

TE Vfgh Erkenntnis 1991/10/5 V203/90

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 05.10.1991

Index

96 Straßenbau

96/01 Bundesstraßengesetz 1971

Norm

B-VG Art18 Abs2

Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten vom 03.10.89, BGBl 493/1989, betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der B 156 Lamprechtshausener Straße sowie der B 156 a Lamprechtshausener Straße. Abzweigung Oberndorf im Bereich der Gemeinden Nußdorf am Haunsberg, Oberndorf bei Salzburg, Göming und Lamprechtshausen

BStG 1971 §4 Abs1 idFBGBl 63/1983

BStG 1971 §7

BStG 1971 §7a

Leitsatz

Abweisung eines Individualantrags auf Aufhebung einer Trassenverordnung betreffend die B156 Lamprechtshausener Straße; keine Überschreitung des dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten durch das BStG 1971 eingeräumten Planungsermessens; Notwendigkeit des Baues einer Ortsumfahrungsstraße angesichts der Verkehrserfordernisse und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges; ausreichende Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit durch Erstellung eines Umweltberichtes

Spruch

Den Anträgen wird keine Folge gegeben.

Begründung

Entscheidungsgründe:

I. 1. Die Antragsteller sind Eigentümer von Grundstücken, die teils von der Staßentrasse durchquert werden, die mit der angefochtenen Verordnung festgelegt wird, teils in dem mit der angefochtenen Verordnung bestimmten Straßenbaugebiet liegen.

Sie beantragen gemäß Art139 B-VG die Aufhebung der Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten vom 3. Oktober 1989 betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der B156 Lamprechtshausener Straße sowie der B156 a Lamprechtshausener Straße, Abzweigung Oberndorf im Bereich der Gemeinden Nußdorf am Haunsberg, Oberndorf bei Salzburg, Göming und Lamprechtshausen, BGBl. 493/1989, zur Gänze, in eventu näher bezeichneter Teile dieser Verordnung, wegen Gesetzwidrigkeit.

2.a. Die angefochtene Verordnung lautet:

"Auf Grund des §4 Abs1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 63/1983 wird verordnet:

1. Der Straßenverlauf eines Abschnittes der B156 Lamprechtshausener Straße wird im Bereich der Gemeinden Nußdorf am Haunsberg, Oberndorf bei Salzburg, Göming und Lamprechtshausen wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Straßentrasse beginnt bei km 18,959, überbrückt nach dem Anschluß Oberndorf/Süd den Oichtenbach, verläuft sodann im Bereich Göming in Tieflage mit einer Grünbrücke und bindet nach dem Anschluß Oberndorf/Nord bei km 24,076 wieder in den Bestand ein.

2. Der Straßenverlauf eines Abschnittes der B156 a Lamprechtshausener Straße, Abzweigung Oberndorf wird im Bereich der Gemeinde Nußdorf am Haunsberg wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Straßentrasse beginnt bei km 19,245 der unter Punkt 1 festgelegten Trasse der B156 (Anschluß Oberndorf/Süd) und bindet bei km 19,410 in die bestehende B156 ein, welcher sie bis zur bestehenden B156 a folgt.

3. Im einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Strassentrassen aus den beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, beim Amt der Salzburger Landesregierung sowie bei den Gemeinden Nußdorf am Haunsberg, Oberndorf bei Salzburg, Göming und Lamprechtshausen aufliegenden Planunterlagen (Übersichtslageplan im Maßstab 1:5000 und Ordnungsplan im Maßstab 1:1000) zu ersehen.

§15 Bundesstraßengesetz 1971 findet auf die vorangeführten Straßenabschnitte Anwendung. Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes sind den aufliegenden Planunterlagen zu entnehmen."

b. Zur Legitimation bringen die Antragsteller vor, daß sie durch die bekämpfte Verordnung "in ihren Rechten unmittelbar betroffen (werden), weil auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücken bzw. Grundstücksteilen Bauführungen auf Grund der Bestimmung des §15 Abs1 des BStG nicht mehr zulässig sind, die Beschwerdeführer damit rechnen müssen, daß die betreffenden Grundstücke bzw. Teilflächen aus diesen Grundstücken ... im Zuge der rechtlichen Durchsetzung der verordneten Straßentrasse eingelöst werden ...". Es sei den Antragstellern "nicht zumutbar, erst die Grundeinlösung abzuwarten und einen dort ergehenden Enteignungsbescheid sodann mit Beschwerde ... anzufechten ...", vielmehr greife die vorzitierte Verordnung direkt in die Eigentumsrechte der Antragsteller ein, sodaß diese zur Individualanfechtung nach Art139 Abs1 B-VG berechtigt seien.

