jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1992/6/11 91/06/0181

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 11.06.1992

Index

L82000 Bauordnung;
L85005 Straßen Salzburg;

Norm

BauRallg;
LStG Slbg 1972 §2 Abs4;
LStG Slbg 1972 §7 Abs3;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Mag. Onder und die Hofräte Dr. Würth, Dr. Giendl, Dr. Müller und Dr. Kratschmer als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Unterer, über die Beschwerde der Gemeinde Elsbethen, vertreten durch Dr. R, Rechtsanwalt in G, gegen den Bescheid der Slbg Lreg vom 16. September 1991, Zl. 1/04-29622/24-1991, betreffend Herstellungs- und Erhaltungskosten gemäß § 7 des Salzburger Landesstraßengesetzes 1972 (mitbeteiligte Partei: Land Salzburg, Landesstraßenverwaltung), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Das Land Salzburg hat der Beschwerdeführerin Aufwendungen in der Höhe von S 11.120,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen; das Mehrbegehren wird abgewiesen.

Begründung

Die beschwerdeführende Gemeinde beantragte am 3. August 1988 bei der belangten Behörde die Erteilung der straßenbaurechtlichen Bewilligung für den Ausbau der sogenannten "Goldensteinkreuzung" in zwei Baulosen, wobei für das Baulos 1 (Kreuzungsbereich) auch um Festsetzung der anteiligen Herstellungskosten entsprechend dem Verkehrsaufkommen im Sinne des § 7 Abs. 3 Salzburger Landesstraßengesetz 1972 ersucht wurde. Als Ergebnis beigeschlossener Kostenschätzungen wurde für dieses Baulos insgesamt ein Kostenaufwand von S 667.254,50 angegeben.

Über dieses Straßenbauvorhaben wurde eine mündliche Verhandlung anberaumt, worin der straßenbautechnische Amtssachverständige ein Gutachten erstattete, in der das Projekt wie folgt umschrieben wurde:

"Die Gemeinde ... plant die Einbindung zweier Gemeindestraßen (General-Albori-Straße und Goldensteinstraße) in die Halleiner Landesstraße L 105 neu zu gestalten und hat hiefür ein Projekt vorgelegt. Es sieht die Zusammenlegung der Einbindung der Goldensteinstraße mit der General-Albori-Straße vor, womit die derzeit ca. 60 m breite asphaltierte

Einbindung auf etwa 15 m reduziert wird. Ebenso wird die Busbucht an die Halleiner Landesstraße und somit aus dem eigentlichen Kreuzungsbereich herausverlegt. Hiezu wäre allerdings die Verlegung des Wartehäuschens an den Gehsteigrand zweckmäßig. Diese Maßnahmen sind aus Sicht der Verkehrssicherheit sehr zu begrüßen. Für die Zusammenlegung ist die Einbindung der Goldensteinstraße trompetenförmig auszubilden, was einen entsprechenden Abtrag im angrenzenden Grundstück zur Folge hat, welcher im Schnitt an der Hangseite eine Höhe von 3 bis 4 m aufweist, zwischen Profil 2a und Profil 5 bis zu 9 m Höhe erreicht. Aus diesem Grund wird die Errichtung einer Berme mit Steinschlagschutzzaun in etwa 3 bis 4 m Höhe unumgänglich sein. Oder es wird die Felsböschung durch ein Maschendrahtnetz gegen Steinschlag gesichert und humuslos begrünt. Ohne eine dieser Maßnahmen erscheint die 1 m breite Berme neben dem Gehsteig () nicht ausreichend, da Fußgänger durch abprallende Steine verletzt werden könnten. Die Straße selbst wird von ca. 3,70 m auf 6,0 m befestigter Fahrbahn verbreitet, was den gegebenen Verhältnissen entspricht."

Mit Bescheid vom 29. Dezember 1988 wurde der Beschwerdeführerin die beantragte Straßenbaubewilligung unter zahlreichen Auflagen erteilt.

Am 25. April 1989 beantragte die beschwerdeführende Gemeinde unter Hinweis auf (offensichtlich gescheiterte) Verhandlungen mit der Landesstraßenverwaltung die Erlassung eines Bescheides gemäß § 7 Abs. 3 des Landesstraßengesetzes betreffend die Aufteilung der Herstellungskosten. Nach Ansicht der Beschwerdeführerin entspreche das mit Bewilligungsbescheid genehmigte Projekt Bauabschnitt 1 in seiner Gesamtheit dem in Frage kommenden Kreuzungsbereich, weshalb dieser Bereich der Entscheidung zu Grunde zu legen wäre.

