jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Lvwg Beschluss 2020/7/9 VGW-101/042/1693/2020-58, VGW-101/V/042/1694/2020, VGW-101/V/042/1696/202

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 09.07.2020

Entscheidungsdatum

09.07.2020

Index

96/01 Bundesstraßengesetz
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG)

Norm

BStG 1971 §4 Abs2
B-VG Art. 7
B-VG Art. 18 Abs1
B-VG Art. 83 Abs2

Text

Das Verwaltungsgericht Wien stellt gemäß Art. 140 Abs. 1 Z 1 lit. a B-VG in der Angelegenheit

A) der Beschwerden 1) der A.-gesellschaft m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/042/1693/2020), 2) der B.-ges.m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/V/042/1694/2020) und 3) der C.-ges.m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/V/042/1696/2020) gegen den Spruchpunkt I) der Bescheidausfertigung des Landeshauptmanns von Wien vom 23.12.2019, Zl. MA 64-1/2018, betreffend 1) Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) und 2) Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG), sowie

B) der Beschwerde der B.-ges.m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/042/1706/2020) gegen den Spruchpunkt I) der Bescheidausfertigung des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64, vom 23.12.2019, Zl. MA 64-2/2018, betreffend I) Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) und II) Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG),

C) der Beschwerde der A.-gesellschaft m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/042/1705/2020) gegen den Spruchpunkt I) der Bescheidausfertigung des Landeshauptmanns von Wien vom 23.12.2019, Zl. MA 64-3/2018, betreffend I) Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) und II) Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG),

D) der Beschwerde der A.-gesellschaft m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/042/1701/2020) gegen den Spruchpunkt I) der Bescheidausfertigung des Landeshauptmanns von Wien vom 23.12.2019, Zl. MA 64-4/2018, betreffend I) Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) und II) Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG),

den

ANTRAG,

die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 i.d.F. BGBl. I Nr. 7/2017 aufzuheben.

In eventu wird beantragt, nachfolgende Wendungen im Bundesstraßengesetz 1971 i.d.F. BGBl. I Nr. 7/2017 aufzuheben:

1) im § 4 Abs. 2 das Wort „Jedenfalls“,

2) im § 4 Abs. 2 die Worte „Rampenverlegungen, die Errichtung von

zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlusstellen“

3) im § 7a Abs. 1 die Worte „Abs. 1“

Begründung

I) maßgeblicher Sachverhalt und bisheriger Verfahrensgang:

Mit Schriftsatz vom 30.5.2018 stellte der Bund der Republik Österreich, vertreten durch die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H., bei der belangten Behörde gemäß den §§ 17 ff BStG den Antrag auf Enteignung eines planlich näher bezeichneten Grundstücks, welches (damals) im Eigentum der E. Ges.m.b.H. und der B.-Ges.m.b.H. stand. Dieses Enteignungsverfahren wurde zur erstinstanzlichen Geschäftszahl MA 64 – 1/2018 protokolliert.

Mit Schriftsatz vom 30.5.2018 stellte der Bund der Republik Österreich, vertreten durch die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H., bei der belangten Behörde gemäß den §§ 17 ff BStG den Antrag auf Enteignung eines planlich näher bezeichneten Grundstücks, welches (damals) im Eigentum der B.-Ges.m.b.H. stand. Dieses Enteignungsverfahren wurde zur erstinstanzlichen Geschäftszahl MA 64 – 2/2018 protokolliert.

Mit Schriftsatz vom 30.5.2018 stellte der Bund der Republik Österreich, vertreten durch die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H., bei der belangten Behörde gemäß den §§ 17 ff BStG den Antrag auf Enteignung eines planlich näher bezeichneten Grundstücks, welches (damals) im Eigentum der E. Ges.m.b.H. stand. Dieses Enteignungsverfahren wurde zur erstinstanzlichen Geschäftszahl MA 64 – 3/2018 protokolliert.

Mit Schriftsatz vom 30.5.2018 stellte der Bund der Republik Österreich, vertreten durch die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H., bei der belangten Behörde gemäß den §§ 17 ff BStG den Antrag auf Enteignung eines planlich näher bezeichneten Grundstücks, welches (damals) im Eigentum der A. Ges.m.b.H. stand. Dieses Enteignungsverfahren wurde zur erstinstanzlichen Geschäftszahl MA 64 – 4/2018 protokolliert.

All diesen Anträgen liegt ein Straßenbauprojekt der ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H. als fruchtgenussberechtigte Privatperson zugrunde. Der Gegenstand dieses Straßenbauprojekts ist die Schaffung einer, den erwarteten künftigen Verkehrsströmen entsprechenden Anbindung der geplanten Stadtstraße an die Autobahn im Bereich der Abfahrt F..

Mit Schriftsatz vom 10.12.2018 brachte der Bund der Republik Österreich, vertreten durch die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H., zu den Verfahren MA 64 – 1/2018 und MA 64 – 2/2018 jeweils eine Antragsänderung ein, zumal sich durch Planungsänderungen die unbedingt notwendige Grundinanspruchnahme geändert hatte.

Am 25.4.2019 wurde zu all diesen Verfahren eine Enteignungsverhandlung durchgeführt. In dieser Verhandlung wurde insbesondere festgestellt, dass das gegenständliche Projekt nicht bereits Teil der Trassenverordnung bzw. der Trassenpläne zum gegenständlichen Bundesstraßenteilstück waren (vgl. zum Umfang des von einer Trassenverordnung gedeckten Projektbereichs VwGH 18.9.1980, 683/78).

In weiterer Folge wurden von der belangten Behörde insbesondere die den Gegenstand des vorliegenden Gesetzesprüfungsantrags bildenden Spruchpunkte I der jeweils mit 23.12.2019 datierten Bescheidausfertigungen zu den Geschäftszahlen MA 64 – 1/2018, MA 64 – 2/2018, MA 64 – 3/2018 und MA 64 – 4/2018 erlassen.