c. Die angefochtene Verordnung erachten die Antragsteller in weitwendigen Ausführungen als gesetzwidrig, weil die verordnungserlassende Behörde weder auf das Beurteilungskriterium der "Umweltverträglichkeit" der festgelegten Straßentrasse, noch auf das Beurteilungskriterium der "Wirtschaftlichkeit" des Bauvorhabens iSd §4 Abs1 BStG 1971 hinreichend Bedacht genommen habe. Darüber hinaus ist nach Meinung der Antragsteller das Verfahren zur Erlassung der angefochtenen Verordnung auch infolge "fehlender Beurteilung alternativer, verkehrsplanerischer Maßnahmen zur Verkehrsentlastung von Oberndorf", "mangelnder Bedachtnahme auf Belange des Nachbarschaftsschutzes" sowie "mangelnder Bedachtnahme auf die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens" mit Fehlern behaftet, die zur Gesetzwidrigkeit der angefochtenen Verordnung führten.

Die Antragsteller begründen ihre Bedenken gegen die Gesetzmäßigkeit der angefochtenen Verordnung im wesentlichen wie folgt:

aa. Zum Beurteilungskriterium der "Umweltverträglichkeit":

Die Prüfung der Umweltverträglichkeit bei einem Straßenbauprojekt, bei welchem es um die Errichtung einer bloßen Ortsumfahrung gehe, habe grundsätzlich einen anderen rechtlichen Stellenwert als bei solchen Bundesstraßenbauprojekten, welche einem dringenden öffentlichen Verkehrsbedürfnis entsprechen. Die angefochtene Straßenumlegung solle der Verkehrsentlastung des Ortskernes von Oberndorf dienen und sei als Verkehrsentlastungsmaßnahme für die derzeitigen Straßenanrainer gedacht. Sie könne daher weder den "Erfordernissen des Verkehrs" noch der "funktionellen Bedeutung des Straßenverkehrs" im Sinne des §4 Abs1 BStG 1971 subsumiert werden, sondern stelle eine Umweltschutzmaßnahme eigener Art dar, nämlich eine Maßnahme zur Verbesserung der natürlichen und gesundheitlichen Lebensbedingungen der derzeitigen Straßenanrainer der bestehenden Trasse im Bereich der Marktgemeinde Oberndorf. Damit ergebe sich jedoch eine grundlegend andere

Konstellation als dies bei Straßenbauprojekten der Fall ist, welche auf Grund eines öffentlichen "Verkehrsbedürfnisses" bzw. "Verkehrserfordernisses" und auf Grund der funktionellen Bedeutung eines Straßenzuges realisiert werden sollen.

Im gegenständlichen Fall sei daher das gesetzliche Erfordernis einer Umweltverträglichkeit der geplanten Straßenumlegung eine gleichwertige, inhaltliche Voraussetzung für die Erlassung der Verordnung wie jene Kriterien, welche als Begründung für einen Bau der geplanten Straße ins Treffen geführt werden können. Die Ermessens- und Abwägungsentscheidung des verordnungserlassenden Ministers gemäß §4 Abs1 BStG 1971 hätte sohin die für einen Bau der geplanten Straße sprechenden, dem Schutz der derzeitigen Straßenanrainer dienenden Gründe gegen die Nachteile abzuwägen gehabt, die der Bau der geplanten Straße für die natürliche Umwelt hätte.

Ein derartiges "Abwägen" setze jedoch die Kenntnis der maßgeblichen Entscheidungsgrundlagen voraus, somit die Einholung einer, neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechenden gutachterlichen Studie über die Umweltverträglichkeit des vorliegenden Straßenbauprojektes. Mangels einer dem aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung seien die Entscheidungsgrundlagen des Ministers für die Erlassung der angefochtenen Verordnung derart mangel- und lückenhaft geblieben, daß sich daraus die Gesetzwidrigkeit der Verordnung ergebe. Der dem Bundesminister bei Verordnungserlassung vorliegende "Umweltbericht" genüge den Mindestanforderungen einer Umweltverträglichkeitsstudie nicht und sei erst im nachhinein als "Anhang" zum "Generellen Projekt" angefertigt worden. Dem Gutachter wird von den Antragstellern die Fähigkeit abgesprochen, "die komplexen ökologischen Wirkungszusammenhänge zwischen dem Bau einer geplanten Straße und der natürlichen Umwelt zu beurteilen".

bb. Zum Beurteilungskriterium der "Wirtschaftlichkeit":

