenstadt eine Verlängerung von subjektiv empfundenen 9 Minuten oder 60 %. Dies würde das neue Angebot wenig attraktiv machen.

e)

Eine neue verbesserte direkte Innenstadtverbindung und Weiterführung bis zum Bahnhof würde auf der gesamten Linie eine Doppelerschließung bedeuten. Das heißt, entweder die Einführung eines wenig attraktiven Intervalles von 12 Minuten für Bus und Straßenbahn oder unnotwendige größere Folgekosten wegen Doppelerschließung.

f)

Eine Busverbindung mit der Innenstadt würde bedeuten, daß gerade im stärksten Umweltbelastungsbereich von Graz, nämlich der Innenstadt, zusätzliche Abgase emittiert werden, obwohl sich eine Straßenbahnerschließung anbietet.

g)

Eine Straßenbahnlinie im Siedlungsgebiet mit lärmdämmender Gleisbettung verlegt, ist bezüglich Lärm zumindest einem Bus gleichzustellen und abgasmäßig diesem weit überlegen.

h)

Eine Straßenbahntrasse hat wohl höhere Investitionskosten, bringt aber gegenüber einer Bus-Straßenbahn-Doppelerschließung einen Betriebskostenvorteil und Mehreinnahmen als Folge der erhöhten Attraktivität.

Europaweit wird schon seit langem versucht, einer weiteren Zunahme des motorisierten IV in den Städten entgegenzuwirken und durch einen verstärkten Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel eine entsprechende Verlagerung des Verkehrs zu erreichen. Die Ballungszentren - darunter auch Graz - sind nicht mehr in der Lage, zusätzliche motorisierte Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Die Verkehrsflächen können in den Städten einfach nicht beliebig erweitert werden und es fühlen sich die Bewohner im zunehmenden Maße durch die negativen Auswirkungen des motorisierten IV bedroht. Dieser Entwicklung wird durch das steirische Gesamtverkehrskonzept und durch das Gesamtverkehrskonzept für Graz Rechnung getragen. Ein wesentlicher Grundsatz dieser beiden Konzepte ist es, den Verkehr auf jene Verkehrsträger zu verlagern, die die geringsten negativen Auswirkungen für die Bevölkerung und die Umwelt mit sich bringen. Das sind heute der öffentliche Verkehr und der nichtmotorisierte Verkehr. Um diese Zielsetzungen - Verlagerung des Verkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsmittel - zu erreichen, ist es notwendig, den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen und durch geeignete Maßnahmen attraktiver zu gestalten.

Es ist unbestritten, daß die schwierige Verkehrs- und Umweltsituation in der Stadt Graz nicht durch den alleinigen Ausbau neuer Straßen entscheidend verbessert werden kann, sondern daß es vielmehr notwendig ist, die Qualität des öffentlichen Verkehrs auf einen zeitgemäßen Standard anzuheben. Bestehende Siedlungszentren, wie auch im Entstehen begriffene große Wohnsiedlungen, sollten daher so rasch als möglich durch ein attraktives öffentliches Verkehrsmittel erschlossen werden.

Die Erschließung eines Stadtteiles, wie das Siedlungsgebiet Süd-Ost/Graz-St.Peter - mit einer Einwohnerzahl etwa der 3.- bzw. 4.größten Stadt der Steiermark - mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel, ermöglicht den Transport aller Bevölkerungsschichten, vom Schüler bis zum Pensionisten. Der öffentliche Verkehr leistet auch einen wesentlichen Beitrag für die Mobilität sämtlicher im Einzugsgebiet desselben wohnender Bevölkerungsschichten."

Der erstinstanzliche Bescheid verwies weiters auf einen Beschluß des Stadtsenates vom 12. Oktober 1990, mit dem ein Bericht über das Projekt der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 genehmigt und weiters beschlossen wurde, daß der weiteren Bearbeitung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 die verbesserte Variante I zugrunde gelegt werde. Der Bericht an den Stadtsenat hat auszugsweise folgenden Inhalt (im besonderen enthält er auch einen Vergleich der Verkehrserschließung durch Straßenbahn oder Bahn):

"Die schwierige Verkehrs- und Umweltsituation in der Stadt Graz kann nicht durch den Ausbau neuer Straßen entscheidend verbessert werden. Deshalb bekennt sich die Stadtregierung und der Gemeinderat der Landeshauptstadt Graz zur Förderung des öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehrs. Gemäß dem vom Gemeinderat am 30.11.89 beschlossenen Stadtentwicklungskonzept/ STEK-90 ist der motorisierte Individualverkehr auf das notwendige Ausmaß zu beschränken. Die Qualität des öffentlichen Verkehrs ist auf einen zeitgemäßen Standard anzuheben.

Im Siedlungszentrum Süd/Ost-St.Peter leben zur Zeit an die 10.000 Menschen, bis zu 2.500 weitere Bewohner sind durch die Errichtung neuer Siedlungen zu erwarten. Der öffentliche Verkehr besteht derzeit aus den Buslinien 36, 63, und 89, sowie die Straßenbahnlinie 6. Diese Linien bedienen das Siedlungsgebiet aufgrund schlechter Erschließung, einer langen Fahrzeit und einer zu geringen Kapazität, unzureichend.

Nur die Schaffung einer direkten raschen Verbindung in die Innenstadt stellt eine geeignete Alternative zum eigenen PKW dar. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 ermöglicht eine rasche, umweltfreundliche, öffentliche Verkehrsverbindung ohne Umsteigen in die Innenstadt, mit der keine Busverbindung konkurrieren kann.