Mit all diesen Bescheiden wurden im Hinblick auf das gegenständliche Projekt Enteignungen gemäß § 17 Bundesstraßengesetz 1971 ausgesprochen.

In den gegen diese Bescheide erhobenen Beschwerden wurde die Notwendigkeit der gegenständlich ausgesprochenen Enteignungen unter anderem deshalb bestritten, da das gegenständliche Straßenbauprojekt im Hinblick auf die geplante, aber noch nicht einmal genehmigte Stadtstraße F. geplant wurde, und nichts anderes als die Anbindung der

A ... an die Stadtstraße darstelle. Deren Realisierung sei aber mangels jeglicher Genehmigung nicht gewiss.

Zu diesem Einwand führte der Antragsteller Bund der Republik Österreich mit Schriftsatz vom 2.3.2020 aus:

„Die Anschlussstelle F. stellt den Übergang zwischen der A ... und der G.-straße nördlich dar.

Diese Anschlussstelle ist Teil einer auf Grund des § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 63/1983 (zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 523/1990) erlassenen Trassenverordnung.

Aufgrund der bestehenden hohen Auslastung des Kreuzungsbereiches im Bestand und einer weiteren Steigerung in der Prognose 2030 über den maximalen Auslastungsgrad hinaus, muss die bestehende Anschlussstelle F. (im folgenden Projekt genannt) adaptiert werden. Das Projekt besteht aus der Errichtung einer weiteren Einzelrampe sowie zweier Bypässe.

(...)

Die belangte Behörde hat bezüglich dieser Stellungnahme die Feststellung getroffen, dass auch im theoretischen Planfall 0 ein Ausbaubedarf gegeben ist. Der errechnete Auslastungsgrad der VLSA beträgt im Planfall 0.D.3 bereits 1,0, was einer Vollauslastung entsprechen würde. Aus verkehrlicher Sicht wäre daher auch im theoretischen Fall des „Nullplanfalls 2030“ ein Ausbaubedarf gegeben (siehe Seite 10 des Enteignungsbescheides mit Verweis auf Beilage 4).

Gerade diese Feststellung, dass auch im „Nullplanfall 2030“ ein Ausbaubedarf gegeben ist, stellt auch den für die belangte Behörde entscheidenden - und vom weiteren Schicksal der Stadtstraße H. unabhängigen - Grund dar, warum die gegenständliche Enteignung im öffentlichen Interesse erfolgt (mit Verweis auf eine Äußerung der MA 28 vom 2.8.2019 siehe Seite 14 und insbesondere Seite 17 des Bescheides) ist.“

Im gegenständlichen Beschwerdeverfahren wurde vom erkennenden Gericht an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Schriftsatz vom 24.2.2020 die Frage gerichtet, ob das gegenständliche Bauprojekt bereits behördlich genehmigt worden ist bzw. einer behördlichen Genehmigungspflicht unterliegt. Im Falle, dass dieses Projekt nach Ansicht des Ministeriums keiner behördlichen Genehmigungspflicht unterliegt, wurde um Bekanntgabe des entsprechenden Rechtsstandpunkts des Ministeriums ersucht.

Nach Urgenz des erkennenden Gerichts wurde diese Anfrage vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Schriftsatz vom 20.5.2020 insoweit beantwortet, als vorgebracht wurde wie folgt:

„Zu Ihrem Schreiben vom 24.02.2020 sowie der Übermittlung der bezughabenden Bescheide am 14.05.2020, wird zum an das ho. Bundesministerium gerichteten Ersuchen folgendes mitgeteilt:

I. Zur Frage der Genehmigungspflicht des Bauvorhabens an der Anschlussstelle F. wird folgendes ausgeführt:

Die ASFINAG Bau Management GmbH als Vertreterin der ASFINAG hat im Jahr 2013 die damalige Verkehrsministerin um rechtliche Einschätzung der baulichen Maßnahmen, die an der Anschlussstelle F. geplant waren, nach dem Regime des BStG 1971 ersucht.

Die BMVIT ist aufgrund der vorgelegten Pläne und nach Befassung der fachlich-technischen Abteilung zu der Rechtsauffassung gelangt, dass sowohl die Errichtung der Rampe 5 als auch die Herstellung der Rampen 6 und 7 unter die Ausnahmeregelung des BStG 1971 fallen. Bei der geplanten Rampe 5 handelt es sich nämlich um eine Einzelrampe gem. § 4 Abs. 2 BStG 1971, da im Sinne der gesetzgeberischen Absicht für diese Regelung eine Direktrampe anstelle der bestehenden Übereckverbindung hergestellt werden soll.

Die beiden anderen Rampen sind als Bypässe zu qualifizieren, die zwar nicht ausdrücklich in§ 4 Abs. 2 BStG 1971 als Ausnahmen von der Trassenfestlegung bezeichnet werden, die aber im Hinblick auf die bloß beispielshafte Aufzählung der von der Ausnahmeregelung erfassten Baumaßnahmen in analoger Anwendung auch keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art darstellen. Bei den als Bypässe fungierenden Rampen handelt es sich nämlich um Verkehrsentflechtungsmaßnahmen, durch die weder neue Verkehrsrelationen entstehen noch die Verkehrskapazität der Anschlussstelle erhöht wird, sodass entsprechend dem gesetzgeberischen Willen nur geringe umweltbezogene Auswirkungen in Relation zu den Auswirkungen der bestehenden Bundesstraße zu erwarten sind.

Im Ergebnis sind die geplanten Anschlussstellenrampen keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen und bedürfen daher auch keiner Bestimmung des Straßenverlaufs gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971.

Diese rechtliche Einschätzung wurde der ASFINAG in einem Schreiben des BMVIT vom 04.12.2013, GZ. BMVIT-8-ALG/2013, dem keine rechtliche Verbindlichkeit zukommt, zur Kenntnis gebracht.