Nach mehrfachen (wechselseitigen) Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten und Durchführung einer mündlichen Verhandlung stellte die belangte Behörde mit Bescheid vom 16. September 1991 gemäß § 7 Abs. 3 des Landesstraßengesetzes 1972 fest, daß der Einbindungsbereich von General-Albori-Straße bzw. Goldensteinstraße in die L 105 Halleiner Straße die Einmündungstrompete der Gemeindestraßen von ihrer engsten Stelle bis zum Beginn der Landesstraße sei, das sei der Bereich, der im beigeschlossenen Lageplan mit A bezeichnet sei. In diesem Bereich seien - so heißt es im Spruch dieses Bescheides weiter - Herstellungs- und Erhaltungskosten zu 95 % vom Land Salzburg und zu 5 % von der beschwerdeführenden Gemeinde zu tragen. Dies bedeute, daß von der Landesstraßenverwaltung Kosten in der Höhe von S 76.696,-- zu tragen seien, wobei von dieser Summe S 40.089,50 auf den Umbau der Autobusbucht und den Gehweg entfielen, die zur Gänze vom Land Salzburg getragen würden.

Aus der Begründung dieses Bescheides ist folgender - unbestrittene - Sachverhalt wesentlich: Die ursprünglich getrennt in die Halleiner Landesstraße einmündenden Straßen "Goldensteinstraße" und "General-Albori-Straße" wurden auf Grund eines geringfügigen Umbaus Mitte der Sechzigerjahre zusammengefaßt, wobei zwar die Einbindungsradien verbessert, jedoch ein weitläufiger Kreuzungsbereich geschaffen worden ist (nach dem vorzitierten straßenbautechnischen Amtssachverständigen: mit 60 m Breite), der durch das strittige Projekt - Einbindung der Goldsteinstraße über die General-Albori-Straße - auf 15 m verringert wurde. Nach einem von der belangten Behörde eingeholten Sachverständigengutachten sind die Kostenanteile entsprechend den Verkehrsmengen (unter Zugrundelegung einer Verkehrsdatenerhebung) mit 95 % (Land) zu 5 % (Gemeinde) aufzuteilen.

Nach Wiedergabe sämtlicher eingeholter Stellungnahmen führte die belangte Behörde zur Begründung aus, es stehe außer Streit, daß die von der beschwerdeführenden Gemeinde im Einvernehmen mit der Landesstraßenverwaltung (abgesehen von der Kostenfrage) durchgeführte Abänderung der Einbindungen der genannten Straßen in die Halleiner Landesstraße vor allem verkehrstechnisch eine Verbesserung darstelle, da insbesondere durch die rechtwinkelige Einmündung die Verkehrsübersicht besser geworden sei. Dabei sei grundsätzlich davon auszugehen, daß Landesstraßen vom Land und Gemeindestraßen von der Gemeinde zu errichten und zu erhalten seien. Der Landesstraßengesetzgeber unterscheide nun in § 7 Abs. 3 Landesstraßengesetz 1972 zwischen "Kreuzung von Straßen" und "Einbindung einer Straße in eine andere". Aus dieser Unterscheidung ergebe sich schon, daß mit Kreuzung gemeint sei, daß sich zwei Straßen queren. Der Kreuzungsbereich sei in diesem Fall die Schnittfläche, welche sich innerhalb der Überschneidungen der Fahrbahnränder ergebe. Dieser Fall sei durch den Gesetzgeber klar geregelt. Vorweg müsse auch klargestellt werden, daß die Definition von Kreuzung im Landesstraßengesetz und in der Straßenverkehrsordnung nicht übereinstimmen würden. Die StVO verstehe unter Kreuzung eine Stelle, auf der eine Straße eine andere überschneide oder in sie einmünde. Diese Definition umfasse auch den Fall einer Einmündung bzw. Einbindung. Der Landesgesetzgeber verwende im § 7 LStG 1972 den Begriff Kreuzung in einem engeren Sinne und führe die Einbindung gesondert an. Nach nochmaliger Kurzwiedergabe der unterschiedlichen Rechtsstandpunkte