1. Vorgeschichte

...

5. Vergleich STRAB - Bus

Grundsätzlich bestünde als Alternative zur STRAB-Verlängerung die Möglichkeit einer Erschließung durch Busse und zwar entweder als

. Kurzbuslinie mit Anschluß an die Linie 6 oder als . direkte Verbindung zum Stadtzentrum.

Ein Vergleich beider Systeme zeigt folgendes Bild: ..."

(Es folgen jene Ausführungen, die bereits aus dem Gutachten des Amtssachverständigen Dipl.Ing. G.Z. zur Notwenigkeit des Straßenbauvorhabens in den Punkten lit. a bis h wiedergegeben wurde).

Die gegen den angeführten erstinstanzlichen Bescheid von den Fünft- bis Zehntbeschwerdeführern erhobenen Berufungen wurden mit dem angefochtenen Bescheid der Berufungskommission der Landeshauptstadt Graz vom 18. Dezember 1995 gemäß § 66 Abs. 4 AVG als unbegründet abgewiesen. Die Berufungsbehörde setzte sich mit den Berufungsgründen dieser Beschwerdeführer inhaltlich auseinander und berief sich insbesondere auf ihre Bindung an die beiden gemäß § 8 Abs. 3 Landes-Straßenverwaltungsgesetz ergangenen Verordnungen des Stadtsenates der Landeshauptstadt Graz. In diesen Verordnungen seien nicht nur die Umbau- und Verbreiterungsmaßnahmen der vom Straßenbahnvorhaben betroffenen Straßen an sich, sondern auch die Trassenführung der sich aus den Umbau- und Verbeiterungsmaßnahmen auf den bestehenden öffentlichen Gemeindestraßen ergebenden Trasse exakt festgelegt. Diese beiden Verordnungen seien eine unmittelbare Folge der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 6, weil aus Anlaß der Errichtung der "Eisenbahnanlage" jene straßenbautechnischen Vorkehrungen zu treffen gewesen seien, die es angesichts der Errichtung der geplanten "Eisenbahnanlage" gewährleisten würden, daß im Bereich der (zweigleisigen) "Eisenbahntrasse" künftig ein den Regeln der Straßenverkehrstechnik und den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung entsprechender Fahrzeugverkehr (im Gegenverkehr und daher auf zwei Fahrbahnen) einschließlich des Fußgängerverkehrs (auf einem Gehsteig) möglich sei. Diese beiden Verordnungen legten jene straßenbautechnischen Maßnahmen (mit genauem Trassenverlauf) fest, die zur Gewährleistung des aus dem öffentlichen Personennahverkehr und dem Individualverkehr bestehenden Verkehrs auf den von der Eisenbahntrasse erfaßten Straßenstrecken der Petersgasse, der Eisteichgasse, des St.-Peter-Pfarrweges, des Breitenweges und der Peterstalstraße unbedingt erforderlich seien. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ergebe sich aus einer solchen Verordnung gemäß § 8 Abs. 3 leg. cit. das Vorliegen des öffentlichen Verkehrsinteresses und damit die Notwendigkeit, die in Rede stehenden projektierten straßenbautechnischen Maßnahmen in den Grenzen des der Verordnung jeweils entsprechenden Projektes auch zu verwirklichen.

3. Zum Enteignunsverfahren gemäß 48 ff

Stmk. Landes-Straßenverwaltungsgesetz:

Mit Bescheid des Bürgermeisters der Landeshauptstadt Graz vom 9. April 1996 wurde u.a. gegenüber den Erst- bis Viertbeschwerdeführern die Enteignung von Teilflächen der im Eigentum dieser Beschwerdeführer stehenden Grundstücke, die im ersten Bauabschnitt gelegen sind, ausgesprochen. Gegenüber dem Erstbeschwerdeführer und der Zweitbeschwerdeführerin wurde in bezug auf das ihnen gemeinsam gehörige Grundstück eine Enteignung von 17 m2, gegenüber dem Drittbeschwerdeführer (allerdings zusammen mit seiner Ehefrau) von 29 m2 und gegenüber dem Viertbeschwerdeführer eine Enteignung im Ausmaß von 29 m2 ausgesprochen (Spruchpunkt I). Das nach Ende der mündlichen Verhandlung vom 27. April 1994 zum straßenrechtlichen Enteignungsverfahren betreffend den

1. Bauabschnitt erstattete Vorbringen des Viertbeschwerdeführers als behauptetem Rechtsnachfolger im Eigentum des von der Straßentrassenführung betroffenen verstorbenen Liegenschaftseigentümers (des Vaters des Viertbeschwerdeführers) wurde als verspätet und unzulässig zurückgewiesen. In Spruchpunkt II. dieses Bescheides wurde der Enteigner verpfichtet, u.a. dem Erstbeschwerdeführer und der Zweitbeschwerdeführerin und dem Drittbeschwerdeführer und seiner Ehegattin mit Rechtskraft des Enteignungsbescheides für deren rechtsfreundliche Vertretung je Kosten in der Höhe von

S 5.000,-- zu ersetzen.

