jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vfgh Erkenntnis 1988/3/2 V35/86

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 02.03.1988

Index

L8 Boden- und Verkehrsrecht
L8500 Straßen

Norm

B-VG Art18 Abs2
B-VG Art127
B-VG Art139 Abs1 / Präjudizialität
StGG Art5
Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 18.09.81, mit der hinsichtlich eines Teiles der Wiestal Landesstraße die Umlegung verfügt wird, LGBl 88/1981
Sbg LStG 1972 §5
Sbg LStG 1972 §6 Abs6 und Abs7
Sbg LStG 1972 §15

Leitsatz

UmlegungsV Wiestal Landesstraße; Sachverständigengutachten stellt im Verordnungsprüfungsverfahren Möglichkeit kostengünstiger Trassenvarianten fest; Trassenfestlegung widerspricht den Zielsetzungen des Sbg. LandesstraßenG - insbesondere der §§5 und 15 im Lichte des Art127 B-VG; Aufhebung als gesetzwidrig

Spruch

Die V der Salzburger Landesregierung vom 18. September 1981, mit der hinsichtlich eines Teiles der Wiestal Landesstraße die Umlegung verfügt wird, LGBl. Nr. 88/1981, wird als gesetzwidrig aufgehoben.

Die Salzburger Landesregierung ist zur unverzüglichen Kundmachung der Aufhebung im Landesgesetzblatt verpflichtet.

Begründung

Entscheidungsgründe:

1. Beim VfGH ist zu B388/83 eine Beschwerde gegen den Bescheid der Salzburger Landesregierung vom 17. Mai 1983, Z1/02-16.625/38-1977, anhängig, mit welchem über Antrag des Landes Salzburg gemäß §§12 bis 15 des Salzburger Landesstraßengesetzes 1972, LGBl. 119/1972, idF LGBl. 70/1973 (künftig: LStG), und in sinngemäßer Anwendung des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954 auf Grund des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung vom 2. April 1982 zum Zwecke der Verlegung der Wiestal Landesstraße (L 107) u.a. Grundflächen der Bf. G und M R, nämlich 100 m2 aus der Gp. 70, 6.650 m2 aus der Gp. 67/6, 280 m2 aus der Gp. 74 und weitere 80 m2 aus der Bp. 25, alle EZ 10 KG G, enteignet wurden und den Bf. eine Gesamtentschädigung in Höhe von S 1,624.000,-- zuerkannt wurde.

2. Bereits mit Bescheid vom 12. Feber 1982 hatte die Salzburger Landesregierung dem Bundesland Salzburg,

Landesstrassenverwaltung, gemäß §§4 Abs1 lita, 5 und 6 LStG die strassenrechtliche Baubewilligung zur (Durchführung der) Umlegung der Wiestal Landesstraße L 107 im Bereich von Kilometer 0,0 bis 1,06 (Bauvorhaben Gries) im Stadtgebiet von Hallein nach Maßgabe des vorgelegten Projektes erteilt.

3. Zuvor war mit V der Salzburger Landesregierung vom 18. September 1981, LGBl. 88/1981 (künftig: Umlegungsverordnung), gestützt auf §19 Abs2 LStG die Umlegung eines Teiles der Wiestal Landesstraße verfügt worden.

4.1. Bei der Beratung über die Beschwerde gegen den Enteignungsbescheid vom 17. Mai 1983 sind beim VfGH Bedenken gegen die Gesetzmäßigkeit der Umlegungsverordnung entstanden. Der VfGH hat daher am 15. März 1986 beschlossen, von Amts wegen ein Verfahren zur Prüfung dieser V einzuleiten.

4.2. Die Salzburger Landesregierung hat über Aufforderung des VfGH - zusätzlich zu den bereits im Anlaßverfahren vorgelegten Unterlagen - ein umfangreiches Aktenkonvolut vorgelegt und eine Äußerung erstattet. Auch die Bf. des Anlaßverfahrens haben eine Äußerung erstattet, in der sie den Bedenken des VfGH beipflichten.

5. Die in Prüfung gezogene V hat folgenden Wortlaut:

"§1

Die Wiestal Landesstraße (L 107) wird im Bereich der Gemeinde Hallein wie folgt umgelegt:

Die Trasse beginnt bei der derzeitigen Einbindung des bestehenden Autobahnzubringers in die Halleiner Landesstraße (L 105) und verläuft über diesen bis zum Überführungsbauwerk über die Tauernautobahn (A 10). Von dort führt die neue Trasse am Fuß des Adneter Riedels bis zur Einbindung in die bestehende Trasse der Wiestal Landesstraße bei Straßenkilometer 1,06.

§2

Diese V tritt hinsichtlich der Umlegung der Wiestal Landesstraße auf den bestehenden Autobahnzubringer mit dem Wirksamwerden der Auflassung des betreffenden Teiles des Autobahnzubringers als Bundesstraße gemäß §4 Abs2 des Bundesstraßengesetzes 1971 und im übrigen mit dem auf ihre Kundmachung im Landesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft."

6. Zu den Prozeßvoraussetzungen:

6.1.1. Der VfGH hat hiezu im Einleitungsbeschluß ausgeführt:

"Nach der für Landesstraßen im Bundesland Salzburg maßgeblichen Regelung des §18 LStG hat der 'Bau neuer Landesstraßen durch Landesgesetz zu erfolgen'; die Umlegung von Landesstraßenteilen sowie deren Auflassung, soweit sie als Landesstrassen entbehrlich geworden sind, hat gemäß §19 Abs2 leg. cit. die Straßenrechtsbehörde - d.i. gemäß §4 Abs1 lita leg. cit. die Landesregierung - durch V zu verfügen.

Es handelt sich hiebei jedoch - wie der VfGH vorläufig vermeint - um keine Trassenverordnung nach Art der gemäß §4 Abs1 des Bundesstraßengesetzes 1971 zu erlassenden Verordnungen, sondern um eine generelle Verfügung der Landesregierung, deren Inhalt sich in der allgemeinen Anordnung, daß ein Teil einer Landesstraße umzulegen ist, und in einer groben Festlegung des neuen Straßenverlaufes als Grundlage der Straßenplanung, die der Straßenbaubewilligung voranzugehen hat, erschöpft.

Erst im Straßenbaubewilligungsverfahren kommt es zu einer genauen Trassenfestlegung. In diesem hat deshalb der Bauwerber nach §6 Abs2 litb LStG eine Kopie der Katastralmappe vorzulegen, aus welcher die Trassenführung und die erfaßten Grundflächen ersichtlich sind.

Gemäß §12 LStG kann schließlich (nach Abschluß des Straßenbaubewilligungsverfahrens) für die Herstellung, Umgestaltung und Erhaltung einer Straße das Eigentum an Liegenschaften in dem erforderlichen Ausmaße im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden.

Die Umlegungsverordnung ist bei Beurteilung der Verfassungsmäßigkeit des angefochtenen Enteignungsbescheides unmittelbar anzuwenden; dies deshalb, weil im Verfahren über den Bau und wesentlichen Umbau einer Straße, das vor dem Enteignungsverfahren stattzufinden hat, gemäß §6 Abs7 LStG nur den in Betracht kommenden Gemeinden vom Standpunkt der öffentlichen Interessen der gefahrlosen Benützbarkeit der Straße und der örtlichen Verkehrsbedürfnisse Parteistellung zukommt und es diese ausdrückliche Regelung ausschließt, daß Personen, die von

einer Straßenbaubewilligung aus der Sicht nachbarlicher Interessen - insbesondere durch ein nachfolgendes Enteignungsverfahren - betroffen werden, im Verfahren zur Erteilung dieser Bewilligung Parteistellung zukommt; sie sind gemäß §6 Abs6 LStG darauf beschränkt, allfällige Erinnerungen vorzubringen.