II. Zur Frage, ob die ASFINAG berechtigt gewesen ist, für die Bundesstraßenverwaltung den gegenständlichen Enteignungsantrag einzubringen, hält die ho. Behörde folgendes fest:

Die konkrete Berechtigung bzw Zuständigkeit der ASFINAG als Vertreterin des Bundes (Bundesstraßenverwaltung), den gegenständlichen Enteignungsantrag zu stellen, ergibt sich aus den §§ 17, 34b BStG 1971 iVm §§ 2, 11 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997. Demnach sind von der ASFINAG die für die Errichtung neuer, dem Recht der Fruchtnießung unterliegenden Strecken oder für die Erfüllung sonstiger, der ASFINAG übertragenen Aufgaben notwendigen Grundflächen und sonstigen dinglichen Rechte im Namen und auf Rechnung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben. Zu diesem Zweck vertritt die ASFINAG den Bund in allen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren, die Bundesstraßenstrecken gemäß § 2 betreffen, wozu auch Enteignungsverfahren zu zählen sind (siehe parlamentarische Materialien RV 698 XX. GP, Erläuterungen zu Art. I § 11). Die oben angeführten Bestimmungen des BStG 1971 räumt der ASFINAG zum Zweck der Umgestaltung von Bundesstraßen samt den zugehörigen baulichen Anlagen das Recht ein, ua das Eigentum an Liegenschaften im Wege der Enteignung in Anspruch zu nehmen.

Die sich aus den obigen Regelungen ergebende Zuständigkeit der ASFINAG kann aber auch der entsprechenden Verfahrensbestimmung des § 20 BStG 1971 entnommen werden. Darin wird im Zusammenhang mit der Berechtigung der Beschwerdeerhebung an das LVwG bzw. der Anrufung des LVwG im Zuge einer sukzessiven Zuständigkeit hinsichtlich der Höhe der zuerkannten Entschädigung von „jedem der beiden Teile" gesprochen. Nach Ansicht der ho. Behörde steht es außer Zweifel, dass mit diesem Ausdruck nur die ASFINAG als Antragstellerin und der zu Enteignende als Antragsgegner gemeint sein kann, zumal für eine Antrags- und damit Beschwerdelegitimation der BMK nach den relevanten Bestimmungen kein Raum bleibt. Nach den obigen Ausführungen kommt eine Rechtsverletzung iSd Art 132 Abs 1 Z 1 B-VG nämlich nur hinsichtlich des betroffenen Grundeigentümers und der ASFINAG in Betracht; für eine allfällige Beschwerdeerhebung der BMK als Amtspartei iSd Art. 132 Abs 4 B-VG fehlt es an einer entsprechenden ausdrücklichen gesetzlichen Ermächtigung (vgl VwGH 17.05.2001, 99/07/0064).

III. In der Anlage übermitteln wir Ihnen den obig erwähnten Akt unter der GZ. BMVIT-8/-ALG/2013."

Diesem Schreiben wurde nachfolgende Einsichtsbemerkung vom 27.11.2013 eines Amtssachverständigen des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie beigeschlossen:

„Zu den gestellten Fragen ist aus der Sicht des ho. Sachbearbeiters folgendes festzuhalten :

Zu Frage 1 :

Die Achse der F. wird weder Lage - noch in höhenmäßig verändert.

Die vorgesehenen Veränderungen betreffen ausschließlich die Rampen und die dazugehörigen Manöverstrecken welche zur Einbindung in die Autobahn dienen.

Zu Frage 2 :

Durch die vorgesehenen Maßnahmen wird erreicht, dass nicht mehr - wie im Bestand - alle Verkehrsrelationen über einen niveaugleichen Knoten bzw. eine Kreuzung abgewickelt werden müssen.

Die projektierten Direktrampen ..., bedienen die im Bestand über die Kreuzung geführten Verkehrsströme.

Die Tatsache, dass keine neuen Verkehrsrelationen eröffnet werden ist gut aus den Schemaskizzen „Bestand" und „Umbau" aufgrund der farbig eingetragenen Pfeile der Relationen zu ersehen. Bei beiden Varianten ist die Anzahl gleich.

Zu Frage 3 :

Die Kapazität einer Anschlussstelle im urbanen Raum hängt primär von der Aufnahmefähigkeit des untergeordneten Straßennetzes ab - welche durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht verändert wird. Durch die adaptierte Rampenführung kann eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

Zu Frage 4 :

Keine weiteren Bemerkungen“

Weiters wird dieses Votum sodann in einem anderen Schriftsatz wie folgt fortgesetzt:

„Aus den Feststellungen der Fachabteilung ... ergibt sich, dass im Zuge des geplanten Vorhabens weder eine Änderung der Straßenachse F. noch der Nivelette erfolgen wird. Auch werden durch die Entflechtungsrampen keine neuen Verkehrsrelationen erschlossen und es wird keine Erhöhung der Verkehrskapazität verursacht.