Hätte die verordnungserlassende Behörde eine "ordnungsgemäße, gehörige und den verfassungsrechtlichen sowie den gesetzlichen Grundsätzen und Geboten entsprechende Wirtschaftlichkeitsprüfung des gegenständlichen Straßenbauvorhabens" durchgeführt, so hätte sie nach Meinung der Antragsteller zum Ergebnis gelangen müssen,

"daß der durch einen Bau der Ortsumfahrung erzielbare Verkehrsentlastungseffekt für die bestehende Ortsdurchfahrt von Oberndorf überaus gering ist, dieser Entlastungseffekt selbst unter Zugrundelegung der - unrichtigen - Berechnungen nur 21% betragen würde, sich dieser Entlastungseffekt hinsichtlich des Faktors 'Straßenverkehrslärm-Beeinträchtigung' praktisch überhaupt nicht niederschlagen würde, und somit insgesamt die Nutzeffekte, die aus einer Realisierung des gegenständlichen Straßenbauvorhabens erzielt werden könnten, überaus gering sein werden, und zwar um ein Vielfaches geringer als dies bei einem derartigen Ortsumfahrungsprojekt üblicherweise erwartet werden müßte".

Bei einer Gegenüberstellung der Vorteils-(Nutz-)Wirkungen und der nachteiligen Wirkungen eines Baues der geplanten Ortsumfahrung hätte die verordnungserlassende Behörde nach Meinung der Antragsteller "nicht nur die monetär bewertbaren Straßenbaukosten, sondern vor allem auch die volkswirtschaftlich sehr wohl ins Gewicht fallenden, schwerwiegenden ökologischen Folgekosten" in die Bewertung miteinbeziehen müssen. Als Entscheidungshilfe wäre jedenfalls ein ordnungsgemäß erstelltes Umweltverträglichkeitsgutachten einzuholen gewesen. Die Abwägung der Vor- und Nachteile eines Baues der geplanten Ortsumfahrung durch die verordnungserlassende Behörde hätte zum Ergebnis führen müssen, daß die "erzielbaren Verkehrsentlastungswirkungen und verkehrsmäßigen Vorteile" derart gering sind, daß sie "in keiner vernünftigen Relation zu den monetären, nicht-monetären, ökologischen und den Bereich Umwelt betreffenden Nachteilseffekten" stünden. Die verordnungserlassende Behörde hätte daher mangels Wirtschaftlichkeit von der Erlassung der angefochtenen Verordnung zur Gänze Abstand nehmen müssen.

cc. Zur fehlenden Beurteilung "alternativer, verkehrsplanerischen Maßnahmen zur Verkehrsentlastung von Oberndorf":

Sowohl unter dem Aspekt des Beurteilungskriteriums der "Umweltverträglichkeit" als auch unter jenem der "Wirtschaftlichkeit" hätte die verordnungserlassende Behörde nach Meinung der Antragsteller prüfen müssen, ob durch alternative Verkehrsmaßnahmen (insbesondere Förderung des öffentlichen Verkehrs und Zurückdrängung des Individualverkehrs) eine Verkehrsentlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt von Oberndorf auch ohne Errichtung der geplanten Ortsumfahrung erreicht werden könnte. Das Unterbleiben derartiger Ermittlungen belaste das Planerlassungsverfahren mit schweren Mängeln, die angefochtene Verordnung aber mit Gesetzwidrigkeit.

dd. Zur mangelnden Bedachtnahme auf Belange des Nachbarschaftsschutzes:

Nach Meinung der Antragsteller hat es die verordnungserlassende Behörde unterlassen, die konkreten Auswirkungen einer Realisierung des gegenständlichen Straßenbauvorhabens auf benachbarte Wohnobjekte zu überprüfen und in die Beurteilung miteinzubeziehen, was die angefochtene Verordnung auch hinsichtlich des §7a iVm §4 Abs1 BStG 1971 mit Gesetzeswidrigkeit belaste, weil das Verordnungserlassungsverfahren diesbezüglich mit wesentlichen Mängeln behaftet sei.

ee. Zur mangelnden Bedachtnahme auf die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens:

Die verordnungserlassende Behörde habe auf die im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemäß §4 Abs2 bis 5 BStG 1971 insbesondere von den nunmehrigen Antragstellern abgegebenen schriftlichen Äußerungen nicht ausreichend Bedacht genommen, was die angefochtene Verordnung mit Gesetzeswidrigkeit belaste. Vor allem hätte die verordnungserlassende Behörde auf Grund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens, in dem auf die mangelnde Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens bereits hingewiesen worden sei, weitere Planungsermittlungen sowie Sachverständigenbeurteilungen, insbesondere eine dem aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechende Umweltverträglichkeitsstudie, einholen müssen.