Wenn somit Voraussetzung eines Enteignungsantrages zum Zwecke der Durchführung der Umlegung einer Landesstraße nicht nur eine Umlegungsverordnung, sondern auch das Vorliegen einer strassenrechtlichen Baubewilligung ist (vgl. VwSlg. 10673 A/1982 sowie VfSlg. 6097/1969), verbietet eine verfassungskonforme Auslegung, dem Straßenbaubewilligungsbescheid für das nachfolgende Enteignungsverfahren eine auch den zu Enteignenden bindende Wirkung zuzuerkennen. Ausgehend von dieser - vorläufigen - Rechtsauffassung ergibt sich, daß bei Beurteilung der Verfassungsmäßigkeit des Enteignungsbescheides die in Prüfung gezogene Umlegungsverordnung (unmittelbar) anzuwenden ist."

6.1.2. Die Salzburger Landesregierung ist diesen Überlegungen nicht entgegengetreten; auch sie erachtet die Umlegungsverordnung als präjudiziell im Sinne des Art139 Abs1 B-VG. Die Bf. des Anlaßverfahrens sind gleicher Ansicht.

Es genügt somit festzustellen, daß der VfGH an den im Einleitungsbeschluß dargelegten Überlegungen festhält.

6.2. Da auch die sonstigen Prozeßvoraussetzungen vorliegen, ist das Verordnungsprüfungsverfahren zulässig.

7. In der Sache selbst:

7.1.1. Die Wiestal Landesstraße war unbestrittenermaßen - im Umlegungsbereich bereits in den 70er Jahren im Interesse einer Verbesserung der Verkehrssicherheit verbreitert und begradigt worden, wobei im Zuge dieser Maßnahmen bei Kilo- meter 0,86 auch eine Autobahnbrücke errichtet wurde. Die Zu- nahme des Verkehrsaufkommens und die unbefriedigende Situation bei der Einbindung der Wiestal Landesstraße (L 107) in die Halleiner Landesstraße (L 105), von der nur 40 m entfernt der Autobahnzubringer in die L 105 ebenfalls einmündet, führte in der Folge zu wiederholten schweren Verkehrsunfällen mit Personen- und Sachschaden. Die nächstliegende Möglichkeit einer Sanierung des neuralgischen Bereiches der Halleiner Landesstraße durch Anbringung von Ampelanlagen wurde nicht weiter verfolgt, da die Nähe der beiden Kreuzungsbereiche Auffahrunfälle befürchten ließ. Als eine sinnvolle Lösung wurde daher eine Verlegung der Wiestal Landesstraße in Aussicht genommen, wofür sich verschiedene Lösungsmöglichkeiten anboten, die ab Mitte der 70er Jahre untersucht wurden.

7.1.2. In einer Studie über die Verlegung der Wiestal Landesstraße, die vom Zivilingenieur für Bauwesen Dipl.Ing. Josef R. Stenzel im Dezember 1975 im Auftrag der Salzburger Landesregierung erstattet wurde, ist im wesentlichen ausgeführt:

"1. Allgemeines

Auf Grund der Besprechungen in Salzburg vom 22.10.1975 wurde am 5. November 1975 von uns eine Prinzipstudie für eine Verlegung der Wiestal-Landesstraße im Bereich der Stadtgemeinde Hallein vorgelegt, wobei auch die Anschlüsse an Autobahn und öffentliches Verkehrsnetz untersucht wurden. In der vorliegenden Studie sind dies die Varianten 1 (ohne Tunnel) und die Variante 2 (mit Tunnel). ...

Um nun gegenüber dem ursprünglichen Generellen Projekt Vergleichsmöglichkeiten zu haben, wurden wir am 20. November 1975 beauftragt, in Form einer Studie verschiedene Varianten einander gegenüberzustellen. ... Hieraus waren die beanspruchten Grundflächen und die Baukosten zu ermitteln. Der Vergleich sollte sich bis zum km 1,583 des bestehenden AB-Zubringers erstrecken, somit die Anschlußstelle 'Krankenhaus' mit sämtlichen Verkehrsrelationen einschließen.

...

3. Variante 1

Die Wiestal-Landesstraße wird ohne Tunnel projektiert, wobei der 'Unterganzbüchel' umfahren wird. ... Die Nivelette ist weitgehend dadurch fixiert, daß die bestehende Überführung der Wiestal-Ldstr. über die Autobahn beibehalten und auch angeschlossen werden muß.

...

4. Variante 2

Hier wird die Wiestalstraße durch den 'Unterganzbüchel' geführt. ... Beträgt die Überdeckung mehr als 6 m, kann der Tunnel bergmännisch vorgetrieben werden. Geringere Überdeckung bedingt überschütteten Einschnitt. ...

...

5. Variante 3

Diese Variante ist mit dem ursprünglichen Generellen Projekt identisch. Der Verkehrsstrom - aus Richtung Wiestal kommend - wird über die A.St.'Wiestal' an den AB-Zubringer angeschlossen. Das Gleiche gilt für den Verkehr in Richtung Wiestal. Damit wird diese A.St. gegenüber jenen der Varianten 1 und 2 wesentlich stärker belastet.

In Fortsetzung der Wiestal-Ldstr. wird eine neue Verbindung 'Sammelstraße Krankenhaus' geplant, in welche die Rampen der A.St.'Wiestal' einbinden. Der bestehende Zubringer behält seinen AB-Charakter; somit sind auch hier alle Verkehrsrelationen kreuzungsfrei.

...

Einlösungen von Objekten fallen bei dieser Variante nicht ins Gewicht.

6. Zusammenfassung

Die Kostenschätzung für alle drei Varianten ist tabellarisch als Anhang zum Techn. Bericht beigefügt. Man ersieht daraus, daß kostenmäßig die Variante 3 am günstigsten liegt. Von Nachteil bei dieser Variante ist die Erfordernis der Kreuzungsfreiheit für Anschlüsse an den bestehenden AB-Zubringer, daraus folgt zwangsläufig im Bereich der A.St. beim Krankenhaus erhöhter Grundflächenbedarf.

Verkehrstechnisch von Nachteil gegenüber den Varianten 1 und 2 erscheint es, daß der gesamte Verkehr aus und in Richtung Wiestal vorerst in das verbaute Gebiet der Stadtgemeinde Hallein herangeführt wird und erst im Bereich des Krankenhauses dem Zubringer angeschlossen werden kann, wobei weiteres Siedlungsgebiet durch zusätzlich erforderliche Verkehrsbänder bean- sprucht wird.

Die Tunnelvariante (Variante 2) ist mit Abstand die teuerste Lösung; ihr Vorteil gegenüber der Variante 1 liegt vor allem darin, daß im Grundriß größere Radien erzielt werden können. Welche der beiden Varianten dem Gesamtcharakter der Wiestal-Ldstr. eher entspricht, wird vom Amt der Salzburger Landesregierung zu beurteilen sein.

Eine weitere Variante - möglichst unmittelbar entlang der AB - ist kaum zu realisieren, da die Nivelette sich auf einer Höhe von ca. 455,0 bewegen müßte (etwa 6 m über Geländeniveau), wobei die Einmündung der bestehenden AB-Rampen in diese verlegte Wiestal-Ldstr. wegen der erforderlichen Linksabbiegespur kaum näher als bei Var. 1 u. 2 an das Objekt W 5 herangeschoben werden kann.

In Bezug auf Lärmbelästigung erscheint es zweckmäßiger, die Verkehrsrelationen zwischen Wiestal und der AB unmittelbar an der Autobahn abzuwickeln, wobei der Verkehr Wiestal-Hallein/ Zentrum in diesem Falle auf der Trasse des derzeitigen AB-Zubringers fließt. Durch diese Maßnahmen wird der Geräuschpegel in den derzeit betroffenen Teilen des verbauten Gebietes von Hallein gesenkt.