Das gegenständliche Vorhaben fällt aus den in der Erledigung an die ASFINAG dargelegten rechtlichen Erwägungen unter die Ausnahmeregelung des § 4 Abs. 2 BStG 1971 und des § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000.“

Diese Einsichtsbemerkung erging zu nachfolgendem Schreiben der ASFINAG vom 6.11.2013 an das damalige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie:

„wie in unserer Besprechung am 15.04.2013 vereinbart, sowie Bezug nehmende auf ihre E-Mail vom 10.10.2013 dürfen wir Sie zur Klärung der rechtlichen Sachlage in Bezug auf die Genehmigungserfordernisse nach dem UVP-G bzw dem BStG für die geplanten Adaptierungsmaßnahmen an den bestehenden Rampen der ASt F. (Fahrspur 6 und 7) sowie den Neubau der Einzelrampe ... (Rampe 5) um eine schriftliche Beurteilung ersuchen. Aus den folgenden Gründen sind aus Sicht der ASFINAG für die oa Adaptierungen keine Genehmigungen nach dem UVP-G bzw. dem BStG erforderlich:

1. Sachverhalt

Das Unterführungsbauwerk der F.-Straße im Bereich der ASt F. stellt den Übergang zwischen der A ... und der G.-straße nördlich dar. Aufgrund der Errichtung der „Stadtstraße“ seitens der Gemeinde Wien soll die bestehende Anschlussstelle F. ... adaptiert werden. Die geplanten Adaptierungen sehen folgende Baumaßnahmen vor (siehe Beilagen: Lageplan und „Systemskizzen“):

a. Rampe 5 (Auffahrtsrampe A ... Richtung Süden): Errichtung einer Direktrampe.

b. Fahrspur 6 (Abfahrtsrampe A ...): Aufweitung der Abfahrtsrampe, bauliche Trennung der Abbiegerelationen ins untergeordnete Straßennetz Richtung Osten.

c. Fahrspur 7 (Auffahrtsrampe Richtung Norden):. Aufweitung der Auffahrtsrampe,

bauliche Trennung der Abbiegerelation vom untergeordnete Straßennetz auf die Rampe von Osten kommend.

Im Zuge der Errichtung der „Stadtstraße“ durch die Gemeinde Wien ist geplant die bestehende F.-Straße östlich der Querung mit der A ... zu einem Rad- und Fußweg umzufunktionieren. Diese bestehende Verkehrsverbindung der F.-Straße Richtung Südosten bleibt durch die Errichtung der Stadtstraße sowie einer zusätzlichen Verbindungsspange zwischen der Stadtstraße und der bestehenden F.-Straße, welche weiter südlich wieder in die bestehende F.-Straße einmündet, aufrechterhalten.

2. Rechtliche Beurteilung

a. Rampe 5 (Auffahrtsrampe A ... Richtung Süden): Errichtung einer Direktrampe

Die Errichtung der zusätzlichen Einzelrampe (Rampe 5) dient dazu eine bestehende Übereckverbindung der Autobahnauffahrt auf die A ... für den von Osten kommenden Verkehr des untergeordneten Straßennetzes zu ersetzen.Die bestehende Auffahrt auf die A ... Richtung Süden soll künftig ausschließlich dem von Westen kommenden Verkehr der F.-Straße zur Verfügung stehen.

Genehmigungserfordernisse nach dem BStG bzw. UVP-G:

Aus Sicht der ASFINAG stellt die geplante Rampe eine zusätzliche Einzelrampe bei der bestehenden ASt. F. dar, um eine bestehende Übereckverbindung für den vom untergeordneten Netz auffahrenden Verkehr zu ersetzen. Demzufolge kommt aus Sicht der ASFINAG der Ausnahmetatbestand des § 4 BStG bzw. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G zur Anwendung („Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten und Anschlussstellen“). Es liegt daher keine Genehmigungserfordernis nach dem BStG bzw. dem UVP-G vor.

b. Fahrspur 6 (Abfahrtsrampe A ...): Aufweitung der Abfahrtsrampe, bauliche Trennung der Abbiegerelationen durch Errichtung eines Bypasses ins untergeordnete Straßennetz Richtung Osten

Es ist geplant, durch bauliche Adaptierungen der bestehenden Abfahrtsrampe der A ... die bestehenden Abbiegerelationen in das untergeordnete Straßennetz (Ost und West) zu entflechten. Aus diesem Grund wird eine eigene Fahrspur für den Rechtsabbieger Richtung Osten errichtet. Von der bestehenden Fahrbahn besteht anschließend ausschließlich die Möglichkeit auf die F.-Straße Richtung Westen abzubiegen.

c. Fahrspur 7 (Auffahrtrampe Richtung Norden) Aufweitung der Auffahrtsrampe, bauliche Trennung der Abbiegerelation vom untergeordnete Straßennetz, von Osten kommend - auf die Rampe durch Errichtung eines Bypasses

Es ist geplant, durch bauliche Adaptierungen der bestehenden Auffahrtsrampe ..., die bestehenden Abbiegerelationen des untergeordneten Straßennetzes zu entflechten. Aus diesem Grund wird ein Bypass für den Rechtsabbieger des untergeordneten Straßennetzes von Osten kommend errichtet. Auf die bestehende Rampenfahrbahn darf anschließend ausschließlich von Westen, über die F.-Straße kommend, ... aufgefahren werden.

Genehmigungserfordernisse nach dem BStG bzw. UVP-G:

Die Adaptierungen dienen ausschließlich der Verbesserung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. Infolge des Umbaus werden keine neuen Verkehrsrelationen hergestellt. Es kommt lediglich zu einer Entflechtung der bestehenden Rechts- bzw. Linksabbiegerelationen der Auffahrtsrampe ... Richtung Norden bzw. der Abfahrtsrampe von der A ... auf die F.-Straße. Ferner kommt es zu keiner Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden ASt F. in Bezug auf die Verkehrskapazität. Für die ggst. Adaptierungsmaßnahmen liegen daher aus Sicht der ASFINAG keine Genehmigungserfordernisse gemäß BStG bzw. UVP-G vor.

Für allfällige Rückfragen steht ihnen der zuständige Verantwortliche Herr Dipl. Ing. K. (Mail: k.@asfinag.at Tel: ...) gerne zur Verfügung.

