OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at

Geschäftszeichen:
**LVwG-152526/64/RK/FE**

Datum:
**Linz, 20. August 2025**

# I M N A M E N D E R R E P U B L I K

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Dr. Kapsammer über die Beschwerde von A__, vertreten durch Rechtsanwälte B__, gegen den Bescheid des Magistrates der Landeshauptstadt Linz vom 16.07.2024, GZ: 0003255/2024, im 2. Rechtsgang in Verfolgung eines Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshofes vom 13.06.2022, V 259/2021/11 nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht vom 22.07.2025

zu Recht:

**I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.**

**II. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.**

## E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

Vorweg ist in der Sache auszuführen, dass in wesentlichen Teilen auf das schon ergangene Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes vom 27.11.2020, GZ: LVwG-152526/23, verwiesen werden kann und hinsichtlich der angegangenen Straßenverordnung auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 13.6.2022, Zl. V 259/2021/11, was die hiefür geltende Rechtslage betrifft.
Auch im ersten Rechtsgang hat bereits eine umfassende und auch sachverständig untermauerte Beschäftigung mit dem gegenständlichen Straßenprojekt stattgefunden, weshalb weite Teile der Angelegenheit als bereits im ersten Rechtsgang abgehandelt, gelten können.
Im Ergebnis wurde dort vom Landesverwaltungsgericht die mit Bescheid der belangten Behörde vom 07.11.2019 (gemäß Ansuchen der Landeshauptstadt Linz vom 20.6.2018) als mitbeteiligter Partei im gegenständlichen Verfahren erteilte straßenrechtliche Bewilligung (unter Vorschreibung von diversen Auflagen) insoferne bestätigt, als die erhobene Beschwerde dagegen mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich vom 27.11.2020, GZ: LVwG-152526/23, als unbegründet abgewiesen worden war.
Gegen dieses Erkenntnis wurde mit Schreiben vom 13.01.2021 Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof erhoben, was den Verfassungsgerichtshof bewog, aus Anlass der Beschwerde ein amtswegiges Verfahren zur Prüfung der Gesetzmäßigkeit von Teilen der *„Straßenverordnung vom 20.11.2014, Bebauungsplan NW105/7, C-Straße, KG D__ und E__, Erklärung von Grundflächen zur Gemeindestraße, Widmung für den Gemeingebrauch, Auflassung von Verkehrsflächen, Entziehung des Gemeingebrauchs, gemäß Kundmachung der Landeshauptstadt Linz vom 15.12.2014*" einzuleiten und hob der Verfassungsgerichtshof schließlich mit Erkenntnis vom 13.06.2022, V 259/2021/11, Teile der Straßenverordnung mit Inkrafttreten 30.11.2022, auf.
Folglich hob er mit Erkenntnis vom 29.06.2022, Zl. E140/2021-15, das die Baubewilligung bestätigende Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich vom 27.11.2020, GZ: LVwG-152526/23/RK/FE, wegen Anwendung einer gesetzwidrigen Verordnung auf, was zur Rechtsfolge hatte, dass das Landesverwaltungsgericht mit Erkenntnis vom 06.12.2022, GZ: LVwG-152526/37/RK/FE, den genehmigenden Bescheid des Magistrates der Landeshauptstadt Linz vom 07.11.2019, GZ: 0073864/2018 BBV BeG, aufhob.
Nach Genehmigung des neuerlich eingereichten Projektes mit Bescheid der belangten Behörde vom 16.07.2024, GZ: 0003255/2024, und diesbezüglicher Beschwerdeerhebung der Beschwerdeführerin mit Schreiben vom 20.08.2024 wurde die Angelegenheit gemäß Vorlageschreiben der belangten Behörde vom 20.09.2024 unter Übermittlung des Behördenaktes sowie auch des angeforderten

Aktes betreffend die Erstellung einer abgeänderten Straßenverordnung dem Landesverwaltungsgericht zuständigkeitshalber übermittelt.

Mit Ansuchen der Landeshauptstadt Linz, Direktion Gebäudemanagement, Abteilung Straßen-, Brücken- und Wasserbau, vom 09.01.2024, suchte diese neuerlich bei der dort zuständigen Straßenverwaltung um die Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung für den Neubau eines in einem beiliegenden Plan dargestellten Straßenabschnittes auf den Parzellen Nrn. aaa, ppp und hhh, je KG E__, gemäß einem beiliegenden Plan im Maßstab 1 : 250 (Stand 25.08.2020) der F__, G-Straße, an.