Generell kann gesagt werden, daß die Varianten 1 und 2 in Bezug auf Hallein umweltfreundlicher sind, jedoch die Trasse 3 billiger ist."

Aus einer der Studie angeschlossenen Kostenschätzung der Varianten ergaben sich für die Variante 1 (ohne Tunnel) Gesamtkosten von S 23,200.000,--, für die Variante 2 (mit Tunnel) von S 42,800.000,-- und für die Variante 3 (ursprüngliches Projekt) von S 17,600.000,--.

Die Stadtgemeindevertretung Hallein hatte am 28. April 1975 beschlossen, der Variante 3 gemäß den Plänen des Dipl.Ing. Stenzel mit dem Knoten Abfahrt "Krankenhaus" den Vorzug zu geben und war mit Schreiben vom 6. Mai 1975 an die Salzburger Landesregierung herangetreten, die Realisierung einzuleiten.

Am 7. November 1977 erstattete der Ausschuß für Raumordnung, Verkehr und Umweltschutz des Salzburger Landtages sodann folgenden Bericht (100 Blg.Sten.Prot. 4.Session der 7. Wahlperiode des Salzburger Landtages):

"Die besorgniserregenden Verkehrsverhältnisse im Bereiche der Einbindung der Wiestal-Landesstraße in die Halleiner Landesstraße, aber auch die starke Frequenz auf der Wiestal-Landesstraße beschäftigen seit mehreren Jahren die Salzburger Landesregierung und den Salzburger Landtag.

Das generelle Projekt liegt seit Jahren vor, - ab der Autobahnüberführung soll die Wiestal-Landesstraße mittels einer Spange zum auszubauenden Autobahnzubringer geführt werden. Verbunden mit diesem Bauvorhaben sind der neu zu bauende Krankenhausknoten und die Verbreiterung der Krankenhausunterführung.

Unter möglichster Bedachtnahme auf die in diesem Bereich wohnende Bevölkerung wird die eheste Realisierung dieses Bauvorhabens vom Ausschuß für Raumordnung, Verkehr und Umweltschutz, der den gegenständlichen Antrag im Rahmen der Beratungen für den Landesvoranschlag 1978, in seiner Sitzung am 7. November 1977, in Beratung zog, als notwendig erachtet.

Der Ausschuß stellt sohin stimmeneinhellig den

A n t r a g,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird ersucht, die bereits begonnenen Projektierungsarbeiten 1978 zügig fortzusetzen und im Zuge dieser Bemühungen mit den Grundeinlösungsverhandlungen 1979 zu beginnen."

In den Jahren 1978 und 1979 wurde ein Detailprojekt zur Durchführung der Variante 3 von Dipl.Ing. Josef R. Stenzel ausgearbeitet und 1979 fertiggestellt. Die Kosten für die Durchführung des als "Baulos Knoten Krankenhaus" bezeichneten Detailprojekts 1979 wurden von Dipl.Ing. Josef R. Stenzel mit S 38,159.446,-- auf Preisbasis September 1979 errechnet.

7.1.3. Mit Schreiben des Bürgermeisters der Stadt Hallein vom 6. Juli 1979 war inzwischen an das Amt der Salzburger Landesregierung unter Bezugnahme auf eine am 5. Juli 1979 stattgefundene Besprechung im Stadtamt Hallein die Bitte gestellt worden, "auch die sogenannte Variante I der Wiestal-Landesstraßenumlegung einer Prüfung zu unterziehen ...".

Diesem Schreiben war eine Eingabe der "Interessengemeinschaft Lärmschutz am Adneter Riedl" vom 29. Juni 1979 an den Bürgermeister der Stadt Hallein angeschlossen; darin wird u.a. ausgeführt:

"Namens jener Bürger des Halleiner Gemeindegebietes, die wohl am meisten unter dem Autobahnlärm - bedingt durch die Hanglage - zu leiden haben, wenden wir uns neuerdings mit der Bitte an Sie, dem Lärmschutz am Riedl Ihre verständnisvolle Unterstützung zu gewähren.

In diesem Sinne müssen wir uns nunmehr hinsichtlich der Situierung des Knotens Hallein mit allem Nachdruck gegen alle Bestrebungen wenden, die Variante 1 wieder ins Gespräch zu bringen; hat man sich doch nach reiflicher Überlegung mit Beschluß vom 28.4.1975 bereits für die Variante 3 entschieden. Diese Variante 3 ist schließlich auch am 24.7.1975 genehmigt worden. Da alle Varianten 1974 schon zur Einsichtnahme aufgelegen sind, kann Uninformiertheit nicht als Argument für neuerliche Verhandlungen geltend gemacht werden. Eine Verlegung des Knotens nach Variante 1 würde für die Bewohner des Riedls eine weitere starke Lärmquelle bedeuten, die wegen der Hanglage praktisch nicht abgeschirmt werden könnte. Hingegen wäre eine wirksame Schallabsorption zweifellos im ebenen Gelände leichter zu erzielen.

..."

Mit der Ausarbeitung einer Studie über ein Bauvorhaben Gries über die Verlegung der L 107 Wiestalstraße im Raume KG Adnet - KG Gries - KG Burgfried wurde sodann das Ingenieurbüro Dipl.Ing.Dr.techn. E. Friedl und Dipl.Ing.Dr.techn. H. Rinderer betraut. Das von diesem Büro ausgearbeitete Projekt einer Variante 1 (modifiziert als Variante 1a) sieht vor, daß die bestehende Wiestal Landesstraße im Raum der KG Gries den Charakter einer Anliegerstraße behalten soll, wohingegen das übergeordnete Verkehrsaufkommen durch Umlegung der L 107 auf den bestehenden Autobahnzubringer verlagert werden soll; um einen direkten Anschluß an das Krankenhaus Hallein zu ermöglichen, ist ein Anschluß zwischen Autobahnzubringer und unterführter Bürgermeisterstraße eingeplant. Die Gesamtkosten für die Durchführung dieses Projektes sind mit S 25,600.000,-veranschlagt.

Die so vorgeschlagene Variante 1a unterscheidet sich im Grundriß von der Variante 1 dadurch, daß die Variante 1 auf dem Adneter Riedel, die Variante 1a hingegen am Fuße des Adneter Riedels verlaufen soll.

Mit Schreiben vom 20. Mai 1980 gab die Salzburger Landesregierung die Ergebnisse der ergänzenden Untersuchungen dem Bürgermeister der Stadtgemeinde Hallein bekannt, wobei im wesentlichen ausgeführt wurde:

"1) Allgemeines:

Für die Wiestal Landesstraße wurde unter Zugrundelegung der Straßenverkehrszählung 1975, der Verkehrsuntersuchung 1976 für den Raum Hallein-Oberalm-Puch des Amtes der Salzburger Landesregierung und der Verkehrsanalyse 1979 für das Verkehrskonzept Hallein von Dipl.Ing.Helmut Stickler für die Stadtgemeinde Hallein die folgende Verkehrsfrequenz (DTV) errechnet:

Fahrtrichtung Wiestal-Hallein ..... 1504 Fahrtrichtung

Wiestal-Autobahn ..... 296 Fahrtrichtung Hallein-Wiestal

..... 2014 Fahrtrichtung Autobahn-Wiestal 311

Gesamtverkehr 4125 ==========

Der Anteil des Verkehrs, der vom Wiestal auf die A 10 TAB - fließt, beträgt somit 14,71 % des Gesamtverkehrs der L 107, Wiestal Landesstraße. Der gesamte übrige Verkehr auf der Wiestal Landesstraße (85,29 %) fließt von bzw. nach Hallein.