Sodann erging ein mit 3.12.2013 datierter Schriftsatz des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, in welchem begründet wurde, aus welchen Gründen von der Anwendbarkeit des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 auszugehen sei. Wörtlich wurde ausgeführt:

„Das gegenständliche Vorhaben erfüllt nicht den Genehmigungstatbestand des§ 4 Abs. 1 BStG 1971, da es sich dabei weder um den Bau einer neuen Bundesstraße noch ihrer Teilabschnitte noch um die Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn handelt. Es ist aber auch nicht als Ausbaumaßnahme sonstiger Art an Bundesstraße im Sinne dieser Regelung zu qualifizieren, da die Ausnahmeregelung des § 4 Abs. 2 BStG 1971 aus folgenden Erwägungen zur Anwendung kommt, wobei zwischen der Rampe 5 und den Rampen 6 und 7 (Bypässen) zu differenzieren ist:

II.1. Vorweg ist festzustellen, dass die Errichtung der geplanten Rampe 5 grundsätzlich zulässig ist, weil sie in die Hauptfahrbahn der A ... und damit weder in eine Zu- und Abfahrtsstraße noch in eine Rampe einer Anschlussstelle einbindet und der Tatbestand des § 2 Abs. 2 zweiter Satz BStG 1971 somit nicht erfüllt ist.

Die Qualifizierung dieser Rampe als Einzelrampe imm Sinne des Ausnahmetatbestands des§ 4 Abs. 2 BStG 1971 durch die Projektwerberin ist deshalb zuzustimmen, da in den Erläuterungen (RV 424 BlgNR 20. GP) zur Novelle BGBl. I Nr. 31/1997, mit der dieser Ausnahmetatbestand erstmals in das BStG 1971 (§ 4 Abs. 7) aufgenommen wurde, festgestellt wird, dass „zusätzliche Einzelrampen als Direktrampen an die Stelle bestehender Übereckverbindungen treten sollen, ohne dass aber dadurch der sukzessive Umbau von Halbanschlussstellen zu Vollanschlussstellen erfolgen soll."

Die Rampe 5 soll die Aufgabe zukommen, eine bestehende Übereckverbindung der Autobahnauffahrt auf die A ... für den vom Osten kommenden Verkehr des untergeordneten Straßennetzes zu ersetzen. Weder werden durch diese Rampe neue Verkehrsströme erzeugt noch wird die Verkehrskapazität der Anschlussstelle verändert. Daraus folge, dass diese Rampe den Ausnahmetatbestand „Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten der Anschlussstellen" gem. § 4 Abs. 2 BStG 1971 erfüllt.

II.2 Die geplanten Rampen 6 und 7 (Bypässe) sind keine Einzelrampen im Sinne der vorzitierten Ausnahmebestimmung, da sie nicht die Funktion einer Einzelrampe, wie sie der Gesetzgeber wollte, erfüllen werden. Aber auch als ein anderes, im § 4 Abs. 2 bezeichnetes Vorhaben können sie nicht qualifiziert werden.

Dass sie dennoch als von der BStG-Ausnahmeregelung umfasst angesehen werden können, ergibt sich daraus, dass

die in § 4 Abs. 2 BStG 1971 genannten baulichen Maßnahmen „jedenfalls“ keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen darstellen und somit nicht abschließend geregelt sind. Die Anwendung der Ausnahmeregelung auf die gegenständlichen beiden Bypässe steht mit dem Regelungswillen des Gesetzgebers nicht im Widerspruch. Dieser wollte nämlich jede baulichen Maßnahmen von der Trassenlegungspflicht befreien, bei denen geringe umweltbezogene Auswirkungen in Relation zu den Auswirkungen der bestehenden Bundesstraße zu erwarten sind. Dem gesetzgeberischen Willen wird auch durch die geplanten, rein als Verkehrsentflechtungsmaßnahmen fachlich beurteilten Rampen, durch die weder neue Verkehrsrelationen entstehen noch die Verkehrskapazität der Anschlussstelle erhöht wird, entsprochen.“

II) zur Zulässigkeit des Antrages:

II.1) Präjudizialität:

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes ist ein Antrag i.S.d. Art. 140 Abs. 1 Z 1 B-VG (nur) dann wegen mangelnder Präjudizialität zurückzuweisen, wenn es offenkundig unrichtig (denkunmöglich) ist, dass die – angefochtene – generelle Norm eine Voraussetzung der Entscheidung des antragstellenden Gerichtes im Anlassfall bildet (vgl. bspw. VfGH 9.3.2016, G 447/2015 ua., mwN).

In den gegenständlichen Verfahren wurden von den Beschwerdeführerinnen Beschwerden gegen vier Enteignungsbescheide des Magistrates der Stadt Wien erhoben.

Gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG entscheiden die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen Bescheide von Verwaltungsbehörden wegen Rechtswidrigkeit. Gemäß Art. 131 Abs. 1 B-VG i.V.m. § 3 Abs. 2 Z 1 VwGVG ist das Verwaltungsgericht Wien zur Behandlung der gegenständlichen Beschwerde zuständig, weil die belangte Behörde ihren Sitz in Wien hat, die betreffenden enteigneten Liegenschaften in Wien liegen, und die vollzogene Angelegenheit weder im Rahmen der unmittelbaren Bundesverwaltung zu vollziehen ist, noch durch Gesetz ein Rechtszug zum Bundesverwaltungs- oder Bundesfinanzgericht eröffnet worden ist.

Das Verwaltungsgericht Wien hat die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 in Beachtung der höchstgerichtlichen Judikatur zur Zulässigkeit der Erlassung von Enteignungsbescheiden anzuwenden.