Umfangreiche Unterlagen sowie Grundbuchsauszüge wurden im behördlichen Vorprüfungsverfahren beigebracht, welche insbesondere einen Straßenplan vom 16.01.2023 gemäß Beschluss des Gemeinderates vom 29.06.2023 betreffen, in welchem Zusammenhang auch eine neue Verordnung betreffend die im Straßenplan "ST220012" der Abteilung Planung, Technik und Umwelt vom 16.01.2023 ausgesprochene Erklärung von Grundflächen zur Gemeindestraße und zum Rad- und Fußgängerweg und deren Widmung für den Gemeingebrauch sowie die Auflassung von Verkehrsflächen mit Entziehung des Gemeingebrauches umfasst ist, welche Bestimmung § 1 der Verordnung trägt.
§ 2 der Verordnung betrifft Aussagen zur Lage und Ausmaß der Gemeindestraße und zum Radfahr- und Fußgängerweg mit Hinweis auf einen beim Magistrat Linz, Bau- und Bezirksverwaltung, aufliegenden Plan.
§ 3 betrifft nähere Details zur Kundmachung der Verordnung und zur Auflage des Planes.

Mit Schreiben der belangten Behörde vom 31.01.2024 wurde sodann eine mündliche Verhandlung für den 28.02.2024 anberaumt und an diesem Tage auch durchgeführt.

Nach Anberaumung der mündlichen Verhandlung sind zahlreiche Stellungnahmen im Vorfeld eingelangt, welche etwa Stellungnahmen der zuständigen Verkehrsinspektion der belangten Behörde, eine solche des Vertreters des öffentlichen Wassergutes der Oö. Landesregierung, der Oö. Umweltanwaltschaft sowie insbesondere erhobene Einwendungen der rechtsfreundlich vertretenen Beschwerdeführerin (im Folgenden: Bf), datiert mit 27.02.2024, betreffen, in welcher Stellungnahme insbesondere ausgeführt wird, dass der in der Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes vom 29.09.2021 im ersten Rechtsgang in der besagten Angelegenheit ausgesprochenen Verpflichtung, bereits im Rahmen einer Straßenverordnung ausdrücklich festzustellen, dass die Straße der Aufschließung der an dieser Verkehrsfläche liegenden Grundstücke dient, nur scheinbar nachgekommen worden wäre.

Diverse Eingriffe in subjektiv-öffentliche Rechte, so insbesondere zu befürchtende nachhaltige Substanzschädigungen über den geplanten Straßenverlauf, erhebliche Gefährdungen in verkehrsmäßiger Hinsicht nach Realisierung der Anlage, Einwirkungen auf das Wohngebäude der Bf auf Grundstück Nr. bbb sowie unzulässige Beanspruchung in emissions- und immissionsmäßiger Hinsicht, ungünstige Oberflächenabwasserabflussverhältnisse sowie Verfahrensfehler wurden dort vorgebracht.

Die mündliche Verhandlung fand sodann im Beisein eines straßenbautechnischen Amtssachverständigen der zuständigen Abteilung Planung, Technik und Umwelt, Abteilung Mobilitätsplanung, sowie eines Vertreters der Umweltanwaltschaft, eines Vertreters der mitbeteiligten Konsenswerberin sowie diverser Anrainer, der rechtsfreundlich vertretenen Bf sowie unter anderem einem Vertreter des Antragstellers statt und war auch die Grundeigentümerin H__, vertreten.

In der Verhandlung erstattete der straßenbau- und verkehrstechnische Amtssachverständige Befund und Gutachten und ging dabei auch auf die Einwendungen der Bf vom 27.02.2024 näher ein.
Dies betraf insbesondere die geäußerten Aspekte bezüglich ungünstiger Auswirkungen auf Grund der geäußerten Befahrbarkeit durch Schwerfahrzeuge, die konkrete Situierung der Straße mit einem Abrücken vom Wohnhaus der Bf um ca. 1,3 m, eine Auseinandersetzung mit vorgebrachten erheblichen Verkehrsbeschränkungen nach Realisierung des gegenständlichen Straßenstückes, sowie verkehrsmäßige Aspekte in Bezug auf resultierenden erhöhten Mehrverkehr an sich sowie Aspekte der Sichtbeziehungen bei Benützung der Straße.

Die Straßenverwaltung verwies in ihrer Stellungnahme auf durchzuführende Bestandsaufnahmen und Erschütterungsmessungen im Haus der Bf.