der beschwerdeführenden Gemeinde einerseits und der mitbeteiligten Landesstraßenverwaltung andererseits fährt die belangte Behörde fort, daß Einbindungsbereich nur der Bereich sein könne, wo eine Straße in eine andere einbinde bzw. einmünde. Im gegenständlichen Bereich würden sich (nunmehr) zuerst die beiden Gemeindestraßen treffen und in weiterer Folge die gemeinsame Verbindungsstraße auf die Landesstraße treffen. Einbindung der Gemeindestraße in die Landesstraße sei jener Bereich, welcher sich aus der sogenannten Einmündungstrompete der Gemeindestraße von ihrer engsten Stelle bis zum Beginn der Landesstraße ergebe. Die Behörde habe nicht von der Situation ausgehen können, wie sie vor dem Umbau gegeben gewesen sei. Gemessen am früheren Sachverhalt hätte als Einmündungsbereich auch nur der Bereich berücksichtigt werden können, in dem die beiden Straßen ineinander übergingen. Bei der früheren Situation wäre dies ein längerer Streifen gewesen, jedoch bedeutend schmäler als die neue Einbindungstrompete, sodaß flächenmäßig kein sehr großer Unterschied bestünde. Die Kosten des Umbaus seien grundsätzlich Herstellungskosten im Sinne des § 7 LStG. Wenn die Behörde eine Entscheidung im Sinne der angeführten Gesetzesstelle treffen müsse, so sei es nicht nur möglich, über die Kosten des Umbaus zu entscheiden, sondern es sei zu entscheiden, welcher Bereich Einbindungsbereich sei, innerhalb dessen die Kosten von Herstellungen und der Erhaltung zu tragen seien. Von der bautechnischen Versuchs- und Forschungsanstalt Salzburg seien die Kosten errechnet worden, die auf den Einbindungsbereich entfielen. Sie seien mit S 25.077,40 veranschlagt worden. Da gegen diese Berechnung kein Einwand erhoben worden sei, könne sie der Entscheidung zugrunde gelegt werden. Die Kosten in diesem Bereich seien zu 95 % vom Land und zu 5 % von der Gemeinde zu tragen, sodaß vom Land S 23.823,90 zu tragen seien. Dazu kämen noch die Kosten des Umbaus der Autobusbucht und des Gehsteiges in der Höhe von S 40.089,50, die zur Gänze vom Land getragen würden. Dies ergebe die (spruchgemäße) Gesamtsumme.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende, Rechtswidrigkeit des Inhaltes geltend machende Beschwerde.

Die belangte Behörde hat die Verwaltungsakten vorgelegt und ebenso wie die mitbeteiligte Landesstraßenverwaltung eine Gegenschrift erstattet, in der sie die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde beantragt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Das Salzburger Landesstraßengesetz 1972 (LStG 1972), LGBl. Nr. 119, zuletzt geändert durch die Novelle LGBl. Nr. 70/1973 regelt in seinem II. Abschnitt den Bau und die Erhaltung von Straßen.

Gemäß § 7 Abs. 1 leg. cit. geschieht der Bau und die Erhaltung einer Straße aus Mitteln der Straßenverwaltung, wenn sich nicht aus den Bestimmungen dieses Gesetzes anderes ergibt oder auf Grund besonderer Rechtstitel Verpflichtungen zu Leistungen für diese Zwecke bestehen.

Gemäß § 7 Abs. 3 LStG 1972 ist bei einer Kreuzung von Straßen oder einer Einbindung einer Straße in eine andere der Herstellungs- und Erhaltungsaufwand mangels besonderer Vereinbarung von den in Betracht kommenden Straßenverwaltungen entsprechend dem Ausmaß des Verkehrs auf jeder Straße zu tragen.

Gemäß § 7 Abs. 8 leg. cit. ist zur Entscheidung in Streitfällen über die Leistungspflicht und über das Ausmaß der Leistungen, wenn nicht der Streitfall einen privaten Rechtstitel betrifft und im ordentlichen Rechtswege auszutragen ist, die Straßenrechtsbehörde (§ 4) zuständig. Gemäß § 4 Abs. 1 lit. a in Verbindung mit Abs. 2 LStG 1972 ist bei der Einbindung in eine Landesstraße die Landesregierung Straßenrechtsbehörde.