Nach der höchstgerichtlichen Judikatur ist nämlich in Fällen, in welchen eine Enteignung dem Zweck der Realisierung eines konkreten Bauprojekts dient, in den Fällen von genehmigungspflichtigen Bauvorhaben nur dann zulässig, wenn dieses Bauvorhaben behördlich bereits genehmigt worden ist, zumal andernfalls „die Rechtsgrundlage für die Enteignung (fehlt)“ (vgl. VfSlg. 10.107/1984; Brunner, Die Enteignungs- und Entschädigungsbestimmungen von Eisenbahnenteignungsgesetz, Bundesstraßengesetz und Landesstraßengesetzen, ÖJZ 1993, 681; vgl. sinngemäß zu Bauvorhaben vor Beachtlichkeit der BStG-Novelle BGBl. I Nr. 154/2004, als noch anstelle einer Bewilligung die Erlassung einer Trassenverordnung gesetzlich geboten war, VfSlg. 8.223/1977; 8.822/1980; 9.137/1981; VwGH 4.7.1985, 83/06/0096) bzw. zumal sonst die für die Notwendigkeit der Projektrealisierung gebotene Ausführbarkeit des Projekts noch nicht gegeben ist (vgl. VfSlg. 5.171/1965; VwSlg. 11.822 A/1985; Brunner, Die Enteignungs- und Entschädigungsbestimmungen von Eisenbahnenteignungsgesetz, Bundesstraßengesetz und Landesstraßengesetzen, ÖJZ 1993, 681).

Bei Zugrundelegung dieser Judikatur sind daher die gegenständlichen Enteignungsbescheide dann als rechtswidrig einzustufen, wenn sich ergeben sollte, dass die Baulichkeiten, im Hinblick auf deren Errichtung die ausgesprochenen Enteignungen erfolgt sind, unter die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 zu subsummieren sind, und wenn sich zudem ergeben sollte, dass die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 bzw. die im Eventualantrag angefochtenen Wendungen verfassungswidrig ist (sind).

In diesem Fall wäre nämlich (aufgrund der Anlassfallwirkung) mangels Anwendbarkeit der Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 im Hinblick auf die jeweilige zu errichtende Baulichkeit diese Baulichkeit gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 bewilligungspflichtig. Da die Erteilung der diesfalls gebotenen Bewilligungen aufgrund der Rechtsansicht des Bundes der Republik Österreich als Privatrechtsträger niemals beantragt worden ist, sind diese auch bislang nicht erteilt worden. Damit würde diesfalls aber auch die obangeführte Voraussetzung der erfolgten Bewilligungserteilung für die Zulässigkeit einer Enteignungsentscheidung nicht vorliegen, sodass von der Rechtswidrigkeit der gegenständlich angefochtenen Enteignungsbewilligungsbescheide auszugehen wäre.

So gesehen ist daher die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 für alle gegenständlichen Enteignungsverfahren und damit auch für die am Verwaltungsgericht Wien anhängigen Beschwerdeverfahren präjudiziell.

Im Falle der Aufhebung der gegenständlich angefochtenen Bestimmung gemäß dem Hauptantrag bzw. gemäß dem Eventualantrag würden entweder den Beschwerden im Hinblick auf alle Enteignungsentscheidungen Folge gegeben werden, und die bezughabenden Enteignungsanträge abgewiesen werden.

II.2) Anfechtungsumfang:

1.1. Die Grenzen der Aufhebung einer auf ihre Verfassungsmäßigkeit hin zu prüfenden Gesetzesbestimmung sind, wie der Verfassungsgerichtshof sowohl für von Amts wegen als auch für auf Antrag eingeleitete Gesetzesprüfungsverfahren schon wiederholt dargelegt hat (vgl. hiezu z.B. VfSlg. 13.965/1994, 16.542/2002, 16.911/2003), notwendig so zu ziehen, dass einerseits der verbleibende Gesetzesteil nicht einen völlig veränderten Inhalt bekommt und dass andererseits die mit der aufzuhebenden Gesetzesstelle untrennbar zusammenhängenden Bestimmungen auch erfasst werden. Diese Rechtsprechung beruht auf dem Grundgedanken, dass im Normenprüfungsverfahren nicht mehr aus dem Rechtsbestand ausgeschieden wird, als zur Bereinigung der Rechtslage unbedingt notwendig ist (vgl. z.B. VfSlg. 17.220/2004, 19.933/2014).

1.2. Dieser Grundposition folgend hat der Verfassungsgerichtshof die Rechtsauffassung entwickelt, dass im Gesetzesprüfungsverfahren der Anfechtungsumfang der in Prüfung gezogenen Norm bei sonstiger Unzulässigkeit des Prüfungsantrages nicht zu eng gewählt werden darf (vgl. z.B. VfSlg. 8155/1977, 12.235/1989, 13.915/1994, 14.131/1995, 14.498/1996, 14.890/1997 und 16.212/2002). Unter dem Aspekt einer nicht trennbaren Einheit in Prüfung zu ziehender Vorschriften ergibt sich ferner, dass ein Prozesshindernis auch dann vorliegt, wenn es auf Grund der Bindung an den gestellten Antrag zu einer in der Weise isolierten Aufhebung einer Bestimmung käme, dass Schwierigkeiten bezüglich der Anwendbarkeit der im Rechtsbestand verbleibenden Vorschriften entstünden, und zwar in der Weise, dass der Wegfall der angefochtenen (Teile einer) Gesetzesbestimmung den verbleibenden Rest unverständlich oder auch unanwendbar werden ließe. Letzteres liegt dann vor, wenn nicht mehr mit Bestimmtheit beurteilt werden könnte, ob ein der verbliebenen Vorschrift zu unterstellender Fall vorliegt (vgl. z.B. VfSlg. 16.869/2003, 19.933/2014).

1.3. Im Lichte der obzitierten höchstgerichtlichen Judikatur erachtet das Verwaltungsgericht Wien den mit gegenständlichem Hauptantrag gewählten Anfechtungsumfang als weder zu weit noch zu eng bemessen. Insbesondere entstünde bei Aufhebung des Absatzes 2 des § 4 Bundesstraßengesetz 1971 deshalb keine Schwierigkeit hinsichtlich der Anwendung der im Rechtsbestand verbleibenden Teile des Gesetzes, da diesfalls auch für die unter § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 zu subsummierenden Bauten ein Genehmigungsverfahren i.S.d. § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 durchzuführen wäre.