Im weiteren Verlauf der Angelegenheit wurden ein umwelttechnisches, ein gewässerschutztechnisches sowie ein umwelttechnisches Gutachten vom 14.05.2024 beigebracht, welche ins Parteiengehör gegeben wurden, was zu einer Stellungnahme der Bf vom 27.05.2024 geführt hat.

In dieser Stellungnahme hielt die Bf vorerst das erstattete kritische Vorbringen aufrecht und kritisierte im Weiteren die verkehrstechnische Stellungnahme, welche von falschen Beweisergebnissen ausgegangen wäre, was die konkrete Verkehrssituation bei zusammenkommenden Fahrzeugen bzw. notwendig werdendes Zurücksetzen auf dem gegenständlichen Straßenstück betrifft, sowie auch falsch angenommene Verkehrsfrequenzen.
Auch wurde die wasserrechtliche Stellungnahme mit einem angeblich falsch angenommenen, nämlich fünfjährlichen, Niederschlagsereignis, kritisiert sowie falsche Verkehrszahlen gemäß der umwelttechnischen Stellungnahme sowie wiederum gegen die die gegenständliche, verfassungsrechtlich bedenkliche,

Trassenverordnung angeangen, was im Ergebnis zur Nichtgenehmigungsfähigkeit des Projektes führen würde.

Diese rechtsfreundlich vorgebrachten Einwendungen der Bf wurden der Abteilung Umwelttechnik sowie der zuständigen Abteilung für Gewässerschutz wiederum zur Stellungnahme gegeben, welche Stellungnahmen somit Antwortcharakter annahmen.

Die Abteilung Umwelttechnik führte mit Schreiben vom 28.06.2024 explizit eine Begründung zu den von ihr angenommenen Fahrbewegungen, ausgehend von morgendlichen Spitzenzeiten und die mögliche Belegung von Gebäuden mit Büros und Wohngebäuden, an.
Sie verwies auf die Bayerische Parkplatz-Lärmstudie als wesentliche Entscheidungsfindungsgrundlage im Zusammenhang. Wiederum wurde dort ausgeführt, dass die Planungsrichtwerte auf Grund dieser Prognosen maximal 52 dB(A) zur Tagzeit zwischen 6 und 19 Uhr betragen würden ergeben und sich auch keine Änderungen an der Beurteilung ergeben würde und wäre der Planungsrichtwert für Wohngebiet zur Tagzeit von 55 dB(A) unterschritten und somit eingehalten.

Die zuständige Abteilung für Gewässerschutz rechtfertigte ihre Annahme betreffend ein fünfjährliches Niederschlagsereignis als Berechnungsgrundlage und könne nur bei besonderen Schutzanforderungen diese Jährlichkeit erhöht werden. Im Stadtgebiet von Linz werde aber erfahrungsgemäß eine Dimensionierung anhand des fünfjährlichen Niederschlagsereignisses vorgenommen, weshalb diese Annahme auch als ausreichend betrachtet werden könne. Selbst bei intensiveren Niederschlagsereignissen, wie in der Stellungnahme vom 18.03.2024 beschrieben, könne das Wasser nach Vollfüllung der Sickermulde nach Osten hin über die dortige Böschung abgeleitet werden, weshalb kein Einwand gegen die geplante Ausführung weiterhin bestünde.

Mit Bewilligungsbescheid vom 16.07.2024 erteilte die belangte Behörde die straßenrechtliche Baubewilligung gemäß dem Ansuchen vom 09.01.2024 für das Bauvorhaben "C-Straße - Verlängerung und Wendehammer" auf den Grundstücken Nrn. aaa, ppp, hhh, bbb und mmm, alle auf der KG ccc E__, unter mannigfaltigen Auflagen und erklärte als ergänzende Bestandteile des Bescheides die Verhandlungsschrift vom 28.02.2024 sowie die entsprechend klausulierten Projektsunterlagen.

In ihrer Begründung führte die belangte Behörde überblicksweise aus, dass es sich bei der Straßenbaumaßnahme um einen Neubau im Sinne des § 2 Z 8 Oö. Straßengesetz 1991 handle und die Verkehrsfläche sowohl hinsichtlich ihres Verlaufes als auch hinsichtlich ihrer Breite den Festlegungen des seit 28.01.2014 rechtswirksamen Bebauungsplanes NW105/7 in Verbindung mit der seit

25.07.2023 rechtswirksamen straßenrechtlichen Verordnung ST220012 entspreche.