Schließlich bestimmt § 2 Abs. 4 LStG 1972, daß die Bestimmungen dieses Gesetzes über den Bau von Straßen auch für den Neu- und Umbau, die Umlegung von Straßen und andere bauliche Änderungen im Zuge von Straßen gelten.

Im Beschwerdefall ist unbestritten, daß zwei Gemeindestraßen der beschwerdeführenden Gemeinde schiefwinkelig in einem gemeinsamen, an der Schnittlinie mit der Landesstraße 60 m breiten Mündungstrichter in die Halleiner Landesstraße L 105 einmündeten und beide Straßenverwaltungen aus Gründen der Verkehrssicherheit übereingekommen sind, diese Einmündung auf 15 m zu reduzieren und die Verkehrsströme aus der Goldensteinstraße künftig nicht mehr direkt, sondern über die General-Albori-Straße in die Landesstraße einzubinden. Strittig ist, ob nur die Herstellungskosten der (neuen) Einbindung (im Umfang der Herstellungskosten für die Einbindungstrompete) der Kostenaufteilungsregel des § 7 Abs. 3 LStG 1972 unterliegen (wovon die belangte Behörde und die mitbeteiligte Landesstraßenverwaltung ausgehen) oder ob die Gesamtkosten des "Bauabschnitt 1" (wie die beschwerdeführende Gemeinde meint) in die Aufteilung einzubeziehen sind.

Der Verwaltungsgerichtshof vermag der - oben wiedergegebenen - Auffassung der belangten Behörde nicht zu folgen, wenn sie den ihrer Meinung nach für den Umfang der in die Aufteilung einzubeziehenden Baukosten maßgebenden

Begriff der "Einbindung einer Straße" aus dem der "Kreuzung" abzuleiten sucht und meint, der Fall des Kreuzungsbereichs ("Schnittfläche, welche sich innerhalb der Überschneidungen der Fahrbahnränder ergibt") sei "durch den Gesetzgeber klar geregelt". § 7 Abs. 3 Landesstraßengesetz umschreibt nämlich weder den Begriff der Kreuzung, noch jenen der Einbindung, sondern regelt die Aufteilung des "Herstellungs- und Erhaltungsaufwandes". Abgesehen davon, daß mit "Herstellungsaufwand" einer Kreuzung wohl nicht nur jener für die Asphaltierung der "Schnittfläche", sondern darüberhinaus jener des gesamten Kreuzungsbauwerkes gemeint sein wird (dies kann im Beschwerdefall freilich auf sich beruhen), übersieht die belangte Behörde in ihrer Argumentation, worauf die Beschwerdeführerin mit Recht hinweist, die (ohne Einschränkung normierte und daher auch § 7 Abs. 3 LStG 1972 erfassende) Gleichstellungsanordnung des § 2 Abs. 4 leg. cit., welche es gebietet, im Beschwerdefall den Herstellungsaufwand für den UMBAU (und nicht bloß für die Errichtung der neuen Einmündungstrompete) in Betracht zu ziehen. Im Beschwerdefall handelt es sich nicht etwa um die Neuerrichtung einer Einbindung, sondern um die Änderung einer bestehenden Einbindung durch Umleitung eines der Verkehrsströme und eine - dadurch erst ermöglichte - Verringerung der Breite der Einmündungstrompete von rd. 60 auf 15 m. Die dafür erforderlichen baulichen Maßnahmen sind - aufgrund des sachlich und räumlich engen Zusammenhangs - als Umbau iS des § 2 Abs. 4 leg. cit. anzusehen.

