jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1982/10/21 81/06/0123

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 21.10.1982

Index

Wege- und Straßenrecht
96/01 Bundesstraßengesetz

Norm

BStG 1971 §17
BStG 1971 §19
BStG 1971 §20
BStG 1971 §7

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Hrdlicka und die Hofräte Dr. Straßmann, DDr. Hauer, Dr. Würth und Dr. Leukauf als Richter, im Beisein des Schriftführers Richter Mag. Dr. Walter, über die Beschwerde des AP und der BP in G, vertreten durch Dr. Peter Wiesauer, Rechtsanwalt in Linz, Hauptplatz 23/11, gegen den Bescheid des Bundesministers für Bauten und Technik vom 26. Juni 1981, Zl. 890.767/4-III/9-81, betreffend eine Enteignung für eine Bundesstraße (mitbeteiligte Partei: Republik Österreich/Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch den Landeshauptmann von Oberösterreich), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat den Beschwerdeführern Aufwendungen in der Höhe von S 8.420,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Die Republik Österreich, Bundesstraßenverwaltung, beantragte beim Landeshauptmann von Oberösterreich zum Ausbau der B 125 Pragerstraße, Baulos „Unterweitersdorf II“ im Gebiet der Gemeinde Unterweitersdorf, die Enteignung von Grundflächen, darunter Teile der im Miteigentum der Beschwerdeführer stehenden Grundstücke Nr. 1485 in EZ 108, KG X 1506, 1501, 1497, 1479 und 1971 in EZ 76, KG X, sowie Nr. 486 in EZ 76 KG X, letzteres gelegen in der KG Y. Das ursprüngliche Projekt sah bei km 2,302 einen Wirtschaftsweg mit Unterführung vor.

Über diesen Antrag fand am 14. 15., 16. und 17. Juli 1980 eine mündliche Enteignungsverhandlung statt, zu welcher hinsichtlich der ihr Eigentum betreffenden Teile auch die Beschwerdeführer beigezogen waren.

In der Verhandlungsschrift finden sich vorerst unter „A Befund“ folgende Ausführungen:

„Im Projekt ist weiters bei km 2,302 ein weiterer Wirtschaftsweg mit Unterführung für die Wiederherstellung

unterbrochener Verkehrsbeziehungen vorgesehen. Im Zuge der Begehung hat sich jedoch herausgestellt, daß diese Unterführung nur für einen Grundeigentümer vorgesehen ist und die Wiederherstellung dieser unterbrochenen Verkehrsbeziehung durch Errichtung eines Wirtschaftsweges westl. der neuen Trasse wieder hergestellt werden kann. Aus wirtschaftl. Erwägungen wird daher diese Unterführung nicht ausgeführt und das vorliegende Projekt hinsichtlich der Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsbeziehungen abgeändert."

An späterer Stelle der Verhandlungsschrift findet sich folgende Stellungnahme der Bundesstraßenverwaltung:

„Auf Grund des beim Lokalaugenschein neuen Sachverhaltes vertritt auch die Bundesstraßenverwaltung die Ansicht, daß die Unterführung für die Wiederherstellung unterbrochener Wegbeziehungen nicht wirtschaftlich vertretbar ist und schließt sich im weiteren den Ausführungen des techn. ASV an. ... Auf Grund der Ausführungen des techn. ASV wird die Bundesstraßenverwaltung die Wiederherstellung der unterbrochenen Wegbeziehung zu dem Privatweg zw. den Parzellen Nr. 1484 und 1485 über einen neu zu errichtenden Wirtschaftsweg an der westl. Dammböschung (somit links i.S.d.K.) herstellen ..."