2) Variante 3, Bauvorhaben 'Knoten Krankenhaus'

Bei dieser Variante verbleibt die Wiestal Landesstraße vom Wiestal kommend über die Autobahnüberführung auf der bestehenden Trasse und zweigt im Bereich des Sportplatzes von dieser ab und führt in einer Neulage in einer Baulücke zwischen bestehenden Objekten zur Bürgermeisterstraße. Im Bereich der derzeitigen Unterführung des Autobahnzubringers Hallein durch die Bürgermeisterstraße soll die Wiestal Landesstraße durch die Anlage eines vollkreuzungsfreien Knotens zwischen L 107 Wiestal Straße und Autobahnzubringer in letzteren eingebunden werden und über den bestehenden Autobahnzubringer zum Knoten Burgfried geführt werden. Zusätzlich soll die Zufahrt zum Krankenhaus (Bürgermeisterstraße) im Knotenbereich in die Rampe Hallein-Wiestal planeben eingebunden werden.

Verkehrstechnisch bietet diese Variante den Vorteil der vollkreuzungsfreien Verflechtungsstrecke zwischen der L 107 Wiestal Straße und Autobahnzubringer. Diese Lösung ist aber mit dem Nachteil behaftet, daß der eingangs erwähnte Hauptverkehr Wiestal-Hallein (85,29 % des Gesamtverkehrs der L 107) über Rampen mit Mindestradien von 35.00 m bzw. 40.00 m geführt wird. Weiters entstehen durch die Anlage des Knotens in der geplanten Form sehr kurze Verflechtungsstrecken zwischen den Verkehrsrelationen A 10 von Salzburg nach Hallein und A 10 von Golling Richtung Wiestal und zwischen den Verkehrsrelationen Wiestal-Zentrum Hallein und Tauernautobahn Richtung Oberalm bzw. Sammelstraße Burgfried.

Für den Bau des Knotens Krankenhaus werden insgesamt

28.200 m2 Grundfläche benötigt. Diese Grundflächen sind zur Gänze von Bauland umschlossen. Dies ergibt mit der zusätzlich erforderlichen Ablöse von 2 Häusern und einer Garage Grundeinlösungskosten in der Höhe von ..... S 23.000.000.-, die Baukosten für dieses Bauvorhaben betragen .. S 15.000.000.--

die Gesamtbaukosten betragen daher ..... S 38.000.000.--

==========

3) Variante 1a, Bauvorhaben 'Gries'

Bei diesem Bauvorhaben ist aus Richtung Wiestal kommend der Absprung der neuen Trasse noch vor der bestehenden Autobahnüberführung der L 107 vorgesehen. Die neue Trasse führt vom Verlassen der alten Straße in zwei langgeschwungenen Bögen am Fuße des Adneter Riedels zum bestehenden Überführungsbauwerk des derzeitigen Autobahnzubringers und wird dort in diesen eingebunden. Zusätzlich wird die Zufahrt zum Krankenhaus durch Herstellung einer Rampe von der Bürgermeisterstraße zum bezogenen Autobahnzubringer bzw. der späteren L 107 hergestellt.

Diese Variante hat verkehrstechnisch den Nachteil, daß die Zusammenführung der Wiestal Landesstraße und des Autobahnzubringers Hallein nur teilkreuzungsfrei erfolgen kann und zwar müssen die Verkehrsrelation A 10 von Golling nach Hallein als Linkseinmünder, L 107 - A 10 Richtung Salzburg als Linksabbieger von der L 107 und L 107 - A 10 Richtung Golling ebenfalls als Linksabbieger von der L 107 ausgebildet werden. Die beiden letztgenannten Verkehrsrelationen sind auf Grund der Verkehrsfrequenzen von 147 bzw. 149 DTV völlig unbedeutend, aber auch die Verkehrsrelation A 10 von Golling nach Hallein mit einer Verkehrsfrequenz von 1448 DTV bei einem Querverkehr von 3989 DTV ist verkehrstechnisch durchaus zu verkraften.

Diese Variante weist aber den Vorteil auf, daß der Großteil des Verkehrs Wiestal-Hallein und umgekehrt auf der bevorrangten und von der Linienführung zügig dahingehenden L 107 abgewickelt werden kann. Kurze Verflechtungsstrecken sind bei dieser Variante nicht vorhanden.

Für den Ausbau der Variante 1a werden insgesamt

20.100 m2 Grundfläche benötigt. Dies sind um 8100 m2 weniger als bei der Variante 3. Von der Gesamtfläche von 20.100 m2 entfallen 5300 m2 auf Bauland und der Rest von 14.800 m2 liegt im Grünland.

Die Gesamtkosten für die Grundeinlösung des Bauvorhabens

'Gries' werden einschließlich der Einlösung von zwei Häusern

betragen: ..... S 10,200.000.-Die

Baukosten betragen laut vorliegender Kostenschätzung

..... S 15,400.000.--

somit betragen die Gesamtbaukosten ..... S 25,600.000.--

==========

Das sind um 12,400.000.- S weniger als bei Variante 3.

Bei der Beurteilung der vorbeschriebenen beiden Varianten durch die Stadtgemeinde Hallein werden natürlich zusätzlich städtebauliche Gesichtspunkte zu beachten sein, dies ist jedoch nicht Aufgabe der Straßenverwaltung. Als weitere Entscheidungshilfe wurde von der Landesstraßenverwaltung ein Lärmgutachten für die Variante 1a in Auftrag gegeben, welches demnächst vorliegen wird."

In einer Sitzung der Gemeindevorstehung vom 11. Juli 1980 legte sich die Stadtgemeinde Hallein auf die Variante 1a fest.

Der Finanzausschuß und der Ausschuß für Raumordnung, Verkehr und Umweltschutz des Salzburger Landtages erstatteten dem Salzburger Landtag sodann am 5. November 1980 folgenden Bericht (97 Blg.Sten.Prot. 2.Session der 8.Gesetzgebungsperiode des Salzburger Landtages):

"Die Ost-Süd-Umfahrung der Landeshauptstadt, beginnend auf der Westautobahn in Thalgau, über Ebenau nach Hallein ist bis auf die letzten 800 Meter im Gemeindegebiet von Hallein, Ortsteil Adneter Grieß, in den letzten Jahren mit großem finanziellen Aufwand voll und zukunftsorientiert ausgebaut worden. Seit dem Beginn der Siebzigerjahre beschäftigt dieses Teilstück die Landesregierung und den Landtag, aber auch die Gemeindevertretung von Hallein, der bei dieser Landesstraßenumlegung das Recht der Anhörung zusteht.

Nach breitester Öffentlichkeitsarbeit in Hallein, bei der alle Beteiligten bzw. Betroffenen wiederholt Gelegenheit hatten, ihren Standpunkt darzulegen, kam es nun dieses Jahr in Hallein zu einem Variantenbeschluß, der im Frühjahr dieses Jahres von der ermächtigten Gemeindevorstehung einstimmig gefaßt wurde. Die Gemeindevertretung hat den Bericht darüber am 7. Oktober 1980 mit großer Mehrheit positiv zur Kenntnis genommen.

Ein maßgebliches Kriterium für die Variante 1a war dabei die bestmöglichste Grünlandschonung. Auch dem Lärmschutz wird bei dieser Baumaßnahme ein großer Stellenwert beigemessen.

Der Finanzausschuß und der Ausschuß für Raumordnung,

Verkehr und Umweltschutz haben sich in ihrer gemeinsamen Sitzung

am 5. November 1980 ... abermals mit diesem Fragenkomplex

beschäftigt und stellen sohin ... stimmeneinhellig den

A n t r a g,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Die Landesregierung wird ersucht, spätestens im Jahre 1981 die Planung für die Variante 1a ... fertigzustellen ...

2. Der Baubeginn des Projektes sollte nach Möglichkeit 1982 erfolgen. ..."

7.1.4. Am 18. September 1981 wurde von der Salzburger Landesregierung sodann die in Prüfung gezogene

Umlegungsverordnung beschlossen, welche der zuletzt beschriebenen Variante 1a entspricht.