Abschließend erheben die Antragsteller den Vorwurf, daß sich aus §4 Abs1 BStG 1971, auf den sich die angefochtene Verordnung stützt, keine hinreichend konkrete Vorausbestimmung des verwaltungsbehördlichen Handelns ableiten lasse, die Bestimmung insbesondere "keinerlei nähere Anhaltspunkte dafür (biete), welche inhaltlichen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit eine Umlegungsverordnung wie die gegenständliche zum Zwecke der Errichtung einer Ortsumfahrungsstraße überhaupt erlassen werden darf". Die Antragsteller werfen dem verordnungserlassenden Minister daher vor, "im gegenständlichen Fall Willkür geübt zu haben". Im übrigen sind die Antragsteller der Meinung, daß "ein Gesetz, das hinsichtlich eines derartigen Straßenneubaus kein generelles Bewilligungsverfahren vorsieht, sondern sich damit begnügt, daß im Wege der Erlassung einer Trassierungsverordnung auch implicite und stillschweigend über die Bewilligung des betreffenden Straßenbauprojektes an sich abgesprochen wird", dem Eigentumsrecht, dem Gleichheitssatz sowie dem Rechtsstaatsprinzip widerspricht.

3.a. Der Verfassungsgerichtshof forderte den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten auf, eine schriftliche Äußerung zum Gegenstand zu erstatten und alle auf die angefochtene Verordnung bezughabenden Akten vorzulegen.

b. In Entsprechung dieser Aufforderung legte der Bundesminister dem Verfassungsgerichtshof den Verordnungsakt Z925.156/3-VI/14-89 einschließlich der Ergebnisse des gemäß §4 Abs2 bis 5 BStG 1971 durchgeführten Anhörungsverfahrens und eine Stellungnahme des Sachverständigen zu den in diesem Anhörungsverfahren abgegebenen Äußerungen, sowie zu den in den Anträgen gegen seinen "Umweltbericht" (zur Umfahrung Oberndorf) und gegen seine fachliche Qualifikation gerichteten Vorwürfen vor. Die vorgelegten Akten enthalten insbesondere die im Rahmen des "Generellen Projektes 1986 - Umfahrung Oberndorf" erstellte "Nutzen-Kosten-Untersuchung" und den sogenannten "Anhang Umwelt" (Umweltbericht). Darüber hinaus legte der Bundesminister auch den "Anhang Umwelt" zum "Generellen Projekt 1989 - Umfahrung Oberndorf - Variante Grünbrücke Göming" vor. In seiner Äußerung beantragt der Bundesminister, dem Individualantrag auf Aufhebung der angefochtenen Verordnung keine Folge zu geben.

Die Straßenverhältnisse im Bereich des historisch gewachsenen Ortes Oberndorf seien, soweit sie die B156 betreffen, unzulänglich. Sie entsprächen im Abschnitt Oberndorf mit einer relativ engen Ortsdurchfahrt, einer Steigungsstrecke und zwei niveaugleichen Bahnübergängen schon lange nicht mehr den Anforderungen des heutigen Verkehrs. Eine besondere Gefahrenstelle befinde sich hier u.a. in Altoberndorf, wo unmittelbar nach einer engen Rechtskurve in einer beginnenden starken Steigungsstrecke eine Fahrbahnverengung, die beidseitig von historischen Häuserzeilen begrenzt sei, folge. Durch den Bahnübergang in der Ortsmitte und die Engstellen komme es täglich mehrmals zu Verkehrsstockungen, wodurch nicht nur der Straßenverkehr, sondern auch der Fußgängerverkehr erheblich beeinträchtigt werde und zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen auftreten würden.

Dadurch, daß die B156 derzeit auf einer Länge von 2,5 km im Ortsgebiet von Oberndorf verläuft, seien ferner ca. 40 % der Ortsbewohner als direkte Anrainer der B156 von den Belastungen des Straßenverkehrs (Lärm, Schadstoffe, Trennwirkung) schwerstens betroffen.

Nach Darstellung des - 1967 beginnenden - Planungsablaufes nimmt der Bundesminister zu den Bedenken der Antragsteller gegen die Gesetzmäßigkeit der angefochtenen Verordnung im einzelnen wie folgt Stellung:

aa. Zum Beurteilungskriterium der "Umweltverträglichkeit":

Das "Generelle Projekt" sowie der "Anhang Umwelt" (Umweltbericht) zur Umfahrung Oberndorf seien "annähernd gleichzeitig", nämlich in den Jahren 1984 und 1986, erstellt worden. Ende 1986 seien sowohl das "Generelle Projekt" als auch das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die Kosten-Nutzen-Untersuchung vorgelegen. Der Anordnung des §4 Abs1 BStG 1971, daß eine Feststellung der Umweltverträglichkeit vor dem Erlassen der Umlegungsverordnung vorzunehmen ist, sei daher im konkreten Fall entsprochen worden.