Für den Fall, dass der Verfassungsgerichtshof den im Primärantrag gestellten Anfechtungsumfang als zu weit bemessen einstuft, wurde der Eventualantrag gestellt, bei welchem aber viele der geltend gemachten verfassungsrechtlichen Bedenken nicht oder in einem großen Umfang nicht realisiert würden.

Bei bloßer Folgegebung des Eventualantrags würden die zu den Kapiteln V.4) und V.6) geäußerten Bedenken überhaupt nicht berücksichtigt werden.

III) zur Rechtslage:

§ 4 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen

(1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid hat dingliche Wirkung und tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen

zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.

(2) Jedenfalls keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art sind:

Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder Umlegungen, die durch Katastrophenfälle oder Brückenneubauten bedingt werden, die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen, die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha, die Zulegung von Kriechspuren, Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen, Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m, Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen. Die Errichtung von sonstigen Betrieben gemäß § 27, die Zulegung weiterer Fahrstreifen und Änderungen der Nivelette, die nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, sind auch keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art. (3) Werden Straßenteile für den Durchzugsverkehr entbehrlich oder hat sich eine wesentliche Änderung der Voraussetzungen nach Abs. 1 ergeben, so kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Auflassung dieser Straßenteile als Bundesstraße durch Bescheid verfügen. § 1 Abs. 2, dritter Satz, gilt sinngemäß. Sofern die aufgelassenen Straßenteile nicht mehr Verkehrszwecken dienen, sind sie vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) hinsichtlich ihrer Kulturgattung in einen den anrainenden Grundstücken ähnlichen Zustand zu versetzen (Rekultivierung). Vor Erlassung eines Bescheides sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(4) Die Bescheide nach Abs. 1 und 3 sind in den berührten Gemeinden und beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes zur Einsicht aufzubewahren.

(5) Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs. 1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Stellungnahme und können Nachbarn (§ 7a) schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einbringen."

§ 7 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschriften lautet wie folgt:

„II. Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung

Grundsätze und objektiver Nachbarschutz

(1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erläßt die für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Verordnungen und Dienstanweisungen.

(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

(4) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Bau und den Betrieb der Bundesstraße (Abs. 3) kann auch dadurch erfolgen, dass auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen, sofern die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist.

(5) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 3 und Abs. 4 kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder

Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, eingelöst werden, sofern durch den Bau oder den Betrieb der Bundesstraße die Benützung eines Grundstücks oder Grundstücksteiles unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleiches gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§ 3), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.

(6) Im Falle, dass sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden.

(7) Bei der Planung, dem Bau, dem Betrieb und der Erhaltung von Bundesstraßen ist auch auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit Bedacht zu nehmen. Im Rahmen einer Verordnung im Sinne des Abs. 2 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ermächtigt, Bestimmungen betreffend die Prüfung wirtschaftlicher Aspekte von Bauvorhaben und Erhaltungsmaßnahmen zu erlassen. In einer solchen Verordnung können insbesondere der Anwendungsbereich, Zuständigkeiten und die Methoden und Tiefe der Prüfung beschrieben und festgelegt werden.

(8) Durch diese Bestimmungen werden keine subjektiven Rechte begründet."

§ 7a Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Subjektiver Nachbarschutz

(1) Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,

a)

dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und

b)

dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

(2) Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung sind alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb, oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte dadurch gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Bundesstraße aufhalten und nicht im Sinne des vorherigen Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.

(3) Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

(4) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte, abgesehen von den Rechten nach Abs. 1 lit. a, zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung der Bundesstraße größer ist, als der Nachteil, der der Partei durch die Bestimmung des Straßenverlaufes erwächst. Subjektive Rechte gemäß Abs. 1 lit. b können nach Maßgabe der Bestimmungen über die Enteignung (§§ 17ff) eingeschränkt werden.

(5) Im Rahmen einer Verordnung im Sinne des § 7 Abs. 2 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auch ermächtigt, Bestimmungen über betriebs- und baubedingte Immissionen von Bundesstraßenvorhaben zu erlassen. In einer solchen Verordnung können insbesondere der Anwendungsbereich, die Ermittlungsmethoden, Schwellen- und Grenzwerte, ein Beurteilungsmaßstab, Umfang und Dauer des Anspruchs auf Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen und die Art der Festlegung und der Durchführung von Maßnahmen geregelt werden.

(6) Bei der Beurteilung der Auswirkungen von Immissionen ist darauf abzustellen, wie sich diese auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

(7) Wird bei objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen die Zustimmung durch den Eigentümer oder sonst Berechtigten zur Umsetzung verweigert oder trotz Zustimmung in Folge die Umsetzung der Maßnahmen nicht oder nicht rechtzeitig

ermöglicht, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden. Der Anspruch des Eigentümers oder sonst Berechtigten auf Umsetzung der Maßnahmen bleibt jedenfalls für einen Zeitraum von drei Jahren ab Verkehrsfreigabe aufrecht."

§ 17 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Enteignung

Für die Herstellung, Erhaltung und Umgestaltung von Bundesstraßen samt den zugehörigen baulichen Anlagen sowie aus Verkehrsrücksichten kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen und obligatorischen Rechten (insbesondere Nutzungs- und Bestandrechten) an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Das gleiche gilt für Baulichkeiten und sonstige Anlagen, deren Entfernung sich aus Gründen der Verkehrssicherheit als notwendig erweist. Auch können zu diesen Zwecken durch Enteignung die für die Anlage von Ablagerungsplätzen, Zufahrten, Straßenwärterhäusern, Bauhöfen und anderen Baulichkeiten sowie die zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen erforderlichen Grundstücke erworben werden."