Die dagegen erhobene Berufung der Erst- bis Viertbeschwerdeführer wurde mit Bescheid der Stmk. Landesregierung vom 7. August 1996 als unbegründet abgewiesen (die Zehntbeschwerdeführerin, die zwar auch im Ausmaß von 2 m2 enteignet worden war, hatte gegen den angeführten erstinstanzlichen Enteignungsbescheid keine Berufung erhoben). Zur Entscheidung betreffend die Enteignung im Hinblick auf die Berufungen der Erst- bis Viertbeschwerdeführer wird im wesentlichen ausgeführt, daß nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes die Straßenbehörde

an eine Verordnung nach § 8 Abs. 3 Landes-Straßenverwaltungsgesetz gebunden sei. Diese Verordnung enthalte auch bereits die Feststellung des Verkehrsinteresses. Im Verfahren über die Enteignung von Grundflächen dürften die betroffenen Liegenschaftseigentümer zwar einwenden, daß keine Notwendigkeit bestehe, das geplante Wegeprojekt in solcher Weise auszuführen. Grundlage des Enteignungsverfahrens sei jedoch jene Gestaltung des Straßenbauvorhabens, die dieses durch den gemäß § 47 Abs. 3 Landes-Straßenverwaltungsgesetz zu erlassenden Bescheid erhalten hat. Im Enteignungsverfahren sei daher im allgemeinen nicht mehr die Notwendigkeit des Straßenbaues, sondern nur die Notwendigkeit der Heranziehung der beantragten Grundflächen zum Straßenbau zu prüfen. Es könnten daher Nachteile, die einem Beteiligten durch die Art der Führung der Straße entstünden, nur im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren wahrgenommen werden. Für die Durchführung der Enteignung spiele es keine Rolle, ob die untere Eisteichgasse für den öffentlichen Verkehr in Richtung Plüddemanngasse auch nach dem Ausbau nicht geöffnet werden solle. Es stehe aufgrund des durchgeführten straßenrechtlichen Bewilligungsverfahrens fest, daß in diesem Bereich ein Straßenausbau erfolgen solle. Für das Fehlen der Notwendigkeit für die Beanspruchung der im Enteignungsbescheid angeführten Grundstücksflächen zum Zwecke der Realisierung des genehmigten Ausbauvorhabens seien in der Berufung keine schlüssigen Gründe dargelegt worden. Es sei bereits im erstinstanzlichen Bescheid ausführlich widerlegt worden, daß der Ausbau der unteren Eisteichgasse nicht ausschließlich für den Straßenbahnbau erforderlich sei. Die vorliegenden Enteignungen bezögen sich ausschließlich auf jene baulichen Maßnahmen, die für den Ausbau der Straße erforderlich seien. Dies sei sowohl dem Gutachten des technischen Amtssachverständigen im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren und Enteignungsverfahren als auch den diesen Verfahren zugrundeliegenden planlichen Unterlagen zu entnehmen. Die Beachtung der Wirtschaftlichkeit der Bauausführung der Straßenanlagen sei vom technischen Amtssachverständigen in seinem Gutachten hinlänglich dargelegt worden.

4. Die Erst- bis Viertbeschwerdeführer erhoben gegen den letztgenannten Bescheid der Stmk. Landesregierung die zur Zl. 96/06/0217 protokollierte Beschwerde, während die Fünftbis Zehntbeschwerdeführer gegen die in letzter Instanz ergangene straßenbaurechtliche Bewilligung vom 18. Dezember 1995 zunächst beim Verfassungsgerichtshof Beschwerde erhoben haben, deren Behandlung vom Verfassungsgerichtshof mit Beschlüssen vom 23. September 1996,

B 433/96-6 (betreffend die Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer), und B 442/96-7 (betreffend die Zehntbeschwerdeführerin), abgelehnt wurde, und die Beschwerden mit dem erstgenannten Beschluß unter einem bzw. in der Folge (nachdem ein entsprechender Abtretungsantrag von der Zehntbeschwerdeführerin eingebracht worden war) dem Verwaltungsgerichtshof zur Entscheidung abgetreten wurden. Die Beschwerden betreffend die Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer wurden zu Zl. 96/06/0251 und betreffend die Zehntbeschwerdeführerin zu Zl. 96/06/0276 protokolliert. In allen Beschwerden beim Verwaltungsgerichthof wurde die Rechtswidrigkeit des Inhaltes und die Rechtswidrigkeit infolge Verletzung der Verfahrensvorschriften geltend gemacht.

Die im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren belangte Behörde, die Berufungskommission der Landeshauptstadt Graz, hat in den beiden sie betreffenden Verfahren unter einem die Verwaltungsakten vorgelegt, mit einem Schriftsatz eine Gegenschrift erstattet und für beide Beschwerdeverfahren die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde beantragt. Im Beschwerdeverfahren zu Zl. 96/06/0217 erstattete die belangte Landesregierung keine Gegenschrift und legte im Hinblick auf die bereits zu den Beschwerdeverfahren Zl. 96/06/0276 vorgelegten Akten keine Verwaltungsakten vor, während die mitbeteiligte Partei eine Gegenschrift einbrachte und den Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde stellte.

II.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die wegen ihres sachlichen Zusammenhanges verbundenen Beschwerden erwogen:

1. Rechtsgrundlagen:

Gemäß § 8 Abs. 3 Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964, LGBl. Nr. 154 (LStVG 1964), erfolgt die Einreihung, Neuanlage, Verlegung, der Umbau, die Verbreiterung und wesentliche Verbesserung sowie die Auflassung einer Gemeindestraße (§ 7 Abs. 1 Z. 4) sowie eines öffentlichen Interessentenweges (§ 7 Abs. 1 Z. 5) durch Verordnung der

Gemeinde. Gemäß § 7 Abs. 1 Z. 4 LStVG 1964 sind Gemeindestraßen Straßen, die vorwiegend dem Verkehr innerhalb von Gemeinden oder zwischen Nachbargemeinden dienen und zu solchen erklärt wurden (§ 8). Als Gemeindestraßen gelten auch alle öffentlichen Verkehrsanlagen, die nicht zu einer anderen Gattung der Straßen gehören.