Das BStG 1971 enthalte im übrigen weder Vorschriften darüber, nach welchen Methoden oder Kriterien die Umweltverträglichkeit zu beurteilen ist, noch darüber, in welchem Stadium des Planungsvorganges diese Beurteilung zu erfolgen habe. Der Umweltbericht entspreche der Dienstanweisung betreffend den Anhang "Umwelt" zu Bundesstraßenprojekten des Bundesministers für Bauten und Technik, Z920.080/11-III/14-82, vollinhaltlich.

Eine in einem bestimmten Verfahren abzuwickelnde "Umweltverträglichkeitsprüfung" sei im BStG 1971 nicht vorgesehen, ein entsprechendes Bundesgesetz stehe vielmehr seit Jahren in Diskussion.

An der Qualifikation des bestellten Gutachters und der von diesem bei Erstellung des Umweltberichtes angewendeten Methode bestünden keine Zweifel.

Eine Abwägung der für den Bau der Umfahrungsstraße sprechenden Verkehrserfordernisse und sonstigen Vorteile gegen die Umwelt betreffende Nachteile sei von der verordnungserlassenden Behörde durchgeführt, das Überwiegen der öffentlichen Interessen am Bau der geplanten Ortsumfahrung durch die Erlassung der angefochtenen Verordnung bestätigt worden. Ein von den Antragstellern geforderter "Entscheidungsakt des Gesetzgebers oder des Ordnungsgebers zur Grundsatzfrage, ob die ggstl. Umfahrungsstraße - in welcher Trassierung auch immer - überhaupt gebaut werden soll und darf", sei nach geltendem Recht nicht erforderlich; er sei vielmehr "in der Erlassung der Verordnung zur Umlegung von Teilen einer Bundesstraße ... enthalten".

bb. Zum Beurteilungskriterium der "Wirtschaftlichkeit":

Zu diesem Beurteilungskriterium verweist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die vorgelegte Stellungnahme des Gutachters und stellt im übrigen fest, daß der von den Antragstellern behauptete Entlastungseffekt der geplanten Umfahrung von nur 20% des Verkehrsaufkommens in der Ortschaft Oberndorf "unrichtig" sei.

cc. Zur fehlenden Beurteilung "alternativer, verkehrsplanerischer Maßnahmen zur Verkehrsentslastung von Oberndorf":

Eine "Prüfung von Varianten mit anderen Verkehrsträgern (Eisenbahn, Schifffahrt usw.)" sei nach geltendem Recht nicht vorgesehen. Es handle sich dabei um "verkehrspolitische Fragen", die Gegenstand der regionalen Raumplanung (die dem Projekt im übrigen zugestimmt habe), nicht jedoch von der verordnungserlassenden Behörde zu berücksichtigen seien.

dd. Zur mangelnden Bedachtnahme auf Belange des Nachbarschaftsschutzes:

Bereits im Detailprojekt seien die Maßnahmen zum Schutz der Nachbarn im einzelnen - unter Einbeziehung der Betroffenen - festgelegt worden. Allfällige Nachteile für die Anrainer der künftigen Trasse würden durch "begleitende Maßnahmen" des Straßenbaues (Lärmschutzwände, Dämme etc.) weitgehend ausgeschaltet.

ee. Zur mangelnden Bedachtnahme auf die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens:

Entgegen der Ansicht der Antragsteller könne aus §4 Abs2 bis 5 BStG 1971 niemand ein subjektives Recht auf Berücksichtigung seiner Äußerungen durch die Behörde ableiten. Im übrigen sei von der verordnungserlassenden Behörde einem Teil der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen durch die Planung einer "Grünbrücke Göming" Rechnung getragen worden.

Abschließend stellt der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten fest, daß aus der "vollkommen subjektiven" Detailbeschreibung der Landschaftsstruktur im vorliegenden Ordnungsprüfungsantrag keine Gesamtbeurteilung der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Realisierung des Projektes Umfahrung Oberndorf abgeleitet werden könne. Auch zukünftige Ansiedlungen im Bereich der Umfahrung Oberndorf könnten durch die im Detailprojekt vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen weitgehend geschützt werden.