Kosten des Umbaus sind nach Auffassung des Verwaltungsgerichtshofes daher auch die Kosten des teilweisen Rückbaus der vorher bestandenen Einmündung sowie die Kosten jener Bauarbeiten, die für die Umleitung der an der bisherigen Stelle der Landesstraße zugeführten Verkehrsströme zur neu dimensionierten Einbindung erforderlich sind, einschließlich deren Herstellung. Eine Beschränkung der hier aufzuteilenden Kosten auf jene des "Einbindungsbereichs" im Sinne der belangten Behörde kann weder dem Wortlaut noch dem Sinn des § 7 Abs. 3 LStG 1972 entnommen werden. Insbesondere fehlt jede Rechtsgrundlage dafür, innerhalb der Herstellungskosten (hier: Umbaukosten) in solche für die Fläche der Einmündungstrompete (oder für die Schnittfläche bei Kreuzungen) und die übrigen Baukosten zu differenzieren. Auch der von der belangten Behörde zur Stütze ihrer Rechtsauffassung gezogene Schluß, jener (nach dem Umbau vorhandene) Bereich, der (künftig) aufzuteilende Erhaltungskosten verursache, begrenze räumlich zugleich den Bereich, dessen Herstellungskosten der Aufteilungsregel des § 7 Abs. 3 des Landesstraßengesetzes 1972 unterliegen, ist weder dem Wortlaut, noch dem Sinn des Gesetzes zu entnehmen, insbesondere dann, wenn die Bestimmung des § 7 Abs. 3 LStG 1972 nicht (nur) auf Herstellungskosten, sondern (wie hier) auf die Kosten eines Umbaus (§ 2 Abs. 4 leg. cit.) angewendet werden muß.

Da die belangte Behörde in Verkennung dieser Rechtslage nur die Herstellungskosten der Einmündungstrompete der Aufteilung im Sinne des § 7 Abs. 3 LStG 1972 unterzogen hat, war der angefochtene Bescheid wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes gemäß § 42 Abs. 2 Z. 1 VwGG aufzuheben.

Aus verfahrensökonomischen Gründen weist der Verwaltungsgerichtshof allerdings auch darauf hin, daß er der Argumentation der beschwerdeführenden Gemeinde insoweit nicht zu folgen vermag, als darin aus dem Umfang der Straßenbaubewilligung ZWINGEND auf den Umfang der aufzuteilenden Kosten gefolgert wird. Damit meint die beschwerdeführende Gemeinde offenbar, daß die Zuständigkeit der Landesregierung als Straßenrechtsbehörde im Sinne des § 4 Abs. 1 lit. a in Verbindung mit Abs. 2 LStG 1972 nur für "die Einbindung einer Straße in eine andere" in Betracht kam und daher in jenem Umfang, in dem die belangte Behörde diese Zuständigkeit bei Erteilung der Straßenbaubewilligung in Anspruch genommen hat auch die Kosten im Sinne des § 7 Abs. 3 LStG 1972 aufzuteilen seien. Die beschwerdeführende Gemeinde geht dabei von der (unrichtigen) Rechtsauffassung aus, daß die bei Prüfung der Zuständigkeit der Landesregierung als Straßenrechtsbehörde zu beurteilende VORFRAGE der Zugehörigkeit eines bestimmten Bauvorhabens zum Begriff "Einbindung einer Straße" auch für das Aufteilungsverfahren Rechtswirkungen entfaltet. Dies ist aber - zumal es sich nur um eine Vorfragenbeurteilung handelt - nicht der Fall. Der von der Straßenbaubewilligung umfaßte Umfang von Arbeiten ist daher nicht automatisch der Aufteilungsregel des § 7 Abs. 3 leg. cit. zugrunde zu legen; welcher Kostenaufwand erforderlich war, um die Verkehrsströme einer der beiden beteiligten Gemeindestraßen von der alten Einmündung in die Landesstraße zur neuen Einmündung umzuleiten, wird vielmehr im fortgesetzten Verfahren (gegebenenfalls unter Zuhilfenahme von Sachverständigen) zu klären sein, falls auch diesbezüglich ein Einvernehmen zwischen den beteiligten Straßenverwaltungen nicht zustande kommen sollte.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 104/1991. Da die Gemeinde gemäß § 2 Z. 2 des Gebührengesetzes 1957 im Rahmen ihres öffentlich-rechtlichen Wirkungskreises von der Entrichtung der Stempelgebühren befreit ist und sich diese Befreiung auch auf das Verfahren vor dem

Verwaltungsgerichtshof erstreckt (vgl. das hg. Erkenntnis vom 28. April 1969, Slg. Nr. 7554/A u.v.a.) war das auf den Ersatz entrichteter Stempelgebühren gerichtete Kostenmehrbegehren der beschwerdeführenden Gemeinde abzuweisen.

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1992:1991060181.X00

Im RIS seit

03.05.2001

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at