7.2. Der VfGH hat seine Bedenken gegen die Umlegungsverordnung wie folgt umschrieben:

"7.2.1. Zunächst scheint sich aus dem Bericht des Finanzausschusses und des Ausschusses für Raumordnung, Verkehr und Umweltschutz der Salzburger Landesregierung vom 5. November 1980 zu ergeben, daß das maßgebliche Kriterium für die Auswahl der Variante 1a die bestmögliche Grünlandschonung war. Die Salzburger Landesregierung scheint der Überzeugung gewesen zu sein, daß die Variante 1a diesem Ziel am besten entspricht.

Aus einem von der Salzburger Landesregierung über Auftrag des VfGH vorgelegten Luftbild vom Raum Hallein und Adneter Riedel scheint sich jedoch zu ergeben, daß die Salzburger Landesregierung von einer unrichtigen Einschätzung der örtlichen Verhältnisse ausgegangen sein dürfte: Das Luftbild zeigt nämlich mit voller Deutlichkeit, daß die der Variante 1a entsprechende, in der Umlegungsverordnung festgelegte Trassenführung von allen Varianten die Berührung mit besiedeltem Gebiet am meisten vermeidet; es scheint daher, daß gerade sie das Grünland am stärksten beeinträchtigt. Wenn also die Salzburger Landesregierung die Grünlandschonung als Ziel vor Augen gehabt hat, dann ist es dem VfGH nicht erklärbar, warum sie von den vier zur Wahl stehenden Varianten gerade die Trassenführung der Umlegungsverordnung zu Grunde gelegt hat, die augenscheinlich zur stärksten Grünlandbeeinträchtigung führen dürfte.

7.2.2. Bei der Erlassung der Umlegungsverordnung dürfte des weiteren der Umstand von wesentlicher Bedeutung gewesen sein, daß die Kosten der Variante 1a mit S 25,6 Mio. geschätzt waren, wohingegen sich die für die Variante 3 vom Büro Stenzel auf Preisbasis September 1979 veranschlagten Kosten auf S 38,159.466,-- beliefen. Es ist nun auffallend, daß die im Jahr 1975 vom selben Büro erstellte Studie zu dem Ergebnis gekommen war, daß die Variante 3 im Vergleich zu den anderen Varianten die weitaus kostengünstigste sei und damals die Gesamtkosten dieser Variante mit S 17,6 Mio., also rund S 20 Mio. billiger als im Jahr 1979 errechnet worden waren; dies ist umso auffallender, als die Variante 1, der die Linienführung der Variante 1a annähernd entspricht, 1975 mit S 23,2 Mio. veranschlagt war und die Variante 1a nur die wesentlich geringere Abweichung von rund S 2 Mio. (bei Gesamtkosten von S 25,6 Mio.) aufzeigt. Das spricht dafür, daß die Kostenberechnung der Variante 3 auf Preisbasis September 1979 mit gravierenden Fehlern belastet sein dürfte. Dieser Verdacht wurde bei der Verhandlung vor dem VfGH dadurch erhärtet, daß auch der Vertreter der bel. Beh. nicht in der Lage war, ihm zu widersprechen und aufzuklären, worauf die unverhältnismäßige Steigerung der geschätzten Kosten für die Variante 3 zurückzuführen sein könnte. Das dem VfGH vorgelegte Luftbild stützt ebenfalls die Annahme, daß die Kostenschätzung der Variante 3 auf Preisbasis 1979 mit schweren Fehlern belastet sein dürfte, da die erforderlichen Grundeinlösungen bei dieser Variante hinter dem Ausmaß der erforderlichen Grundeinlösungen für die Variante 1a eher zurückzubleiben scheinen, sodaß selbst ein höherer Quadratmeterpreis nicht in einem Maße ins Gewicht fallen kann, daß ein - noch dazu wesentlich - höherer Aufwand für die Variante 3 erklärbar wäre. Der Aufwand für den Ausbau der Krankenhauskreuzung scheint ja bei der Variante 1 und 3 in gleicher Weise unvermeidbar, sodaß sogar eher die Variante 3 wie ursprünglich vom Büro Stenzel errechnet - die kostengünstigste sein dürfte.

Wenn aber die Beschlußfassung der Salzburger Landesregierung, wofür einige Umstände sprechen, weitgehend auch da- von bestimmt wurde, daß die Variante 1a wesentlich kostengünstiger ist als die Variante 3, dürften auch insoferne unzutreffende Vorstellungen zur Beschlußfassung beigetragen haben.

7.2.3. Bestimmender Faktor für die Erlassung der in Prüfung gezogenen Umlegungsverordnung war ferner die Stellungnahme der Stadtgemeinde Hallein. Aber auch insoferne steht die Sachlichkeit der Umlegungsregelung in Frage, denn die Stadtgemeinde Hallein hat sich zunächst für die Variante 3 und erst Jahre später für die Variante 1a ausgesprochen, ohne daß für diese Änderung ihrer Auffassung erkennbare Gründe vorlägen. Dazu kommt, daß nach der Variante 1a mehrere Objekte (darunter auch ein Objekt, das von den von einer früheren Enteignungsmaßnahme bereits einmal erheblich betroffenen Bf. aus Mitteln der ihnen damals zuerkannten Enteignungsentschädigung erst vor relativ kurzer Zeit errichtet wurde) abgebrochen werden müssen und eine weitere landwirtschaftliche Nutzung der am Fuße des Adneter Riedels gelegenen Grundstücke kaum möglich sein dürfte. Dem vorläufigen Anschein nach hat sich der Verordnungsgeber mit diesen Fragen gar nicht befaßt, sondern sich mit der Tatsache begnügt, daß sich die Stadtgemeinde Hallein für die Variante 1a entgegen früheren Stellungnahmen - ausgesprochen hat. Unter den damit gegebenen Umständen vermag der VfGH die - geänderte Stellungnahme der Stadtgemeinde Hallein keinesfalls als Argument für die Sachlichkeit der Verordnungsregelung anzuerkennen.

7.2.4. Der VfGH hat somit das Beden- ken, daß die in Rede stehende Umlegungsverordnung von der Salz- burger Landesregierung auf Grund einer unrichtigen Einschätzung der örtlichen Gegebenheiten erlassen worden sein dürfte und bei der Auswahl der letztlich festgelegten Variante unrichtig berechnete Kostenschätzungen mitbestimmend gewesen sein dürften.

Der VfGH vermeint, daß schon aus der Sicht einer verfassungskonformen Auslegung sowohl des §5 LStG (als gesetzliche Grundlage für die Neuanlegung, die Verlegung und den Umbau einer Straße), als auch des §19 Abs2 LStG (als gesetzliche Grundlage für die Erlassung einer Umlegungsverordnung) und des LStG im gesamten davon auszugehen ist, daß die Fragen, ob, wo und wie eine Trassenführung erfolgen soll, nach dem Grundsatz der Sachlichkeit zu entscheiden sind, wobei das Gebot der Sparsamkeit auch, jedoch nicht allein von Bedeutung ist. Die Sachlichkeit einer V steht aber in Frage, sobald Grund zu der Annahme besteht, daß der Verordnungsgeber bei der Erlassung einer Umlegungsverordnung von in entscheidenden Belangen unzutreffenden Vorstellungen ausgegangen ist oder auf eine eigene Meinungsbildung überhaupt verzichtet hat.

Da schließlich, wie der Gesamtzusammenhang des LStG nahelegt, §19 Abs2 LStG auch den Auftrag an den Verordnungsgeber enthalten dürfte, durch eine Umlegungsverordnung nur solche Maßnahmen zu setzen, die im allgemeinen Interesse liegen - für eine Enteignungsmaßnahme wird dies an sich vorausgesetzt -, hat der VfGH das Bedenken, daß die in Prüfung gezogene V auch unter diesem Gesichtspunkt gesetzwidrig ist."