Die Beschwerdeführer beantragten laut Verhandlungsschrift die Einlösung von nördlich der neuen Bundesstraße verbleibenden Restflächen des Grundstückes Nr. 1501 im Ausmaß von rd. 75 m2 sowie des Grundstückes Nr. 1479 im Ausmaß von rd. 150 m2, als nicht mehr zweckmäßig nutzbar. Sie gaben weiters - durch den Erstbeschwerdeführer - folgende Stellungnahme ab:

„Ich bestehe nach wie vor auf die Unterführung der Bundesstr. Wenn es nicht anders möglich ist, daß die Unterführung an der Nordseite, wie im Projekt vorgesehen ist, mit Ausnahme der Belassung der alten Bundesstraße ausgeführt wird, wäre an der Ostseite bei der Neuverlegung der Bundesstraße an der Kronenbreite ein neuer Anschlußweg zu errichten. Dieser Anschlußweg soll in den Anitzbergerweg einmünden. Dadurch ist auch die Bundesstraße zu erreichen und die südlich liegenden Grundstücke mit ca. 2 - 3 ha Ausmaß erschlossen und müßten damit die Bundesstraße nicht benützen. Damit wäre die Sicherheit für die Landwirtschaft gegeben, da sie die Bundesstr. nicht benützen müßte, womit auch dem Verkehr auf der Bundesstraße gedient wäre. Ich begehre daher nochmals, daß die Unterführung errichtet wird im Interesse der Landwirtschaft ... Ich würde mich allenfalls sogar bereit erklären, den für die Verlegung des Ortschaftsweges zum Böschungsfluß der neuen Bundesstr. erforderlichen Grund kostenlos abtreten, um im Interesse der Landwirtschaft die Errichtung der Unterführung aus wirtschaftl. Erwägungen ermöglichen zu können. Dies allerdings nur unter der Voraussetzung, daß ich den dadurch entbehrlich werdenden alten Straßengrund ... von der Bundesstraßenverwaltung käuflich erwerben kann ... Bezüglich der übrigen Grundflächen behalte ich mir im besonderen im Hinblick auf die Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsbeziehungen und der von mir begehrten Unterführung jedes Rechtsmittel offen ..."

Hiezu gab der technische Amtssachverständige laut Verhandlungsschrift folgendes Gutachten ab:

„... Die unterbrochene Wegbeziehung zu den westl. der neuen Trasse im Bereich vom Projekts-km 2,3 verbleibenden Liegenschaften P ... ist gemäß Projekt durch Aufrechterhaltung eines Teiles der bestehenden Trasse der alten Bundesstr. und in weiterer Folge über ein ca. 35 m langes neu zu errichtende Wegstück und über eine Unterführung unter der neuen Straße der Bundesstr. zu dem bestehenden Weg zwischen den Parzellen Nr. 1485 und 1484 vorgesehen. Im Zuge des Lokalaugenscheines hat sich herausgestellt, daß die vorgesehene Unterführung nur von einem Grundeigentümer (P) für die Bewirtschaftung von ca. 2 ha Grundfläche südl. der Bundesstraße befahren werden würde, um die Bundesstr. nicht im Bereich der Einbindung des GW Anitzberg queren zu müssen. Der Wiesenweg zw. den Parzellen Nr. 1484 und 1485 ist nicht öffentlich und endet nach ca. 100 m westl. der neuen Trasse im freien Gelände und hat derzeit keine Verbindung zur Ortschaft Gauschitzberg. Sämtliche Liegenschaftsbesitzer von Gauschitzberg müssen daher zur Bewirtschaftung ihrer Grundstücke im Projektsbereich die Bundesstr. bis zur Einbindung des GW Anitzberg benützen. Die vorgesehene Unterführung wird daher die Benützung der Bundesstraße mit Wirtschaftsfuhren nicht ausschließen, da der Privatweg keine Verbindung zur Ortschaft Gauschitzberg besitzt. Die vorgesehene Unterführung wird somit nur eine Verbindung zw. den verbleibenden Grundflächen beiderseits der neuen Trasse darstellen. Der Grundeigentümer P besitzt südöstl. der Bundesstr. ein ha Grundfläche, die als Ackerflächen genützt werden. Bei verbleibenden Grundflächen westl. der Trasse und die somit mit der Unterführung verbunden werden würden, sind aber Wiesenflächen. Auf Grund dieser verschiedenen Kulturgattung ist eine gemeinsame Bewirtschaftung nicht gegegeben und die Unterführung somit nicht erforderlich.