Gemäß § 47 Abs. 1 LStVG 1964 in der Fassung

LGBl. Nr. 9/1973 hat die im Abs. 3 genannte Behörde vor Neuanlage, Verlegung oder Umbau der in § 7 unter Z. 1, 2, 3 und 4 genannten Straßen den beabsichtigten Straßenbau in den in Betracht kommenden Gemeinden kundzumachen. Überdies sind hievon die bekannten Anrainer und sonstigten Beteiligten durch besondere Mitteilung zu verständigen. In diesen Verständigungen ist auch zugleich eine mündliche Verhandlung auf einen Zeitpunkt binnen zwei bis vier Wochen anzuberaumen.

§ 47 Abs. 3 LStVG 1964 in der angeführten Fassung lautet:

"(3) Auf Grund der Ergebnisse dieser mündlichen Verhandlung hat, soweit es sich um die im § 7 unter Z. 1, 2 und 3 genannten Straßen handelt, die Landesregierung, sonst die Gemeinde 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 ..."

Gemäß § 58a LStVG 1964 sind die in diesem Gesetz geregelten Aufgaben der Gemeinde (u.a. die Erteilung der straßenbaurechtlichen Bewilligung betreffend die in § 7 Abs. 1 Z. 4 und 5 LStVG 1964 genannten Straßen gemäß § 47 Abs. 3 leg. cit.) solche des eigenen Wirkungsbereiches. Gemäß § 67b Abs. 1 des Statutes der Landeshauptstadt Graz 1967, LGBl. Nr. 130/1967 in der Fassung der Novelle

LGBl. Nr. 59/1995, obliegt der Berufungskommission in allen Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereiches die Entscheidung über Berufungen in zweiter Instanz und die Ausübung der in den verfahrensgesetzlichen Bestimmungen vorgesehenen oberbehördlichen Befugnisse, sofern diese Verfügungen nicht ausdrücklich durch Gesetz dem Gemeinderat übertragen sind (vgl. auch die entsprechende Instanzenzugregelung für Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereiches in § 100 Abs. 1 des Statutes). Gemäß § 100 Abs. 2 des Statutes ist gegen Bescheide des Gemeinderates und der Berufungskommission eine Vorstellung an die Aufsichtsbehörde nicht zulässig.

Gemäß § 48 Abs. 1 LStVG 1964 in der angeführten Fassung besteht bei Neuanlage, Verlegung und Umbau von Straßen, die im § 7 unter Z. 1, 2, 3 und 4 genannt sind, 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. 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. Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung entscheidet gemäß § 50 Abs. 1 LStVG 1964 in der angeführten Fassung die in § 49 genannte Behörde (bei Gemeindestraßen, wie im vorliegenden Fall die Bezirksverwaltungsbehörde, für deren Aufgaben in der Stadt Graz gemäß § 44 des Statutes der Landeshauptstadt Graz 1967 in Verbindung mit § 60 Abs. 1 der Bürgermeister zuständig ist) unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahnenteignungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist.

Die Verordnung des Stadtsenates der Landeshauptstadt Graz vom 5. März 1993 über den Umbau bzw. den Umbau und die Verbreiterung im Bereich der Petersgasse und der Eisteichgasse im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 (kundgemacht zur Zahl A 17-K-6.999/1991-6 im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz vom 25. März 1993) betrifft den ersten Bauabschnitt des Straßenbauvorhabens, der sich vom Straßenbahn-km 4,448 in der Petersgasse und weiters durch die Eisteichgasse bis kurz vor der Abbiegung in den St. Peter-Pfarrweg bis zum Straßenbahn-km 5,148 erstreckt. Der zweite Bauabschnitt verläuft von diesem Punkt in den St. Peter-Pfarrweg, den Breitenweg und die Peterstalstraße bis Straßenbahn-km 6,305. Die Verordnung des Stadtsenates der Landeshauptstadt Graz vom 24. Juni 1994 über den Umbau bzw. den Umbau und die Verbreiterung im Bereich des St.-Peter-Pfarrweges, des Breitenweges und der Peterstalstraße im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 (kundgemacht zur Zl. A 17-K-6.999/1991-11 im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz vom 21. Juli 1994) bezieht sich auf diesen

2. Bauabschnitt.

2. Zur Parteistellung der Beschwerdeführer in den angeführten Verwaltungsverfahren:

Zur konkreten Situation der Beschwerdeführer kann zunächst folgendes ausgeführt werden:

Die Grundstücke der Erst- bis Viertbeschwerdeführer und der Zehntbeschwerdeführerin (die Grundstücke Nr. 103/11, Nr. 103/12, Nr. 103/16 und Nr. 3/3, alle KG.S.) liegen im Bereich des ersten Bauabschnittes. Diese Beschwerdeführer waren von einer Enteignung betroffen. Die Erst- bis Viertbeschwerdeführer wendeten sich gegen den angeführten letztinstanzlichen Enteignungsbescheid, während die Zehntbeschwerdeführerin die in letzter Instanz ergangene straßenbaurechtliche Bewilligung bekämpfte.