Zu den Einwendungen insbesondere der Bf wurde ausgeführt, dass schon im Verfahren zur Festlegung des Straßenverlaufes durch eine Verordnung nach § 11 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991 sämtliche Grundsätze für die Herstellung und Erhaltung von öffentlichen Straßen gemäß § 13 Abs. 1 und 2 Oö. Straßengesetz 1991 einzuhalten wären, was eine Voraussetzung für die Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung nach § 32 Abs. 2 Oö. Straßengesetz 1991 bilde.
Verordnungen wären im Übrigen von den Verwaltungsbehörden so lange anzuwenden, bis das Höchstgericht diese aufhebe (unter Verweis auf das sogenannte "Fehlerkalkül").
Im gegenständlichen Verfahren wäre daher diese Einwendung nicht zu berücksichtigen gewesen.

Zu den Einwendungen in Bezug auf kritische Momente wegen eines vorhandenen aquäduktartigen Bauwerkes, das über die Trasse der ehemaligen Pferdeeisenbahn (Pferdeeisenbahn I__) geführt hätte und wäre dieses durch solche - die Straße benützende - Schwerfahrzeuge in seiner Substanz gefährdet, wurde ausgeführt, dass gemäß einer Stellungnahme des Bundesdenkmalamtes vom 22.05.2019 (dieses wurde im Erstverfahren beigezogen) sich im Bereich der geplanten Baumaßnahmen keine unter Denkmalschutz stehenden Teile der Pferdeeisenbahn befänden. Viel eher sei ein ursprünglicher Durchlass für den Mühlbach, der später mit einem Gebäude überbaut worden wäre und über den diese Trasse der Pferdeeisenbahn in einem Bogen verlief, anzunehmen. Auch würde ohnehin die Trasse in einigen Metern Abstand von diesem hier als kritisch bezeichneten Durchlassbauwerk verlaufen und wäre laut verkehrstechnischem Gutachten davon auszugehen, dass ein Straßenaufbau festgelegt worden sei, der geeignet sei, sämtliche in Erschließungsstraßen erforderliche Verkehrsbedürfnisse abzudecken und sei ohnehin die Straße so auszuführen, dass Schwerverkehr die Straße nicht befahren könne, weshalb diese Einwendung nicht berücksichtigt werden könne.

Unter Bezugnahme auf die kritischen Einwendungen betreffend Emissionen und Immissionen, welche die Bausubstanz des Wohngebäudes der Bf gefährden würden, sowie eine zu gering gewählte Breite, welche für eine Aufschließungsstraße mit Gegenverkehr jedenfalls unzulässig wäre und es eben diesbezüglich einer Einbahnregelung bedürfe, führte die belangte Behörde aus, dass laut verkehrstechnischem Gutachten ein Abrücken vom Wohngebäude der Bf auf dem Grundstück bbb um ca. 1,3 m vorgesehen sei, was eine Verbesserung gegenüber dem ursprünglichen Bebauungsplan darstelle, wo die Straßenfluchtlinie direkt an die Gebäudekante vorgesehen gewesen wäre, weshalb von einer unmittelbaren Einwirkung auf das Wohngebäude der Bf nicht gesprochen werden könne.

Auch wurde festgehalten, dass gemäß Oö. Straßengesetz 1991 im Sinne des § 14 Abs. 1 dieser Bestimmung zwar dort Straßenlärm Relevanz zugebilligt werde, jedoch nicht Beeinträchtigungen durch Staub oder Abgase, jedenfalls aber nicht mögliche Erschütterungen, weshalb diese Einwendungen nicht hätten berücksichtigt werden können.

Zu den Einwendungen betreffend eine verminderte Nutzbarkeit und Erreichbarkeit des Nebengebäudes der Bf als Nebengebäude von und zu ihrem Wohnhaus infolge einer Erhöhung des Straßenniveaus und zur Forderung nach zumindest einem Gehsteig bzw. nach niveaumäßiger Ausgleichung von allfälligen Geländesprüngen durch Treppen wurde festgestellt, dass die Trasse nicht direkt am Wohngebäude der Einwendungswerberin vorbeiführe und würde die Abrückung vom Wohngebäude auf ca. 1,3 m gegenüber dem Ist-Stand eine Verbesserung gegenüber dem ursprünglichen Bebauungsplan aus dem Jahr 1965 darstellen.
Auch würde ohnehin bei der Ausführung des beabsichtigten Straßenbaues nicht nur auf den Standpunkt des öffentlichen Interesses, sondern auch auf jene mit diesem nicht in Widerspruch stehende Interessen der Beteiligten abzustellen sein (unter Nennung des Judikates des Verwaltungsgerichtshofes, Zl. Ro 2014/06/0062).