Die verordnete Trasse stelle unter mehreren Varianten die "bestmögliche von den zuständigen Ämtern und Behörden sowie von den Gemeindevertretungen der Gemeinden Nußdorf, Göming, Oberndorf und Lamprechtshausen anerkannte" dar. Jede andere Trassenführung hätte landschaftlich schützenswerteres Gelände berührt. Die sich aus der Realisierung des Projektes für die Antragsteller ergebenden Nachteile seien wesentlich geringer, als jene Nachteile, die ein Großteil der Bevölkerung von Oberndorf in der Vergangenheit - und bei Nichtdurchführung des geplanten Bauvorhabens auch in der Zukunft - zu erleiden hatte bzw. hätte. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten habe "nach reiflicher und gewissenhafter Abwägung sämtlicher Argumente" den Straßenverlauf bestimmt. Gutachten, Stellungnahmen, Äußerungen u.ä. könnten stets nur Entscheidungshilfen sein, die Entscheidung selbst habe die verordnungserlassende Behörde im Rahmen der ihr diesbezüglich zustehenden Entscheidungsfreiheit zu treffen.

4. Zur Äußerung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten erstatteten die Antragsteller eine Replik, in der sie, wie sie selbst ausführen, die von ihnen behaupteten "hauptsächlichen Mängel und Rechtswidrigkeiten der angefochtenen Verordnung und des Verordnungserlassungsverfahrens ... nochmals zusammenfassend aufzeigen".

5. In seiner Stellungnahme zur Replik der Antragsteller weist der Bundesminister darauf hin, daß ihm zwar "die letzte Entscheidung über die Gewichtung der Bedeutung (der) einzelnen Entscheidungsgrundlagen, Entscheidungshilfen u.dgl.m." zukomme, diese "Entscheidungsfreiheit" der verordnungserlassenden Behörde aber keinesfalls mit "Willkür" gleichzusetzen sei.

Die von den Antragstellern geforderte "Feststellung und Abwägung, welche Vorteile durch eine Errichtung der projektierten Ortsumfahrung erreicht werden können", sei im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgt. Auch die sogenannte "Null-Variante" sei - entgegen der Annahme der Antragsteller - in die Nutzen-Kosten-Untersuchung einbezogen worden. Ebenso sei die "(allgemein übliche) Gegenüberstellung Straßennutzerkosten, Unfallkosten, usw." erfolgt.

Die von den Antragstellern verlangte "tatsächliche Gewichtung" sei - im Sinne einer objektiven Gewichtung - bei einzelnen Kriterien nicht möglich, es würde sich immer um eine "subjektive Festlegung" handeln.

In der Nutzen-Kosten-Untersuchung (Bereich Umwelt) seien - entgegen der Ansicht der Antragsteller - "auch umfassendere ältere Varianten ... einschließlich derjenigen Gründe, weshalb sie letztlich nicht realisiert bzw. weiterverfolgt worden sind", angeführt.

II. 1. Da die Antragsteller Eigentümer von Grundstücken sind, die teils von der von der bekämpften Verordnung festgelegten neuen Straßentrasse der B156 Lamprechtshausener Straße durchquert werden, teils in dem durch die Verordnung festgelegten Bundesstraßenbaugebiet (§15 BStG 1971) liegen, sind ihre Anträge im Sinne der mit VfSlg. 9823/1983 beginnenden ständigen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes zur Anfechtung von Trassenverordnungen nach dem BStG 1971 (VfGH 20.6.1989, V118/88, V9/89; 26.9.1989, V10/89, V11/89) zulässig.

2. In der Sache treffen die rechtlichen Bedenken der Antragsteller jedoch nicht zu.

a. §4 Abs1 BStG 1971 idF der hier maßgeblichen NovelleBGBl. 63/1983 ordnet an, daß der Straßenverlauf nach den Erfordernissen des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges durch Verordnung zu bestimmen ist. Dabei ist auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, den Denkmalschutz, die Umweltverträglichkeit, die Ergebnisse der Anhörung sowie auf die Bestimmungen der §§7 und 7a BStG 1971 Bedacht zu nehmen. Durch die Verweisung auf die §§7 und 7a BStG 1971 wird zum Ausdruck gebracht, daß der Straßenverlauf auch eine sichere Benützbarkeit der Straßen gewährleisten muß und daß vorzuzorgen ist, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den künftigen Verkehr soweit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand ermöglicht werden kann, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Bundesstraße benachbarten Geländes zumutbar ist (vgl. schon VfSlg. 9823/1983 unter Hinweis auf VfSlg. 8200/1977; sowie zur Rechtslage nach der NovelleBGBl. 63/1983 VfGH 26.9.1989, V10/89, V11/89).