Der Fünftbeschwerdeführer ist Miteigentümer des Grundstückes Nr. 112/9 (mit einem Wohnungseigentum an einem Abstellplatz) und des Grundstückes Nr. 112/3 (mit einem Wohnungseigentum an einer Wohnung). Das Grundstück Nr. 112/9 liegt unmittelbar an der in der Eisteichgasse festgelegten Straßentrasse im Bereich des ersten Bauabschnittes. Das Grundstück Nr. 112/3 liegt unmittelbar angrenzend an die Straßentrasse im Bereich des zweiten Bauabschnittes. Die Sechst- bis Achtbeschwerdeführer sind Miteigentümer an dem an der Ecke Eisteichgasse/St.-Peter-Pfarrweg gelegenen Grundstück Nr. 112/8, das an die Straßentrasse sowohl im Bereich des ersten als auch des zweiten Bauabschnittes unmittelbar angrenzt. Der Achtbeschwerdeführer ist überdies Miteigentümer an dem Grundstück Nr. 112/9 (mit einem Wohnungseigentum an einem Abstellplatz).

Es ist weiters klarzustellen, daß der Verwaltungsgerichtshof davon ausgeht, daß Anrainer im Sinne des § 47 Abs. 1 LStVG 1964, deren Interessen gemäß § 47 Abs. 3 LStVG 1964 unter bestimmten Voraussetzungen zu berücksichtigen sind, auch solche Personen, die Eigentümer von Grundstücken sind, die unmittelbar an das Straßenbauvorhaben grenzen. Dies ist aus der Auslegung des Verwaltungsgerichtshofes zu dem Begriff der "Interessen der Beteiligten" in § 47 Abs. 3 leg. cit. (vgl. die hg. Erkenntnisse vom 18. Oktober 1966, Slg. Nr. 7014/A, vom 26. April 1990, Slg. Nr. 13187/A, und vom 11. August 1994, Zl. 93/06/0198) in Verbindung mit dem Begriff der "bekannten Anrainer" in § 47 Abs. 1 leg. cit. (vgl. dazu die hg. Erkenntnisse vom 2. Dezember 1997, Zl. 97/05/0236, zur vergleichbaren Rechtslage gemäß § 6 Nö Landesstraßengesetz, und vom 28. Jänner 1993, Zl. 92/06/0216) abzuleiten. Der Verwaltungsgerichtshof hat unter diesen Begriff nicht nur die durch materielle, öffentlich-rechtliche Normen ausdrücklich geschützten Interessen der Beteiligten, sondern auch deren - durch die Regelung des § 47 Abs. 3 leg. cit. ganz allgemein mit Rechtsschutz ausgestatteten - wirtschaftliche Interessen subsumiert (vgl. insbesondere das zitierte hg. Erkenntnis Slg. Nr. 7014/A). Der Anrainer ist auch nicht - wie dies der Verwaltungsgerichtshof in dem zuletzt zitierten Erkenntnis ausführte - verhalten, jene öffentlich-rechtliche Norm zu benennen, die ihm das subjektiv-öffentliche Recht ausdrücklich gewährleistet, in dem er verletzt zu sein behauptet. Es genügt vielmehr, wenn er eine Beeinträchtigung seiner Interessen schlechthin dartut. Gegenüber einem öffentlichen Interesse haben diese Interessen allerdings zurückzutreten. Als Personen, die durch ein Straßenbauvorhaben in ihren Interessen schlechthin beeinträchtigt sein können, sind nicht nur jene anzusehen, die durch das Straßenbauvorhaben von Enteignungen bzw. Eingriffen in dingliche Rechte betroffen sind, sondern auch jene Eigentümer von Grundstücken, die an das Straßenbauvorhaben unmittelbar angrenzen, deren Interessen, insbesondere wirtschaftliche Interessen (vgl. auch das hg. Erkenntnis vom 11. August 1994, Zl. 93/06/0198), auch durch das Straßenbauvorhaben beeinträchtigt werden können. Die Parteistellung der Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer, die von keiner Enteignung betroffen, sondern nur Miteigentümer von unmittelbar an das Straßenbauvorhaben grenzenden Grundstücken sind, sind daher Parteien des verfahrensgegenständlichen Straßenbauverfahrens. Sie haben allerdings immer nur ein eingeschränktes Mitspracherecht, in dem sie (eigene) Interessen, in denen sie sich durch das Vorhaben berührt erachten, geltend machen. In diesem Sinne eigene Interessen, die das Straßenbauvorhaben betreffen, haben die Fünft- bis Zehntbeschwerdeführer geltend gemacht, wenn sie sich auf die Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnqualität der angrenzenden Wohnobjekte, die durch die im Bereich der ursprünglich geplanten Umkehrschleife am Ende des 1. Bauabschnittes daraus resultierenden Verkehrsströme hervorgerufen werden, berufen haben bzw. darauf, daß der Wegfall jeglicher Parkplätze in ihrem Wohnbereich eine Gefährdung und Belästigung der Anrainer durch parkplatzsuchende Autofahrer bewirke. Auch die Behörden vertraten diese Auffassung.

III.