...Um eine Bewirtschaftung der unmittelbar westl. der Trasse verbleibenden Wiesenflächen zu ermöglichen, ist die

Anlegung eines Wirtschaftsweges am Böschungsfluß der neuen Trasse westl. erforderlich. Die Errichtung dieses Wirtschaftsweges einschl. der erforderlichen Grundinanspruchnahme steht in keinem Verhältnis zu den hohen Baukosten der ca. 40 m langen Unterführung. Die Baukosten für die Unterführung werden im techn. Bericht laut Kostenermittlung mit S 1,380.000,-- angegeben. Der erforderl. Weg von ca. 100 m Länge würde mit Grundkosten bis ca. S 30.000,-- und Baukosten in der Höhe von ca. S 150.000,-- zu stehen kommen. Auf Grund dieses Kostenvergleiches ist eine Wirtschaftlichkeit für eine Errichtung dieser Unterführung nicht gegeben und muß daher der Errichtung des Wirtschaftsweges am Böschungsfluß westl. der neuen Trasse der Vorrang gegeben werden. Die Unterführung muß daher vom SV auf Grund der Wirtschaftlichkeit und der obigen Ausführungen abgelehnt werden. ..... Die Forderung auf Verlegung des Ortschaftsweges zum Böschungsfluß der neuen Bundesstr. würde bedeuten, daß der Bundesstraßenverwaltung wesentl. Mehrkosten durch diese Neuerrichtung des Wirtschaftsweges und durch das Abtragen der gesamten alten Bundesstraße entstehen würden. ..... Ferner wurde im Zuge des Lokalaugenscheines vorgeschlagen, die Unterführung bei Projekts km 2,2 zu errichten. Bei dieser Lösung müßte vom GW Anitzberg ein Wirtschaftsweg in einer Länge von ca. 60 m neu errichtet werden und würde die Unterführung eine Länge von rd. 35 m erhalten. Bei dieser Lösung ist keine Verbindung zu dem zw. den Parzellen Nr. 1485 und 1484 bestehenden Privatweg gegeben und die Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsbeziehungen nicht möglich ...“