Wie der Verfassungsgerichtshof schon in seiner bisherigen - wenn auch frühere Fassungen des BStG 1971 betreffenden - Judikatur (vgl. insb. VfSlg. 10356/1985 und die dort, S. 142, enthaltenen Judikaturbelege) deutlich gemacht hat, sind die verfassungsrechtlichen Bedenken der Antragsteller gegen §4 Abs1 BStG 1971, denen zufolge diese Bestimmung keine hinreichende Determinierung des Verhaltens der Behörde bei Erlassung der Trassenverordnung enthalte, sodaß der Trassenverlauf der Straße nach Willkür festgelegt werden könne, nicht

berechtigt. Zufolge §4 Abs1 BStG 1971 ist dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten bei der Festlegung der Trasse einer Bundesstraße zwar ein planerischer Gestaltungsspielraum eingeräumt. Gleichwohl hat der Bundesminister ausgehend von den Erfordernissen des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung eines Straßenzuges dem Gesetz entsprechend die Verkehrssicherheit, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, den Denkmalschutz, die Umweltverträglichkeit und die Vermeidung unzumutbarer Belästigungen der Nachbarn mit in sein planerisches Kalkül zu ziehen. Im Verein mit den, das Verordnungserlassungsverfahren betreffenden Vorschriften der Abs3 und 5 des §4 BStG 1971 ist dadurch in verfassungsrechtlich ausreichender (vgl. VfSlg.9823/1983 zum Verordnungserlassungsverfahren, VfSlg.10356/1985 zur Bestimmung des Trassenverlaufes selbst) Weise das Verhalten des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten als verordnungserlassender Behörde vorherbestimmt. Zwar hat der Gesetzgeber dem Bundesminister für die konkrete Festlegung der Trasse, bei der dieser von den Verkehrserfordernissen und der funktionellen Bedeutung eines Straßenzuges auszugehen hat, die Berücksichtigung zusätzlicher Kriterien in Gestalt der "Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens", des "Denkmalschutzes", der "Umweltverträglichkeit", der "Verkehrssicherheit" und des "Nachbarschutzes" vorgeschrieben, ohne deren nach Maßgabe der Verhältnisse im konkreten Planungsfall durchaus unterschiedliche Gewichtung allgemein im voraus zu bestimmen. Aufgabe der planenden Verwaltungsbehörde ist es jedoch, anhand der angeführten gesetzlichen Abwägungskriterien für einen bestimmten Straßenverlauf eine wohlabgewogene Entscheidung nach Maßgabe des konkreten, festgestellten Sachverhaltes zu treffen, die auch auf einer Auseinandersetzung mit den im Zuge der Anhörung vorgetragenen Argumenten beruht.

b. Die Antragsteller sind daher nicht im Recht, wenn sie im gegenständlichen Fall der Planung einer Umfahrungsstraße von vornherein dem gesetzlichen Erfordernis ihrer Umweltverträglichkeit ein gleiches oder stärkeres Gewicht als jenen Kriterien zubilligen wollen, welche als Begründung für den Bau der geplanten Straße ins Treffen geführt werden können. Angesichts der Entscheidung des Gesetzgebers (vgl. das die Bundesstraßen B einschließlich der B156 Lamprechtshausener Straße aufzählende Verzeichnis 3, das gemäß §1 Abs1 einen Bestandteil des BStG 1971 bildet), die B156 Lamprechtshausener Straße als Bundesstraße zu führen, ist wegen der dadurch bedingten Verkehrserfordernisse und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges allen Argumenten der Antragsteller von vornherein nicht zu folgen, mit denen trotz der gegenwärtig unzureichenden Situation dieser Straße im Kerngebiet von Oberndorf die Notwendigkeit des Baues einer Umfahrungsstraße bezweifelt wird. Durch die geschilderte unzureichende Situation wird nämlich nicht nur der Verkehr an sich bereits behindert, sondern auch die gesetzliche Notwendigkeit begründet, verkehrsbeschränkende Maßnahmen (z.B. nach §43 StVO 1960) zu verfügen. Es entspricht daher den Verkehrserfordernissen ebenso wie der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges im Sinne des §4 Abs1 BStG 1971, daß die von der Behörde als unzulänglich erkannten Straßenverhältnisse im Bereich der Gemeinde Oberndorf durch den Bau einer Umfahrungsstraße entsprechend verbessert werden.

c. Auch die Bedenken der Antragsteller, daß die Umweltverträglichkeit der Umfahungstrasse nicht hinlänglich geprüft wurde, bestehen nicht zu Recht. Das BStG 1971 schreibt weder in seinem §4 Abs1 noch in seinem §7 Abs1 ein bestimmtes Verfahren zur Prüfung und Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit im Zuge der Trassenfestlegung vor. Die Erstellung des Umweltberichtes zum "Generellen Projekt 1986" der Umfahung Oberndorf in Gestalt des "Anhang Umwelt" sowie der "Anhang Umwelt" zur Variante Grünbrücke Göming bilden ausreichende Grundlagen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des geplanten Straßenprojektes und zur Planung von Maßnahmen, um die Umweltverträglichkeit der entsprechend den Verkehrsbedürfnissen festgelegten Trasse zu verbessern.