1. Zu den Beschwerden Zlen. 96/06/0251 und 96/06/0276 betreffend die Erteilung der straßenbaurechtliche Bewilligung:

a)

Zu den Einwänden der Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer im Beschwerdeverfahren zur Zl. 96/06/0251:

Die Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer bestreiten zunächst, daß man entgegen der Auffassung der belangten Behörde nicht davon ausgehen könne, daß das eisenbahnrechtliche Verfahren betreffend die Bewilligung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 rechtskräftig abgeschlossen sei, da von Beteiligten an diesem Verfahren eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof erhoben worden sei. Die Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer wenden sich weiters dagegen, daß sich die belangte Behörde zu Unrecht auf die Bindungswirkung im Hinblick auf die beiden Verordnungen des Stadtsenates der Landeshauptstadt Graz beruft, die den verfahrensgegenständlichen straßenbautechnischen Umbau betreffen. Das Verfahren sei mangelhaft geblieben, weil die Feststellung, daß die Verlängerung der Straßenbahnlinie in dieser Form öffentlichen Interessen diene, nicht getroffen worden sei. Die belangte Behörde verkenne, daß durch die Erlassung solcher Verordnungen keineswegs die Prüfung der öffentlichen Interessen und die Abwägung der beiden Interessenssphären erledigt sein könne. Weiters rügen die Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer, daß die belangte Behörde im Hinblick auf die geltend gemachten Immissionen auf ein geschütztes Landschaftsgebiet bzw. im Hinblick auf aufgeworfene naturschutzrechtliche oder wasserrechtliche Fragen auf Verfahren vor den dafür zuständigen Behörden verwiesen hat.

Diesem Vorbringen der Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer genügt es entgegenzuhalten, daß sie damit keine eigenen Interessen geltend machen, im Hinblick auf die die Behörde eine Interessenabwägung gemäß § 47 Abs. 3 LStVG 1964 hätte vornehmen müssen. Abgesehen davon wird auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes verwiesen, nach der die Straßenbehörde im Sinne des § 47 Abs. 3 LStVG 1964 in einem straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren an eine Verordnung nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964 gebunden ist (vgl. das

hg. Erkenntnis vom 11. August 1994, Zl.93/06/0198 und die in diesem dazu zitierten weiteren hg. Erkenntnisse). Diese Verordnung enthält auch bereits die Feststellung des Verkehrsinteresses (vgl. das hg. Erkenntnis vom 11. August 1994, Zl. 93/06/0198, und vom 11. Oktober 1990, Slg. Nr. 13.383/A). In diesem Sinn hat sich die belangte Behörde im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren zutreffend an die beiden angeführten Verordnungen gemäß § 8 Abs. 3 leg. cit. für gebunden erachtet.

Soweit sich die Beschwerdeführer gegen die summarische Behandlung von Einwendungen wenden und sich dabei offensichtlich - dieser Beschwerdepunkt wird nicht näher ausgeführt - auf die gemeinsame Behandlung all jener Einwendungen beziehen, in denen das Vorliegen der Notwendigkeit für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 bestritten wird, ergibt sich aus diesem Vorgehen der belangten Behörde keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides. Die belangte Behörde hat in diesem Zusammenhang zutreffend darauf verwiesen, daß die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 nicht Gegenstand des straßenbaurechtlichen Verfahrens ist, sondern daß Gegenstand des straßenbaurechtlichen Verfahrens jene straßenbautechnischen Ausbaumaßnahmen seien, die durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 erforderlich werden. Die erhobenen Einwendungen der Fünft- bis Neuntbeschwerdeführer sind im übrigen im angefochtenen Bescheid wiedergegeben und wird im angefochtenen Bescheid bei der Behandlung der Berufung im einzelnen jeweils offengelegt, inwieweit die belangte Behörde in bezug auf Einwendungen auf die allgemeinen Ausführungen am Beginn der Berufungsentscheidung verweist und inwiefern sie Beschwerdepunkte im einzelnen behandelt. Die Beschwerdeführer haben aber in diesem Zusammenhang auch nicht die Wesentlichkeit dieses allfälligen Verfahrensmangels dargetan (vgl. u.a. das hg. Erkenntnis vom 17. Dezember 1996, Zl. 96/05/0236). Dies gilt auch, soweit sich die belangte Behörde "summarisch" mit der Frage des Vorliegens des öffentlichen Interesses für das vorliegende verfahrensgegenständliche Straßenbauprojekt befaßt hat. Das öffentliche Interesse an diesem Projekt ergibt sich bereits - wie dargelegt - aus den beiden angeführten Verordnungen gemäß § 8 Abs. 3 leg. cit, worauf die belangte Berufungskommission auch verwiesen hat.

Es entspricht weiters der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, daß ein schlüssig und nachvollziehbares Sachverständigengutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene von den Parteien in Frage gestellt werden kann, was im straßenbaurechtlichen Verfahren durch die Fünftbis Neuntbeschwerdeführer nicht erfolgt ist.

Wenn der Achtbeschwerdeführer ohne nähere Begründung geltend macht, daß seine im Juni 1995 im erstinstanzlichen Verfahren eingebrachten Einwendungen nicht behandelt worden seien, ist ihm entgegenzuhalten, daß sich die belangte Behörde mit seiner Berufung inhaltlich umfassend auseinandergesetzt hat. Daß die Berufung des Beschwerdeführers nicht gesetzmäßig behandelt worden wäre, behauptet dieser Beschwerdeführer selbst nicht.