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 18. Juli 1980, Zl. BauR-87/4-1980-Po/Ko, wurden gemäß § 17 und 20 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 in Verbindung mit den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsgesetzes 1954 für den Ausbau der B 125 Prager Straße im Bereich des Bauloses „Unterweitersdorf II“ im Wege der Enteignung unter anderem in Anspruch genommen: von der im Miteigentum der Beschwerdeführer sowie von JP, HK und LK stehenden Liegenschaft EZ 108, KG X, 920 m² des Grundstückes Nr. 1485 sowie von der im Miteigentum der beiden Beschwerdeführer stehenden Liegenschaft EZ 76 derselben Katastralgemeinde ca. 615 m² des Grundstückes Nr. 1506, ca. 983 m² des Grundstückes Nr. 1501, ca. 1320 m² des Grundstückes Nr. 1497, 1521 m² des Grundstückes Nr. 1479, ca. 170 m² des Grundstückes Nr. 1971 sowie ca. 90 m² des in der KG Y gelegenen Grundstückes Nr. 486. Die Einwendungen der Beschwerdeführer gegen das Projekt wurden abgewiesen. In der Begründung wurde, soweit dies für das Beschwerdeverfahren von Bedeutung ist, im wesentlichen ausgeführt: Gemäß §§ 17 und 20 des Bundesstraßengesetz 1971 habe der Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang einer für die Herstellung, Erhaltung oder Umgestaltung von Bundesstraßen beantragten Enteignung unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahn-Enteignungsgesetzes 1954 zu entscheiden. Dabei sei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Bedacht zu nehmen. Im Enteignungsbegriff liege die Forderung, daß eine Enteignung nur dann erfolgen dürfe, wenn sie durch das allgemeine Beste gerechtfertigt, also durch das öffentliche Interesse geboten sei. Es müsse demnach ein konkreter Bedarf vorliegen, dessen Deckung im öffentlichen Interesse liege, weiters müsse das Objekt der Enteignung geeignet sein, diesen Bedarf unmittelbar zu decken, schließlich aber müsse es auch unmöglich sein, den Bedarf anders als durch Enteignung zu befriedigen. Die derzeitige Bundesstraße besitze eine durchschnittliche Steigung von 12 %, eine extrem ungünstige Linienführung und erschwere vor allem durch die beiden engen Kurven am Beginn der Steigung bzw. im unmittelbaren Waldbereich den Schwerverkehr in den Wintermonaten. Zahlreiche Unfälle im gegenständlichen Straßenabschnitt zeigten von der Verkehrsuntüchtigkeit der derzeitigen Straßenanlage, wie dies auch durch die geringe Fahrbahnbreite zusätzlich dokumentiert werde. Die B 125 Prager Straße sei eine der wichtigsten Verkehrsträger vom Industrieballungsraum Linz - Enns - Wels in den nördlichen Bereich des Mühlviertels und stelle nahezu die einzige Verkehrsverbindung in die Ostblockstaaten dar. Anhand der vorliegenden Verkehrszählungen sei die Verkehrsbedeutung dieses Straßenzuges hinreichend dargelegt und könne unter Verweisung auf das Gutachten des beigezogenen technischen Amtssachverständigen festgestellt werden, daß die derzeitige Straßentrasse und Linienführung als völlig unzureichend angesehen werden müsse. Im vorliegenden Projekt sei im besonderen auf eine Verringerung der Steigungsverhältnisse Bedacht genommen worden, und die Steigung von ursprünglich 12 % auf höchstens 7 % verringert worden. Die Trasse sei mit Verordnung des Bundesministers für Bauten und Technik vom 8. Mai 1979, BGBl. Nr. 298/1979, festgelegt worden. Das Projekt nehme auch hinreichend Bedacht auf eine wirtschaftliche Ausführung, insbesondere werde möglichst vermieden, bebaute Grundstücke zu berühren bzw. überhaupt bauliche Anlagen in Anspruch zu nehmen. Der Umfang der Grundinanspruchnahme halte sich im erforderlichen Rahmen. Weiters sei die Linienführung so angetan, daß der Sicherheit des fließenden Verkehrs ausreichend Rechnung getragen werde. Durch die gewählten Radien sei die Sicht im Kurvenbereich bedeutend verbessert worden, womit die Möglichkeit geschaffen werde, ohne eigene Kriechspur schwere Fahrzeuge zu

überholen, was die Flüssigkeit des Verkehrs gewährleiste. Dem Begehren der Liegenschaftseigentümer P - der nunmehrigen Beschwerdeführer - auf Herstellung einer Unterführung der Bundesstraße im Bereich des Bau-km 0,300 habe unter Verweisung auf § 12 des Bundesstraßengesetzes 1971 nicht näher getreten werden können. Bei der Errichtung der Unterführung handle es sich um die Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsbeziehungen, wofür ausschließlich die im gegenständlichen Verfahren zuständige Bezirkshauptmannschalt Freistadt kompetent sei. Der Bundesstraßenbehörde sei es daher mangels Zuständigkeit verwehrt gewesen, auf das Begehren einzugehen. Dem Gutachten des beigezogenen technischen Amtssachverständigen habe sich die Behörde angeschlossen. Schließlich wurde noch die Höhe der festgesetzten Entschädigungen näher begründet.

Gegen diesen Bescheid beriefen die Beschwerdeführer, im wesentlichen mit folgender Begründung:

Im Enteignungsbescheid werde ausgesprochen, daß in Richtung der neuen Bundesstraße keine Unterführung gemacht werde, ob wohl diene für die Bewirtschaftung sehr notwendig wäre. Im Plan sei eine Unterführung ursprünglich weiter nördlich vorgesehen gewesen, später aber fallengelassen worden. Östlich der neuen Bundesstraße ergebe sich ein Grundstück im Ausmaß von 7500 m2 mit landwirtschaftlicher Nutzung. Die Unterführung werde vor allem deshalb notwendig, weil bei einer Grundzusammenlegung, um die bereits vor zwölf Jahren angesucht worden sei, ein neuer Wirtschaftweg angelegt werde. Um nicht mit landwirtschaftlichen Fahrnissen auf der neuen Bundesstraße fahren zu müssen, wäre die Unterführung höchst notwendig. Zusätzlich kämen noch etliche Hektar dazu, die ebenfalls durch diese Unterführung bewirtschaftet werden könnten. Es sei bei einer sinnvollen Verkehrsplanung nicht zweckmäßig, den gesamten landwirtschaftlichen Verkehr auf die Bundesstraße zu verlagern, wenn durch eine Unterführung Wirtschaftsfuhren sowie alle üblichen landwirtschaftlichen Fahrzeuge von der Straße weggebracht werden könnten. Besonders erschwerend wirke sich aus, daß mit sämtlichen Wirtschaftsfuhren bei Unterbleiben des Baues der Unterführung die Straße zweimal überquert werden müßte. Die Durchführung der Grundzusammenlegung sei für das kommende Jahr zugesagt worden, sodaß es notwendig wäre, das Zusammenlegungsverfahren mit der Planung der Wirtschaftswege zu berücksichtigen.

Im Zuge des Berufungsverfahrens wurde eine Äußerung der Bundesstraßenverwaltung eingeholt, in welcher im wesentlichen ausgeführt war: Unmittelbar vor und im Zuge der Grundeinlösungs- bzw. Enteignungsverhandlung habe sich herausgestellt, daß eine unbedingte Notwendigkeit für die ursprünglich vorgesehene Unterführung nicht gegeben und deren Errichtung aus wirtschaftlicher Sicht nicht vertretbar sei, weil eine andere wesentlich wirtschaftlichere Lösung der Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsverbindungen habe gefunden werden können. Obwohl einige betroffene Grundeigentümer Grundflächen östlich der neuen Straßentrasse besäßen, sei von diesen - ausgenommen den Grundeigentümern P - keine Forderung auf Errichtung der Unterführung mehr erhoben worden, vielmehr hätten sich diese Grundeigentümer mit einer Auffahrtsrampe an der westlichen Straßenböschung der Bundesstraße einverstanden erklärt. Im übrigen werde auf die Ausführungen im Gutachten des technischen Amtssachverständigen verwiesen. Schließlich handle es sich hiebei um ein Grundeinlösungs- bzw. Enteignungsverfahren nach den Bestimmungen des Landes-Straßenverwaltungsgesetzes 1975. Für die Errichtung der Bundesstraße selbst bleibe das Ausmaß der Grundinanspruchnahme auch bei Wegfall der Unterführung unverändert.

Die Beschwerdeführer äußerten sich dazu im wesentlichen, wie folgt: Wie auch der technische Amtssachverständige in der Verhandlung ausgeführt habe, stelle die B 125 Prager Straße eine wichtige Ausfallstraße aus dem Raum Linz in das untere Mühlviertel und in weiterer Folge in das Bundesland Niederösterreich dar. Überregional gesehen, stelle die B 125 eine Verbindung zum Nachbarstaat CSSR her. Auf Grund dieser Bedeutung als wesentliche Verkehrsader weise die B 125 eine sehr starke Verkehrsbelastung auf. Wie auch im Befund angeführt, komme es im gegenständlichen Straßenabschnitt auf der alten Trasse zu Verkehrsstauungen und Unfällen, weshalb eine Neutrassierung erforderlich sei, und zwar im Hinblick auf die Bedeutung der Verkehrsader und der reibungslosen flüssigen Verkehrsverbindung. Mit Rücksicht auf diese Umstände habe das Projekt mehrfach Unterführungen, so wie auch im gegenständlichen Bereich, vorgesehen, um überhaupt den regen Verkehrsfluß nicht durch Kreuzungen oder gar durch querende landwirtschaftliche Fuhrwerke zu behindern. Obwohl das Projekt mit der Unterführung entsprechend den Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes erarbeitet worden sei, vermeine man nun, die gegenständliche Unterführung in Abänderung des Projektes nicht errichten zu sollen. Nach § 7 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes seien die Bundesstraßen derart zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bedingten Umstände ohne Gefahr benützbar seien, wobei

auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs Bedacht zu nehmen sei. § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes betreffend den Straßenverlauf sehe vor, daß vor einer Umlegung von Teilen einer bestehenden Bundesstraße unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges der Straßenverlauf zu bestimmen sei. Einerseits gehe es nicht an, wenn der rege Verkehrsfluß nach Norden durch landwirtschaftliche Fuhren gestört werde, anderseits aber sei es für die Landwirte unzumutbar, lange warten zu müssen, um auf die Bundesstraße auffahren zu können, weil ja naturgemäß bei der begradigten Trasse ein schnell durchfließender Verkehr herrsche und mit dem langsamen Traktor oder sonstigen landwirtschaftlichen Geräten enorme Wartezeiten entstünden, um ein gefahrloses Einfahren in die Bundesstraße durchzuführen. Darin liege auch der Grund der allgemeinen Wirtschaftlichkeit und insbesondere auch der Verkehrssicherheit für die vom Projektanten im vorliegenden Projekt vorgesehene Unterführung, welche, so gesehen, die einzig richtige Lösung gewesen wäre. Von April bis Oktober, also auch während der gesamten Zeit eines erhöhten Verkehrsaufkommens aus Gründen der Reisetätigkeit, müsse in der Landwirtschaft die Bundesstraße am meisten mit Maschinen und Geräten benützt werden, wenn keine Unterführung gebaut werde. Die in Betracht kommenden Betriebe seien intensive Grünlandbetriebe, bei welchen eine vermehrte Fahrtätigkeit mit landwirtschaftlichen Geräten notwendig sei, wobei die Geräte auch eine Überbreite aufwiesen. Durch das Befahren der Bundesstraße mit Vakuumfässern und Mistfuhren ergebe sich auch zwangsläufig das Problem der Verschmutzung der Straße. Dazu komme, daß die Autobahn im gegenständlichen Bereich in absehbarer Zeit wohl nicht weiter gebaut werde. Der gesamte Pendlerverkehr aus dem Raume des unteren Mühlviertels werde sich also zusätzlich über die B 125 Prager Straße im enteignungsbetroffenen Teil bewegen. Die Kosten der Unterführung dürften nicht isoliert betrachtet werden, sondern global zur Bedeutung des ganzen Straßenzuges. Es dürfe der Bundesstraßenverwaltung sicher nicht unterstellt werden, ursprünglich einen völlig unwirtschaftlichen Antrag gestellt zu haben. Für die Beurteilung der Sache sei es rechtlich ohne Belang, wieviele Enteignungsbetroffene das Unterbleiben der Unterführung als nicht gerechtfertigt ansähen. Es handle sich im vorliegenden Straßenteil um landwirtschaftlich intensiv genutzte Grundflächen von 4 bis 5 ha, während weiter südlich im Baulos Unterweitersdorf I eine Unterführung praktisch nur für einen einzigen Landwirt als Zufahrt zu einem Joch Grund geschaffen werde. Durch das Unterbleiben der Unterführung würde ein weiterer erheblicher Teil der landwirtschaftlich genutzten Flächen der Beschwerdeführer abgeschnitten, welche durch die Enteignung selbst schon rund 4000 m2 Grund verlören. Mindestens drei Landwirte würden durch Unterlassung der Unterführung gezwungen, mit zahlreichen landwirtschaftlichen Maschinen auf die Bundesstraße aufzufahren, was naturgemäß zu Verkehrsstauungen führen müsse, sodaß der Effekt des Ausbaues bzw. der Umlegung der Trasse völlig zunichte gemacht werde. Aus dieser Sicht sei der vom Amtssachverständigen angestellte Kostenvergleich unzutreffend. Bei der Agrarbezirksbehörde Linz laufe, wie bereits bei der Verhandlung erörtert worden sei, ein Zusammenlegungsverfahren. Dabei sei beabsichtigt, den bestehenden Weg auf Parzelle 2759zu einem Wirtschaftsweg auszubauen bzw. zu verlängern und von diesem Weg von Norden her sämtliche betroffene Grundstücke aufzuschließen. Die Beschwerdeführer beantragten eine mündliche Berufungsverhandlung, die Abführung eines Lokalaugenscheines, die Ladung des Erstellers des Ursprünglichen Projektes sowie eine Anfrage an die Agrarbezirksbehörde Linz betreffend das laufende Zusammenlegungsverfahren, schließlich die Beiziehung von Sachverständigen aus dem Verkehrsfach und aus dem Gebiete der Landwirtschaft. Abschließend wurde darauf verwiesen, daß gemäß § 12 des Bundesstraßengesetzes auf die Aufrechterhaltung der entsprechenden Verkehrsbeziehungen ein gesetzlicher Anspruch zustehe.