7.3. Die Salzburger Landesregierung hat eine Äußerung erstattet, in der sie die Gesetzmäßigkeit der Umlegungsverordnung verteidigt. Sie führt aus:

"1. Eine bereits 1979 vorliegende Detailuntersuchung zeigte, daß für die Variante 3 (Anschluß der Wiestal Landesstraße an den Autobahnzubringer im Ortsteil Gries/Bürgermeisterstraße)

28.198 m2 Grundfläche beansprucht werden würden (Grundstücksverzeichnis und Grundeinlöseplan Dipl.Ing. Stenzel, Beilage 1 und 2). Da die Kostenermittlung diese Variante nicht mehr als die billigste erwies (siehe unten 2.), wurde bei Dipl.Ing. Dr. Friedl und Dipl.Ing. Dr. Rinderer zunächst ein generelles Projekt und sodann ein Detailprojekt für die Variante 1a in Auftrag gegeben. Die Detailuntersuchungen ergaben, daß für die Variante 1a (Verlegung auf den Autobahnzubringer und Weiterführung am Fuße des Adneter Riedels) 17.328 m2 Grund benötigt werden würden (Grundstücksverzeichnis und Grundeinlöseplan, Beilagen 3 und 4).

Die Variante 1a beansprucht somit insgesamt 10.870 m2 Grund weniger als die Variante 3. Dazu wird ergänzend bemerkt:

a) In beiden Flächenermittlungen sind die mit dem Gesamtprojekt Umlegung der Wiestal Landesstraße im Stadtgebiet von Hallein notwendigen Verlegungen von Teilen der Ab- und Zufahrten von bzw. zur Autobahn sowie Neuanlegungen von Gemeindestraßen enthalten.

b) von den 28.198 m2 für die Variante 3 entfallen 2064 m2 auf vorhandene Gemeindestraßen. Bei der Variante 1a sind die mit der Nutzung Weg versehenen Grundstücke in der Natur Grünland. Lediglich die Einlösungsfläche 7/4 stellt in Natur eine Zufahrtsrampe zur bestehenden Wiestal Landesstraße dar. Die bebauten Flächen, die in Anspruch genommen werden müssen, halten sich mit ca. 900 m2 bei beiden Varianten die Waage. Berücksichtigt man diese Umstände, so würden für die Variante 3 noch immer rund 10.000 m2 Grünflächen (nach der festgelegten Nutzungsart, auch wenn sie teilweise im Flächenwidmungsplan als Bauland ausgewiesen sind) benötigt werden als für die Variante 1a. Im übrigen darf darauf hingewiesen werden, daß im Bereich der Verwaltung stets allgemein von einem geringeren Grundbedarf für die Variante 1a die Rede war.

Das vorgelegte Luftbild, auf das sich die Bedenken des VfGH stützen, ist für das Ausmaß der Grundinanspruchnahmen nicht aussagekräftig. Es dient der Veranschaulichung der untersuchten Trassenvarianten, gibt aber keine genaue Auskunft über die notwendigen Grundinanspruchnahmen.

2. Die Kostenschätzungen von Dipl.Ing. Stenzel aus dem Jahr 1975 wurden auf der Grundlage Projektstudie, Beilage 5, über die Möglichkeiten eines Anschlusses der Wiestal Landesstraße an das übergeordnete Straßennetz erstellt. Wie schon die Bezeichnung Projektstudie erkennen läßt, ist deren Aufgabe, mögliche Varianten für einen künftigen Straßenverlauf aufzuzeigen und grundsätzliche Aussagen über ihre Durchführbarkeit, Auswirkungen und Kosten zu treffen. Auf ihrer Grundlage wird entschieden, welche Varianten weiter verfolgt werden sollen; andere Varianten

werden ausgeschieden wie im Gegenstand die Variante 2 wegen zu hoher Baukosten (42,8 Mio. S). Ins Detail gehende Festlegungen sind dem nächstfolgenden Planungsschritt vorbehalten. Nur auf diese Weise kann den Geboten der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit im Planungsprozeß Rechnung getragen werden.

1979 wurde die Variante 3 einer detaillierten Untersuchung durch denselben Zivilingenieur unterzogen. Hiebei wurden die Kosten - nunmehr aufbauend auf detaillierten Planungsgrundlagen - bis auf den Schilling genau (38,159.446 Mio. S) echt berechnet (Beilage 6). Fehler in dieser Berechnung sind nicht erkennbar und vom VfGH auch nicht konkret aufgedeckt worden. Seine Annahme gravierender Fehler stützt sich darauf, daß die Kosten der Variante 1a 1979 mit insgesamt 25,6, Mio. S nur um 2 Mio. S höher als 1975 angegeben werden, während bei der Variante 3 ein Preissprung von 20 Mio. S gegenüber 1975 festzustellen ist, und weiter darauf, daß die erforderlichen Grundeinlösungen nach dem vorgelegten Luftbild bei Variante 3 hinter jenen bei der Variante 1a erforderlichen eher zurückzubleiben scheinen.

Diesen Annahmen ist zur Unterstreichung der Richtigkeit der Kostenberechnungen für die Variante 3 mit 38,1 Mio. S entgegenzuhalten: Die angegebenen Kosten für Variante 1a von 25,6 Mio. S ergaben sich im Zuge des von Dr. Friedl und Dr. Rinderer 1979 erarbeiteten generellen Projektes für die Variante 1a (Beilage 7). Den Kosten der Variante 3 (38,1 Mio. S) standen nunmehr solche von 25,6 Mio. S für die Variante 1a gegenüber. In weiterer Folge wurde dasselbe Ingenieurbüro beauftragt, eine detaillierte Kostenuntersuchung für die Variante 1a durchzuführen. Diese ergab 1981 Kosten in der Höhe von 31,1 Mio. S (Beilage 8). Diese Gesamtbaukosten sind mit den Gesamtkosten für die Variante 3 von 38,1 Mio. S, errechnet gleichfalls auf Grund eines Detailprojektes, direkt vergleichbar. Danach erweist sich die Variante 1a um 7 Mio. S billiger als die Variante 3. Der zugegeben eklatante Kostensprung von 17,6 Mio. S (1975) auf 38,1 Mio. S (1979) für die Variante 3 ist außer durch die Baukostenentwicklung und die allgemeine Erfahrung, daß die im einzelnen berechneten Kosten die vorweg auf Grund genereller Planungen geschätzten um erhebliches übersteigen, vor allem dadurch erklärlich, daß aus der Studie 1975 für die Variante 3 nicht zu erkennen war, daß an der bestehenden Brücke beim Autobahnzubringer über die Bürgermeisterstraße verschiedene Umbauten vorgenommen werden müssen und desweiteren auch mehrere Objekte einzulösen sein werden. Außerdem wurden die Grundeinlösekosten mit durchschnittlich 600 S pro m2 (+ 100 %) realistischer angenommen; das Gebiet ist im Flächenwidmungsplan als Bauland ausgewiesen. Daher waren die Kosten für die Variante 3 1975 relativ niedrig angenommen worden. Aus den beiden Kostenberechnungen ist weiter entnehmbar, daß für die Variante 1a für Grundeinlösungen einschließlich Objekte ein Betrag von 8,9 Mio. S aufgewendet werden müßte, während für die Variante 3 Grund- und Objekteinlösungskosten in der Höhe von 19,9 Mio. S anfallen würden. Dies stimmt mit den vorstehenden Darlegungen betreffend das Ausmaß der Grundinanspruchnahmen überein.