Weiters ist zum Beschwerdevorbringen dieser Beschwerdeführer festzustellen, daß die belangte Behörde zutreffend davon ausgegangen ist, die Sache des vorliegenden straßenbaurechtlichen Verfahrens sei von der Sache des eisenbahnrechtlichen Verfahrens zu trennen. Die getrennte Führung dieser Verfahren, für die unterschiedliche Behörden zuständig und unterschiedliche Gesetze anzuwenden sind, bewirkt keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides.

b)

Zu den Einwänden der Zehntbeschwerdeführerin im Beschwerdeverfahren zu Zl. 96/06/0276:

Diese Beschwerdeführerin macht zunächst die Unzuständigkeit der belangten Behörde aus dem Grund geltend, weil es sich im vorliegenden Fall ihrer Auffassung nach um Erweiterungsbauten im Sinne des § 14 Abs. 3 Eisenbahngesetz handle und nicht um eine Straße im Sinne des § 7

Stmk. Landesstraßenverwaltungsgesetz. Die verfahrensgegenständliche Anlage sei eine solche für die Straßenbahn der Grazer Stadtwerke AG. Die in Anspruch genommene Fläche, insbesondere ihre Liegenschaftsfläche, dies sei der Bereich der unteren Eisteichgasse, werde nicht bestimmungsgemäß von allen Verkehrsteilnehmern zu denselben Bedingungen benützt.

Mit diesem Vorbringen ist die Zehntbeschwerdeführerin nicht im Recht. Der angefochtene straßenbaurechtliche Bescheid der Berufungskommission der Landeshauptstadt Graz vom 18. Dezember 1995 betrifft - genauso wie die beiden angeführten Verordnungen gemäß § 8 Abs. 3 leg. cit., wie sich dies bereits aus dem Spruch ergibt - die Bewilligung zur plan- und beschreibungsgemäßen Ausführung des im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 geplanten Straßenbauvorhabens unter Vorschreibung einer Reihe von Auflagen und Bedingungen. In gleicher Weise betreffen die für den straßenbaurechtlichen Bewilligungsbescheid maßgeblichen Verordnungen gemäß § 8 Abs. 3 leg. cit. den Umbau bzw. die Verbreiterung der von der Verlängerung der Straßenbahnlinie betroffenen Gemeindestraßen.

Wie die Zehntbeschwerdeführerin selbst ausführt, ist Gegenstand einer straßenbaurechtlichen Bewilligung gemäß § 47 Abs. 3 leg. cit. auch der Umbau einer in § 7 leg. cit. genannten Straße, u.a. einer Gemeindestraße. Der Umstand, daß auf Teilen einer Gemeindestraße eine Eisenbahnanlage errichtet wird, bewirkt nicht, daß es sich bei dieser Straße nicht mehr um eine Gemeindestraße oder überhaupt nicht mehr um eine Straße handelt. Zu dem erforderlichen Umbau im Bereich der unteren Eisteichgasse, an der das Grundstück der Zehntbeschwerdeführerin gelegen ist, führt der technische Bericht des Dipl.Ing. Dr. K. vom Februar 1992 (S 8f) folgendes aus:

"Im Bereich der unteren Eisteichgasse wurde die Trasse bebauungsmittig angeordnet, wodurch linksseitig größtenteils Einlösungsflächen für den Gehsteig und rechtsseitig Einlösungsflächen für die Freihaltung des Lichtraumes erforderlich werden. Die Durchfahrt in der unteren Eisteichgasse ist nur für die Straßenbahn gestattet, die Aufschließung für die Anrainer erfolgt wiederum nur von der St. Peter Hauptstraße."

Die angeführten straßenbautechnischen Maßnahmen an den vom Projekt betroffenen Straßen ergeben sich auch aus den dem vorliegenden bewilligten Straßenbauprojekt zugrundeliegenden Plänen.

Auch der Umstand, daß trotz des Umbaues der Eisteichgasse der Kreis der Benützer dieser Straße gleichbleibt, berührt die Frage, ob eine Straße im Sinne des Landesstraßenverwaltungsgesetzes vorliegt, nicht.

Entgegen der Auffassung der Zehntbeschwerdeführerin bildet - wie bereits dargelegt - § 47 Abs. 3 leg. cit. die gesetzliche Grundlage für die Erteilung einer Bewilligung eines Straßenbaues, für den das Stmk. Landes-Straßenverwaltungsgesetz anzuwenden ist (vgl. das hg. Erkenntnis vom 11. August 1994, Zl. 93/06/0198).

Die Zehntbeschwerdeführerin meint weiters, die belangte Behörde stütze sich allein auf die "(angebliche) Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 6", obwohl sie andererseits die Auffassung vertrete, das straßenbaurechtliche Verfahren sei nicht mit dem eisenbahnrechtlichen Verfahren in Zusammenhang zu bringen. Für den Straßenbau bestehe unabhängig von der Verlängerung der Straßenbahn kein öffentliches Interesse.

Dem ist entgegenzuhalten, daß die belangte Berufungskommission im straßenbaurechtlichen Verfahren zulässigerweise an die beabsichtigte Verlängerung der Straßenbahn als eine Tatbestandsvoraussetzung angeknüpft hat, ohne daß deren Notwendigkeit Gegenstand ihres Verfahrens ist. Aus dieser Verlängerung der Straßenbahnlinie 6 ergibt sich die Notwendigkeit all jener straßenbautechnischen Maßnahmen, die im angefochtenen Bescheid in

Verbindung mit dem entsprechend den eingereichten Plänen bewilligten Projekt, aber insbesondere auch in den beiden Verordnungen gemäß § 8 Abs. 3 leg. cit. entsprechenden Niederschlag gefunden haben. Dem angefochtenen Bescheid ist in dieser Hinsicht kein Begründungsmangel nachzuweisen.