Die Kritik am Sachverständigengutachten erschöpft sich - sieht man von einer großteils aus Wiederholungen bestehenden Mängelrüge am vorgelegten Umweltbericht ab - in einer Landschaftsbeschreibung und in der Forderung nach Einsetzung eines Gutachterteams. Der Verfassungsgerichtshof verkennt nicht, daß die Prüfung der Umweltrelevanz von Straßenbauvorhaben, wie die Antragsteller meinen, auf noch eingehendere Untersuchungen der "komplexen ökologischen Wirkungszusammenhänge" gestützt werden könnte. Er ist jedoch der Auffassung, daß der vorliegende Umweltbericht zur Umfahung Oberndorf, der eine Bestandsaufnahme der Umweltsituation, eine Prognose der Auswirkungen der beabsichtigten Trassenführung auf diese Umweltsituation und Maßnahmen enthält, mit welchen die negativen Auswirkungen verringert werden können, für die Behörde ausreichte, auf die "Umweltverträglichkeit" bei der Festlegung der Trasse für die Umfahung Oberndorf dem gesetzlichen Auftrag des §4 Abs1 BStG 1971 entsprechend Bedacht zu nehmen.

d. Auch die Wirtschaftlichkeitsprüfung in Gestalt der "Nutzen-Kosten-Untersuchung", die vom Bundesminister der

Festlegung der Trasse der Umfahrung Oberndorf zugrunde gelegt wurde, entspricht den Anforderungen des Gesetzes. Bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit wurden sieben Trassenvarianten unter Gegenüberstellung sämtlicher erfaßbarer qualitativer und quantitativer Wirkungen geprüft. Gerade auch die ökologischen Folgekosten, deren Fehlen in der Kosten-Nutzen-Analyse die Antragsteller der Wirtschaftlichkeitsrechnung vorwerfen, sind unter dem Titel "Mengengerüst Umwelt" berücksichtigt.

e. Dem Nachbartschutz und den im Anhörungsverfahren vorgetragenen Bedenken, die den Abs3 und 5 des §4 BStG 1971 entsprechend erhoben wurden, will die Planung durch die Vorkehrung einer "Grünbrücke Göming" Rechnung tragen. Daß die damit verbundene Preisgabe der Anschlußstelle "Oberndorf-Mitte" die Verkehrswirksamkeit der Umfahrung und mit ihr auch die Wirtschaftlichkeit der Trasse wiederum reduziert, wurde im Interesse des Nachbartschutzes und der Umweltverträglichkeit vom Verordnungsgeber im Rahmen seiner planerischen Gestaltungsfreiheit in Kauf genommen. Im übrigen liegt es in der Natur der Sache, daß eine Ortsumfahrung, die eine wesentliche Entlastung der im Ortskern lebenden Bevölkerung bewirkt, gleichzeitig auch Nachteile für die "neuen" Nachbarn der Straße mit sich bringt. Zweifelsohne zielt die behördliche Planung der Umfahrungsstraße aber darauf, diese Nachteile so gering als möglich zu halten.

f. Der Bundesminister hat sohin bei Erlassung der angefochtenen Verordnung sein Planungsermessen, wie es ihm §4 Abs1 BStG 1971 einräumt, nicht überschritten und die in jener Bestimmung genannten Kriterien in zureichender Weise abgewogen. Der von den Antragstellern erhobene Vorwurf der Willkür trifft demgemäß keinesfalls zu.

Da die vorgebrachten Bedenken mithin insgesamt nicht zutreffen, war den Anträgen keine Folge zu geben.

III. Diese Entscheidung konnte gemäß §19 Abs4 erster Satz VerFGG 1953 ohne vorangegangene Verhandlung in nichtöffentlicher Sitzung beschlossen werden.

Schlagworte

Straßenverwaltung, Straßenverlaufsfestlegung, Trassierungsverordnung, Umweltschutz, Ermessen, Determinierungsgebot

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:1991:V203.1990

Dokumentnummer

JFT_10088995_90V00203_00

Quelle: Verfassungsgerichtshof VfGH, <http://www.vfgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at