§ 19 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Einleitung des Verfahrens

Um die Enteignung ist unter Vorlage der zur Beurteilung der Angelegenheit erforderlichen Pläne und sonstigen Behelfe, insbesondere eines Verzeichnisses der zu enteignenden Parzellen mit den Namen und Wohnorten der zu enteignenden Personen und den Ausmaßen der beanspruchten Grundfläche, schließlich eines Grundbuchauszuges beim Landeshauptmann einzuschreiten."

§ 20 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Enteignungsverfahren

(1) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung entscheidet der Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde (§ 32) unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954 wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist.

(2) Der Enteignungsbescheid hat zugleich eine Bestimmung über die Höhe der Entschädigung zu enthalten. Diese ist auf Grund der Bewertung beeideter unparteiischer Sachverständiger unter Beobachtung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, aufgestellten Grundsätze zu ermitteln.

(3) Gegen die Entscheidung des Landeshauptmannes über die Notwendigkeit, den Gegenstand und den Umfang der Enteignung ist die Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Landes zulässig. Eine Beschwerde bezüglich der Höhe der im Verwaltungswege zuerkannten Entschädigung ist unzulässig. Doch steht es jedem der beiden Teile frei, binnen drei Monaten nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung bei jenem Landesgericht zu begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Mit Anrufung des Gerichtes tritt die verwaltungsbehördliche Entscheidung über die Höhe der Entschädigung außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Festsetzung der Entschädigung kann ohne Zustimmung des Antragsgegners nicht zurückgenommen werden. Bei Zurücknahme des Antrages gilt der im Enteignungsbescheid bestimmte Entschädigungsbetrag als vereinbart.

(4) Der Vollzug des rechtskräftigen Enteignungsbescheides kann jedoch nicht gehindert werden, sobald der vom Landeshauptmann ermittelte Entschädigungsbetrag oder eine Sicherheit für die erst nach Vollzug der Enteignung zu leistende Entschädigung gerichtlich erlegt ist.

(5) Für das gerichtliche Verfahren zur Ermittlung der Entschädigung, für deren Feststellung im Wege des Übereinkommens sowie für die Wahrnehmung der Ansprüche, welche dritten Personen auf die Befriedigung aus der Entschädigung auf Grund ihrer dinglichen Rechte zustehen, finden die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954 sinngemäße Anwendung."

§ 21 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschriften lautet wie folgt:

„IV. Schutz der Straßen

Bauten an Bundesstraßen

(1) In einer Entfernung bis 40 m beiderseits der Bundesautobahnen dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat auf Antrag Ausnahmen zuzustimmen, soweit dadurch Rücksichten auf den Bestand der Straßenanlagen und des Straßenbildes, Verkehrsrücksichten sowie Rücksichten auf die künftige Verkehrsentwicklung oder erforderliche Maßnahmen nach §§ 7 und 7a nicht beeinträchtigt werden. Eine solche Zustimmung ist auch bei Bauführungen über oder unter Bundesautobahnen erforderlich. Wird die Zustimmung nicht binnen sechs Wochen nach Einlangen des Antrages erteilt, so entscheidet auf Antrag die Behörde über die Ausnahmebewilligung. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) ist in diesem Verfahren Partei im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 - AVG. Die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften bleiben unberührt.

(2) Auf Bundesschnellstraßen, Rampen von Anschlussstellen sowie Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen gilt Abs. 1 für eine Entfernung von 25 m.

(3) Erwächst einem Grundeigentümer beziehungsweise Bergbauberechtigten durch die Verweigerung der Ausnahmebewilligung gemäß Abs. 1 oder 2 ein Nachteil, so hat die Behörde dem Grundeigentümer (Bergbauberechtigten) auf seinen Antrag in sinngemäßer Anwendung der §§ 18 und 20 eine angemessene Entschädigung zuzuerkennen, soweit es sich nicht um ein Vorhaben des Grundeigentümers (Bergbauberechtigten) innerhalb einer Zone von 15 m handelt. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann in diesem Verfahren die Enteignung des von der Verfügung betroffenen Grundstückes oder Grundstückteiles beantragen.

(4) Die Breite der in Abs. 1 und 2 genannten Zonen ist vom äußeren Rand des Straßengrabens, bei aufgedämmten Straßen vom Böschungsfuß, bei im Gelände eingeschnittenen Straßen von der oberen Einschnittsböschungskante, in Ermangelung von Gräben und Böschungen von der äußeren Begrenzungslinie der Straßenbankette zu messen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ermächtigt, die in Abs. 1 und 2 genannten Entfernungen bei Bundesstraßenabschnitten im dicht besiedelten Gebiet oder im Gebirge auf ein den örtlichen Verhältnissen entsprechendes Ausmaß zu verringern.

(6) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen."

§ 26 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten

(1) Zu- und Abfahrten auf und von Bundesstraßen sind nur in Form von Anschlussstellen zulässig (§ 2 Abs. 2). Ausgenommen sind Zu- und Abfahrten zu rein betrieblichen Zwecken der Bundesstraßenverwaltung oder solche gemäß Abs. 2 bis 4.

(2) Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann jedoch befristet Zu- und Abfahrten zu und von Baustellen im Zusammenhang mit der Errichtung von im öffentlichen Interesse liegenden Infrastrukturbauten zustimmen, sofern sichergestellt ist, dass deren Benützung nicht jedermann offen steht und für die Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) bei geänderten Verhältnissen oder nach Ablauf der Frist die Anpassung oder die gänzliche Entfernung der Zu- und Abfahrten auf Kosten des Anschlussberechtigten anzuordnen.

(3) Im Zusammenhang mit der Tunnelsicherheit von Eisenbahnanlagen kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) Zu- und Abfahrten zwischen Eisenbahnanlagen (§ 10 Eisenbahngesetz 1957, B

Quelle: Landesverwaltungsgericht Wien LVwg Wien, http://www.verwaltungsgericht.wien.gv.at

© 2026 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at