3. Es trifft zu, daß sich die Stadtgemeinde Hallein zunächst für die Variante 3 und erst Jahre später für die Variante 1a ausgesprochen hat. Die Festlegung zugunsten der Variante 1a erfolgte in der Sitzung der Gemeindevorstehung vom 11.7.1980 auf Grund einer Gegenüberstellung der Varianten 1a und 3 durch das Amt der Salzburger Landesregierung vom 20.5.1980 (Beilage 9), in der die Vor- und Nachteile beider Varianten dargelegt sind. Hiezu war die Gemeindevorstehung gemäß §31 Abs7 der Salzburger Gemeindeordnung 1976 durch die Gemeindevertretung ermächtigt worden. Aus dieser Gegenüberstellung ergibt sich die geringere Grundinanspruchnahme bei Verwirklichung der Variante 1a, die zudem mit geringeren Gesamtkosten verbunden ist. Es trifft daher nicht zu, daß für die Änderung der Auffassung der Stadtgemeinde Hallein keine erkennbaren Gründe vorgelegen seien. Die Gemeindevertretung hat diese Stellungnahme der Gemeindevorstehung in ihrer Sitzung am 7.10.1980 zustimmend zur Kenntnis genommen, wobei die Variante 1a vor allem deshalb als beste Lösung angesehen wurde, weil sie am wenigsten Grund beanspruchen wird. Unter diesen Umständen ist der Stellungnahme der Stadtgemeinde Hallein durchaus Bedeutung im Hinblick auf die Sachlichkeit der Trassenwahl beizumessen. Abgesehen von der Parteistellung der Gemeinde im Baubewilligungsverfahren ist die Realisierung eines Straßenbauvorhabens entgegen dem erklärten Willen der demokratisch legitimierten Vertreter der örtlichen Interessen kaum vorstellbar.

Was aber die Notwendigkeit des Abbruches mehrerer Objekte und die Verunmöglichung der landwirtschaftlichen Nutzung am Fuße des Adneter Riedels anlangt, so darf zunächst erwähnt werden, daß die Einwände nunmehr erstmals in der Beschwerde gegen den Enteignungsbescheid erhoben werden. Zum ersten Einwand ist zum Nachweis, daß auch diesbezüglich eine sachliche Entscheidung getroffen worden ist, auf den aus den Plänen erkennbaren Umstand hinzuweisen, daß bei Verwirklichung der Variante 3 auch zwei Wohnobjekte und zwei Garagen abgerissen werden müßten. Weiter ist aus den Plänen erkennbar, daß zwei der drei bei Verwirklichung der Variante 1a abzubrechenden Objekte unmittelbar an der Autobahntrasse gelegen sind, nämlich 6 m bzw. 16 m hievon entfernt.

Daß weiter die landwirtschaftliche Nutzung auf den unmittelbar betroffenen Grundflächen verhindert wird, ist unbestreitbar. Das gleiche gilt für eine gleiche oder jede andere Nutzung auf den Grundflächen, auf denen die Variante 3 verwirklicht werden würde. Wenn damit weiter in Diskussion gebracht werden soll, daß der Grundstücksbesitz dort zerschnitten werde, sodaß die landwirtschaftliche Nutzung kaum mehr möglich sei, so ist wieder aus den Plänen erkennbar, daß eine Verwirklichung der Variante 3 im Ortsteil Gries ebenso Grundstücke zerschneidet, wobei für eine landwirtschaftliche Nutzung sogar noch ungünstigere Grundflächen entstehen, und das im ebenen Terrain, 300 bis 400 m von der Autobahn entfernt, anstelle unmittelbar neben der Autobahn. Es mag zutreffen, daß eine landwirtschaftliche Nutzung auf den verbleibenden Grundflächen durch die gemäß Variante 1a auf einem Damm laufende Straßentrasse wesentlich beeinträchtigt wird - dazu ist auf die Möglichkeit eines Einlösungsantrages der Grundeigentümer gemäß §13 Abs1 letzter Satz LStG 1972 hinzuweisen -, es ist aber offenkundig, daß zumindest die gleichen negativen Auswirkungen mit der Variante 3 verbunden wären. Dazu kommt, daß die hier in Anspruch zu nehmenden Grundflächen im Flächenwidmungsplan der Gemeinde Hallein großteils als Bauland ausgewiesen sind. Daß auch in der Stadtgemeinde Hallein Bauland eine höhere Wertigkeit einzuräumen ist als Grünland, bedarf desgleichen keiner weiteren Ausführungen, ebenso wie die insgesamt zu treffende Abwägung, ob 18.000 m2 in unmittelbarer Nähe der Autobahn gelegene landwirtschaftliche Grundflächen oder 28.000 m2 (abzüglich 2000 m2 vorhandene Gemeindestraßen) abseits der Autobahn liegende Flächen für den Straßenbau Verwendung finden sollen. Im Zusammenhang ist festzuhalten, daß die Variante 3 vom Wiestal kommend vorerst in das verbaute Gebiet der Stadtgemeinde Hallein herangeführt werden müßte und erst im Bereich des Krankenhauses an den Autobahnzubringer angeschlossen werden kann, wodurch Siedlungsgebiet durch zusätzliche erforderliche Verkehrsbänder beansprucht wird. Die Straße würde unmittelbar an vier Wohnhäusern vorbeiführen, und zwar im Anschlußbereich auf teils stockwerkshohen Dämmen, mit all den nicht näher zu erläuternden schweren Beeinträchtigungen für die Bewohner dieser Häuser. Andererseits bringt die Variante 1a, wie in einer lärmtechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Dr. Friedl und Dr. Rinderer gutachtlich klar festgestellt wurde (Beilage 10), keine Erhöhung des Lärmschallpegels für die Bewohner des Adneter Riedels. Allgemein wurde schon in der Variantenstudie 1975 die Variante 1 als umweltfreundlicher als die Variante 3 qualifiziert."

7.4. Auch der Bf. des Anlaßverfahrens hat eine Äußerung erstattet, in der er der Stellungnahme der Salzburger Landesregierung entgegentritt. Insbesondere meint er, daß die Auswahl der Variante 1a nach sich ziehen würde, daß die für die Wiestal Landesstraße erst in den 70er Jahren errichtete Autobahnbrücke aufgelassen und für den Verkehr stillgelegt werden müsse; weiters seien die Ausführungskosten und die Entschädigungssummen willkürlich angesetzt, wie eine Gegenüberstellung der einzelnen Posten der Varianten 1a und 3 ergebe, sodaß die Vermutung nahe liege, daß die Variante 1a rechnerisch verbilligt und die Variante 3 verteuert worden sei. In verkehrstechnischer Hinsicht verweist er darauf, daß bei einer Ausführung der Variante 1a die Verkehrsführung mehrere Unfallrisikostellen enthalte, die durch mehrfachen Linksabbiegeverkehr entstünden.

7.5.1. Da eine Klärung der Sachfragen auf Grund des Schriftsatzwechsels nicht möglich war, faßte der Gerichtshof am 16. Juni 1987 den Beschluß, ein Sachverständigengutachten zu folgenden Beweisthemen einzuholen:

"Erstellung einer vergleichenden Kostenberechnung der Varianten 1a und 3 unter Einbeziehung aller Kostenfaktoren, insbesondere auch der Kosten für Grundeinlösungen, Lärmschutzmaßnahmen und verlorenen Aufwand zum Stichtag 18. September 1981, dies auch im Hinblick auf die Frage, ob sich seit dem Stichtag die Umstände in einer den Kostenvergleich wesentlich beeinflussenden Weise geändert haben, samt Gegenüberstellung beider Varianten im Hinblick auf Verkehrssicherheit und Umweltbelastung."

7.5.2. Mit der Erstellung des Gutachtens wurde - nach vorausgehender Abstimmung mit den Prozeßparteien Dipl.Ing.Dr.techn. H. Kriebernegg, gerichtlich beeideter Sachverständiger in Graz, betraut.