Nach Auffassung der Zehntbeschwerdeführerin sei das öffentliche Interesse für das Straßenbauvorhaben nicht gegeben, da sich am Kreis der Berechtigten (Anrainerverkehr, Radfahrer und Fußgänger) nichts ändere. Es sei nicht nachvollziehbar, warum im Bereich der unteren Eisteichgasse, abgesehen vom Bereich der Straßenbahntrasse, auch ein straßenrechtliches Bauvorhaben in Angriff genommen werde. In diesem Zusammenhang genügt es wiederum auf die beiden Verordnungen gemäß § 8 Abs. 3 leg. cit. zu verweisen, aus denen sich bereits das Vorliegen des öffentlichen Interesses an dem von den Verordnungen erfaßten Straßenbauvorhaben ergibt. Zu Recht hat sich die belangte Behörde daher in bezug auf das Vorliegen des öffentlichen Interesses an dem Straßenbauvorhaben auf diese beiden Verordnungen gestützt und den Standpunkt vertreten, daß sie diesbezüglich keine Prüfung vorzunehmen hat. Gegen die beiden Verordnungen bestehen aber im Lichte des im Rahmen des Sachverhaltes angeführten Gutachtens des technischen Amtssachverständigen Dipl.Ing. G.Z. und dem Beschluß des Gemeinderates samt Bericht vom 12. Oktober 1990 keine Bedenken. Auch von den Fünft- bis Zehntbeschwerdeführern wurden keine Bedenken gegen die Gesetzmäßigkeit dieser Verordnungen erhoben.

2. Zur Beschwerde der Erst- bis Viertbeschwerdeführer betreffend das Enteignungsverfahren (Beschwerde zu Zl. 96/06/0217):

Eingangs ist festzustellen, daß die Beschwerde dieser Beschwerdeführer, soweit sie sich gegen die Entscheidung der Entschädigung des angefochtenen Enteignungsbescheides richtet, bereits mit hg. Beschluß vom 19. Dezember 1996, Zl. 96/06/0217-6, zurückgewiesen wurde.

Die Erst- bis Viertbeschwerdeführer meinen zunächst, es sei das straßenrechtliche Baubewilligungsverfahren und das Enteignungsverfahren im eigenen Wirkungsbereich der Stadt Graz geführt worden. Die Ladungen zu den mündlichen Verhandlungen und sämtlicher Schriftverkehr sei im Namen des Stadtsenates erfolgt. Dem ist aufgrund der Verwaltungsakten entgegenzuhalten, daß die Ladung zur mündlichen Verhandlung im straßenbaurechtlichen Verfahren und im Enteignungsverfahren zwar in einem Schriftstück und zu einem Termin erfolgt ist, daß diese Ladung aber sowohl für den Stadtsenat der Landeshauptstadt Graz als auch für den Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz unterschrieben wurde. Die Ladung erfolgte daher durch die entsprechenden in erster Instanz zuständigen Behörden (der Stadtsenat als erstinstanzliche straßenbaurechtliche Behörde und der Bürgermeister als in erster Instanz zuständiges Organ betreffend ein Enteignungsverfahren aus Anlaß einer Gemeindestraße). Demnach sind die Sachverständigen, die gleichfalls zu der am selben Tag stattfindenden mündlichen Verhandlung geladen wurden, soweit diese für das straßenbaurechtliche Bewilligungsverfahren herangezogen wurden (wie Dipl.Ing. G.Z. vom Stadtsenat der Landeshauptstadt Graz als erster Instanz im straßenbaurechtlichen Verfahren), vom Stadtsenat geladen worden, während die Sachverständigen für das Enteignungsverfahren vom Bürgermeister der Landeshauptstadt Graz geladen wurden. Aber selbst wenn man diesbezüglich einen Verfahrensfehler annähme, wurde von den Erst- bis Viertbeschwerdeführern die Wesentlichkeit dieses Verfahrensfehlers nicht dargetan.

Soweit diese Beschwerdeführer Einwendungen gegen die im Enteignungsverfahren erstatteten Gutachten betreffend die Höhe der Entschädigung erheben, ist darauf hinzuweisen, daß die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung gemäß § 50 Abs. 3 leg. cit. von jeder Partei des Enteignungsverfahrens innerhalb von acht Wochen nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides insofern bekämpft werden kann, in dem die Feststellung des Betrages der Entschädigung bei jenem Bezirksgericht begehrt wird, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Es gibt somit in dieser Frage keinen Instanzenzug an den Verwaltungsgerichtshof (vgl. den bereits zitierten hg. Beschluß Zl. 96/06/0217-6).

Die Erst- bis Viertbeschwerdeführer sehen weiters eine Rechtswidrigkeit darin, daß der Antrag auf Enteignung vom 4. März 1991 bei der Gemeindebehörde und nicht bei der Bezirksverwaltungsbehörde eingereicht worden sei. Dem ist zu entgegnen, daß der Umstand, daß der Antrag an die Magistratsabteilung 17 und nicht an den Bürgermeister als Bezirksverwaltungsbehörde (siehe § 44 in Verbindung mit § 60 Abs. 1 des Statutes der Landeshauptstadt Graz 1967 in Verbindung weiters mit Art. 119 Abs. 2 B-VG) gerichtet war, keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides

bewirken kann. § 6 AVG sieht ausdrücklich vor, daß Anbringen, zu deren Behandlung eine Behörde nicht zuständig ist, ohne unnötigen Aufschub aber auf Gefahr des Einschreiters an die zuständige Stelle weiterzuleiten sind oder der Einschreiter an diese zu verweisen hat.

Soweit sich die Erst- bis Vie

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at