Mit dem nunmehr beim Verwaltungsgerichtshof angefochtenen Bescheid der belangten Behörde vom 26. Juni 1981 wurde der Berufung keine Folge gegeben. In der Begründung wurde im wesentlichen ausgeführt: § 17 des Bundesstraßengesetzes 1971 sehe vor, daß für die Herstellung, Erhaltung und Umgestaltung von Bundesstraßen samt den zugehörigen baulichen Anlagen sowie aus Verkehrsrücksichten das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen Rechten an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden könnten. Nach § 20 Abs. 1 des genannten Gesetzes entscheide über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung der Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde (§ 32) unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahn-Enteignungsgesetzes 1954, wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen sei. Grundlage für das Enteignungsverfahren bilde das dem Enteignungsantrag zugrunde gelegte Straßenbauprojekt, wobei zu berücksichtigen sei, daß das Enteignungsverfahren nach dem Bundesstraßengesetz ohne Vorschaltung eines entsprechenden Bauverfahrens erfolge. Während in anderen, ähnlich aufgebauten Baugesetzen zunächst ein behördlicher Abspruch über das Projekt erfolge, sei im Bundesstraßengesetz

nur ein auf Entzug von Rechten gerichtetes Verfahren vorgesehen. Aus diesem Grunde unterlägen aber auch Fragen der baulichen Gestaltung keiner behördlichen Entscheidung, sondern falle diese Entscheidung in den Bereich der wohl auch an die Grundsätze des § 7 des Bundesstraßengesetzes gebundenen Privatwirtschaftsverwaltung. Was die ins Treffen geführte Einleitung eines Grundzusammenlegungsverfahrens anlange, sei zu bemerken, daß ein derartiges Verfahren nach der Aktenlage noch nicht eingeleitet worden sei; aber auch für den Fall der tatsächlichen Einleitung eines solchen Verfahrens würde sich keine Änderung in der rechtlichen Situation ergeben.

In der Beschwerde wird die Aufhebung des angefochtenen Bescheides wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften beantragt. Die belangte Behörde beantragt in ihrer Gegenschrift unter Vorlage der Akten des Verwaltungsverfahrens die Abweisung der Beschwerde. Auch die mitbeteiligte Partei beantragt in einer Gegenschrift, die Beschwerde abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

In der Beschwerde wird unter anderem ausgeführt, die Bundesstraßenbehörde sei, da die Enteignung nur für ein bestimmtes Projekt zulässig erscheine, verpflichtet, nach § 20 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes einen Enteignungsantrag abzuweisen, dem ein Projekt zugrunde liege, welches nicht den Grundsätzen des § 7 des Bundesstraßengesetzes entspreche. Im Gegensatz zur Rechtsmeinung der belangten Behörde müsse darauf geachtet werden, Bundesstraßen nur derart zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bedingten Umstände ohne Gefahr benützbar seien, wobei auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs Bedacht zu nehmen sei. Die belangte Behörde erachte es infolge einer unrichtigen Auslegung des Gesetzes als für die Enteignungsbetroffenen unzulässig, Einwendungen zu erheben, die sich auf die bauliche Ausgestaltung des konkreten Straßenbauprojektes bezögen, wodurch praktisch jede Enteignung für eine Bundesstraße schlechthin zulässig und unanfechtbar würde. Auch die von der ersten Instanz angenommene Unzuständigkeit zur Entscheidung über eine Unterführung werde zu Unrecht im angefochtenen Bescheid aufrecht erhalten. Damit befinden sich die Beschwerdeführer im Ergebnis im Recht; dies aus folgenden Gründen:

Gemäß § 7 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, sind die Bundesstraßen derart zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bedingten Umstände ohne Gefahr benützbar sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs Bedacht zu nehmen. Gemäß § 20 Abs. 1 dieses Gesetzes entscheidet über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung der Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahn-Enteignungsgesetzes 1954, wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist.

Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 19. Oktober 1976, Slg. N. F. Nr. 9156/A, ausgeführt hat, hat die Bundesstraßenbehörde dann, wenn die Bundesstraßenverwaltung ein von ihr ausgearbeitetes Straßenbauprojekt verwirklichen will und sie dazu bei der Bundesstraßenbehörde einen Enteignungsantrag stellen muß, von Amts wegen zu prüfen, ob das Projekt dem Erfordernis des § 7 des Bundesstraßengesetzes 1971 entspricht. Der Gerichtshof hält an dieser Rechtsprechung fest. Ebenso hat der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 12. Dezember 1973, Slg. Nr. 7238, ausgesprochen, daß die Legitimation zur Bekämpfung der Notwendigkeit der Enteignung unter dem Gesichtspunkt des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Projektes auch die Legitimation zur Bekämpfung des Straßenbauprojektes einschließt. Dieser Auffassung schließt sich auch der Verwaltungsgerichtshof an.

Im vorliegenden Falle haben die Beschwerdeführer im Verwaltungsverfahren konkrete Einwendungen gegen das im Zuge der Enteignungsverhandlung erster Instanz geänderte Straßenbauprojekt unter dem Gesichtswinkel der Nichteinhaltung der gesetzlichen Erfordernisse des § 7 des Bundesstraßengesetzes 1971 erhoben, wenn sie auf die Verkehrserschwernisse bei Unterbleiben der ursprünglich vorgesehenen Unterführung hinwiesen. Sowohl die Erstinstanz als auch die belangte Behörde haben nun eine Sachentscheidung über diese Einwendung abgelehnt. Die Erstinstanz hat ihre Unzuständigkeit mit der Begründung behauptet, die Aufrechterhaltung von Wegverbindungen falle in die Kompetenz der Landesstraßenverwaltungsbehörde. Dies war unzutreffend, weil gemäß § 3 des Bundesstraßengesetzes 1971 auch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße, wie Tunnels, Brücken, Durchlässe u.a., als Bestandteile der Bundesstraße gelten und die Einhaltung der Grundsätze des § 7 des Bundesstraßengesetzes

im Zuge eines Enteignungsverfahrens für die Herstellung, Erhaltung oder Umgestaltung einer Bundesstraße nach § 17 des Bundesstraßengesetzes nur von der Bundesstraßenbehörde, niemals aber von der Landes-Straßenverwaltungsbehörde wahrgenommen werden kann. Unter Zugrundelegung der vorhin dargestellten Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechtes trifft aber auch die Auffassung der belangten Behörde nicht zu, daß die bauliche Ausgestaltung einer Bundesstraße ausschließlich der Privatwirtschaftsverwaltung zuzurechnen sei und auch nicht in einem Enteignungsverfahren nach § 20 des Bundesstraßengesetzes die Übereinstimmung des Straßenbauprojektes hinsichtlich der Bauausführung mit den Grundsätzen des § 7 des Bundesstraßengesetzes 1971 zu prüfen sei.

Schon dadurch hat die belangte Behörde die Beschwerdeführer in ihren Rechten verletzt. Der angefochtene Bescheid war deshalb gemäß § 42 Abs. 2 lit. a VwGG 1965, in der Fassung der Novelle BGBl. Nr. 316/1976, wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.

Somit ist nicht mehr zu prüfen, ob den Beschwerdeführern das Recht auf Herstellung einer Unterführung auch wirklich zusteht.

Der Ausspruch über die Kosten gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG 1965, in der vorzitierten Fassung, und die Verordnung des Bundeskanzlers vom 7. April 1981, BGBl. Nr. 221.

Wien, 21. Oktober 1982

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1982:1981060123.X00

Im RIS seit

06.11.2020

Zuletzt aktualisiert am

06.11.2020

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at