7.6. Auf Grund der von der Salzburger Landesregierung vorgelegten Unterlagen und eines durchgeführten Augenscheines hat der Sachverständige folgendes Gutachten erstattet:

"Die auf Grund des Auftrages erstellte vergleichende Kostenberechnung für die Varianten 1a und 3 hat ergeben, daß die für die damalige Entscheidung zu Gunsten der Variante 1a zugrundegelegten Faktoren zum überwiegenden Teil nicht den tatsächlich vorgelegenen Verhältnissen entsprachen. Das Hauptargument, daß die Variante 1a

kostengünstiger herzustellen sei, war grundsätzlich falsch. Bei einem so weit als möglich objektiven Vergleich ist im Gesamten gesehen die Variante 1a bei allen Betrachtungsweisen kostenaufwendiger. Die Gesamtmehrkosten für die Variante 1a betragen je nach Grundeinlösemodell S 8,4 Mio im Minimum und S 12,7 Mio im Maximum.

Die weiteren für die Variante 1a angeführten Hauptargumente sind wie folgt zu beurteilen:

o Weitgehende Grünlandschonung - Dieses Argument ist nur unter der bei der Projektierung der Variante 1a erfolgten Betrachtungsweise unter gewissen Voraussetzungen stichhältig. Voraussetzung dafür ist, daß die für die Variante 3 benötigten Flächen beim Knoten Krankenhaus auch tatsächlich, wie im Flächenwidmungsplan ausgewiesen, als Grünland bzw. als Verkehrsflächen zu betrachten sind. Dies ist aber eher anzuzweifeln, da diese Flächen bereits lt. Flächenwidmungsplan großteils von Wohngebiet bzw. erweitertem Wohnbaugebiet umschlossen sind. Dieser Zweifel wird noch dadurch bestärkt, daß nach Auskunft der Stadtgemeinde Hallein die Einlöse der Grundflächen für den Anschluß Krankenhaus nach Variante 1a tatsächlich mit einem weitaus höheren Quadratmeterpreis als bei der Einlöseverhandlung angesetzt, durchgeführt wurde. Diese höhere Entschädigung pro m2 wäre mit einer Einstufung als Grünland nicht vereinbar (eher Bauerwartungsland) und es müßten diese Flächen als Grünland eher ausgeklammert werden.

Sollte die Einlösung von Restflächen der Besitzer G. und M. R notwendig werden, so ergibt sich auf jeden Fall ein größeres Ausmaß an beanspruchten Grünflächen als bei der Variante 3.

o Geringste Grundinanspruchnahme - Diese Feststellung trifft nur dann zu, wenn die bei der Projektsbeurteilung für die Variante 1a gewählte Auffassungsweise gilt. Dabei wurde davon ausgegangen, daß nur Flächen einzulösen sind, die für die Herstellung des Bauwerkes Straße direkt benötigt werden, während für die Herstellung der Nebenanlagen sowie allseits von Verkehrswegen umschlossene Restflächen nicht abzulösen sind. Daß diese Auffassungsweise zumindest für die Knoteninnenflächen nicht richtig sein kann, wurde durch die nachträgliche Einlösung der Knoteninnenfläche beim Knoten Krankenhaus bewiesen. In wie weit diese Auffassung für die Grundstücke der Besitzer G. u. M. R Gültigkeit haben kann, muß seitens des Gutachters auch eher in Zweifel gezogen werden.

Sind auch die Restflächen der Fam. R einzulösen, dann trifft auch das vorhin angeführte Argument der geringsten Grundinanspruchnahme nicht zu.

o Lärm und Abgase für den Raum Adneter Gries und Burgfried Ost am geringsten - Hiezu kann festgestellt werden, daß auch diese Argumente nur für Teilbereiche zutreffen und nicht für den ganzen Bereich des Adneter Gries einheitlich angewendet werden können. Für den Bereich Tschusistraße, die zwischen dem Autobahnzubringer und der bestehenden L 107 liegt, bringt die Variante 3 eher eine Verschlechterung der Lärm- und Abgassituation, für den Bereich Burgfried Ost (Krankenhaus u. Wallmannsiedlung) ist von der Variante 1a eine Verschlechterung zu erwarten, weil der Abschnitt des Autobahnzubringers östlich der Bürgermeisterstraße durch den von der derzeitigen L 107 verlagerten Verkehr zusätzlich belastet wird. Der Bereich westlich der Bürgermeisterstraße erfährt durch beide Varianten ungefähr die selben Entlastungen bzw. auch Belastungen.

o Verkehrstechnisch günstigste Variante - Diesem Argument kann seitens des Gutachters nicht gefolgt werden. Einer praktisch kreuzungsfreien Lösung bei der Variante 3 steht eine planebene Lösung mit drei kurz aufeinanderfolgenden T-Einmündungen gegenüber und zusätzlich wird die Strecke gemischten Verkehrs verlängert. Diese gewählte Verkehrssituation bei der Variante 1a ist sicherlich besonders im Hinblick auf die Verkehrssicherheit als ungünstiger gegenüber der Variante 3 zu beurteilen.

o Direkter Anschluß des Krankenhauses Hallein an die Autobahn - Diese Forderung wird nicht nur durch die Variante 1a sondern selbstverständlich auch von der Variante 3 erfüllt. In dieser Hinsicht ist somit keine Präferenz zu Gunsten irgendeiner Variante festzustellen.

Das vorhin aufgezeigte Ergebnis, daß die Gesamtaufwendungen für die Variante 1a auf jeden Fall höher anzusetzen sind als für die Variante 3, wird durch folgende Teilerkenntnisse begründet:

o Grundeinlösung

Bei der Schätzung der Grundeinlösekosten für die Variante 3 im Rahmen des Detailprojektes 1979 wurden die Grundstückswerte für Bauflächen mit S 700,--/m2 und für alle übrigen einzulösenden Flächen mit S 600,--/m2 zugrunde gelegt.

Bei der Einlösungsverhandlung für die Variante 1a wurden sodann die Grundstücke durch Sachverständige bewertet und nach sechs Nutzungsarten unterschieden:

Baufläche, voll aufgeschlossen	S 800,--/m2
Baufläche, nicht aufgeschlossen	S 720,--/m2
an Baugrund angrenzenden Flächen	S 400,--/m2
Grünland in Hofnähe	S 200,--/m2
Grünland	S 160,--/m2
Verkehrsfläche	S 10,--/m2

Weiters wurde bei der Kostenschätzung für die Grundeinlösung bei der Variante 3 angenommen, daß alle Knoteninnenflächen miteinzulösen seien. Für die Variante 1a wurden weder diese Knoteninnenflächen noch andere größere Restflächen bei den Einlösekosten 1981 bzw. bei der Grundeinlöseverhandlung 1982 berücksichtigt.

Durch diese Auffassungsunterschiede über die einzulösenden Flächen und durch die sehr unterschiedliche Werteinschätzung ergaben sich geschätzte Grundeinlösekosten nach Detailprojekt 1979 für die Variante 3 mit S 16,940.500,--, während lt. erfolgter Grundeinlöseverhandlung für die Variante 1a Einlösekosten von S 3,359.060,-- ermittelt wurden. Bei einer vergleichbaren Ermittlung der Grundeinlösekosten ergeben sich allerdings nur rd. S 6,4 Mio für die Variante 3 und rd. S 4,0 Mio für die Variante 1a.

Durch nicht richtige Beurteilung wurde somit allein bei den Grundeinlösekosten ein Betrag von rd. S 11,2 Mio an Minusund Plusbeträgen falsch eingeschätzt.

o Objektseinlösungen

In diesem Punkt erfolgte ebenfalls bei der Variante 1a im Rahmen der Kostenschätzung des Detailprojektes 1981 eine völlig falsche Bewertung. Während im Detailprojekt nur ein Betrag von S 1,55 Mio für notwendige Gebäudeeinlösungen geschätzt wur

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

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at