Die Errichtung eines Gehsteiges zwischen Wohngebäude und Straßenverlauf sei auf Grund des geringen Querschnittes nicht möglich und würden als Auflage geeignete bauliche Maßnahmen, z.B. Situierung massiver Einfriedungssteine zwischen der geplanten Straße und dem Grundstück Nr. ddd, KG E__, wohnhausseitig, zur Abgrenzung vorgeschrieben werden, um eine unzulässige Beanspruchung der Liegenschaft der Einwendungswerberin hintanzuhalten, weshalb diese Einwendungen insgesamt nicht hätten berücksichtigt werden können.

Es würde, was die Aspekte des geordneten Wasserabflusses beträfe, der beabsichtigte Ablauf der Oberflächenwässer geeignet sein, bei starken Niederschlägen gemäß Gutachten durch eine Sammlung dieser Oberflächenwässer und Ableitung in eine Sickermulde im Osten der geplanten Straße, d.h. durch breitflächige Versickerung über die Böschung im Osten der geplanten Straße, hergestellt werden können und sich keine Verschlechterung gegenüber dem Bestand ergeben, zumal aufgrund der Straßenneigung bspw. durch Setzen von Randleistensteinen der Ablauf der Niederschlagswässer geregelt sei, weshalb diese Einwendung nicht hätte berücksichtigt werden können.

Zu dem kritischen Vorbringen in Bezug auf ein resultierendes größeres Verkehrsaufkommen nach Realisierung der geplanten Wohnanlage auf den Grundstücken Nrn. aaa, ppp und hhh mit potentiellen Gesundheitsschädigungen auf Grund von zu erwartenden Hupgeräuschen sowie durch kritisches aneinander – Vorbeifahren – mit notwendig werdendem Zurücksetzen von Fahrzeugen samt

damit einhergehendem Lärm und sonstigen Fahrzeugemissionen wurde festgestellt, dass das umwelttechnische Gutachten gemäß dortigen Planungsrichtwerten für städtisches Wohngebiet zur Tagzeit zwischen 6 und 19 Uhr für neun anzunehmende Wohneinheiten durchschnittlich 90 Fahrbewegungen pro Tag ergeben hätte. Es sei die Errichtung von Büros im dortigen Areal in den Gebäuden, angenommen worden und würde die Annahme von neun Abstellplätzen in der Tiefgarage und neun Abstellplätzen im Freien für den Beurteilungszeitraum von 13 Tagesstunden 17,6 Fahrbewegungen für die Tiefgarage und 46,8 Fahrbewegungen für die Stellplätze im Freien, also insgesamt rund 64 Fahrbewegungen, ergeben, weshalb der Emissionsansatz, der für das Gutachten gewählt worden wäre, von 90 Fahrbewegungen pro Tag, mit Sicherheit das Verkehrsaufkommen der Wohnungen, der Büros sowie der Abfallentsorgungen und allfälligen Lieferverkehr abdecke.

Auch unter Annahme der ungünstigsten, im Übrigen durchaus unrealistischen - Verkehrsverhältnisse - sei von einem Gesamtbeurteilungspegel von maximal 52 dB(A) zur Tagzeit zwischen 6 und 19 Uhr gegenüber dem Planungsrichtwert von 55 dB(A) auszugehen, welcher unterschritten und damit eingehalten würde, weshalb auch diese Einwendung nicht zu berücksichtigen gewesen wäre.

Die belangte Behörde hat somit die Bewilligung spruchmäßig erteilt.

Dagegen wurde von der Bf binnen offener Frist Beschwerde erhoben und vorweg auf eine fehlerhafte Straßenverordnung vom 24.07.2023 im Zusammenwirken mit dem Straßenplan ST22012 der Abteilung Planung, Technik und Umwelt vom 16.01.2023, der einen wesentlichen Bestandteil dieser Verordnung bilde, hingezielt, weil der zugrunde liegende Straßenplan dort rot eingezeichnete Flächen als neue Verkehrsflächen widmungsmäßig vorsehe und seien auch gelb hinterlegte Flächen ersichtlich, welche als aufzulassende Verkehrsflächen gewidmet seien.
Gemäß der Legende des Straßenplanes seien jedoch nur ausdrücklich die in rot gestalteten Teilflächen der Aufschließung der an dieser Verkehrsfläche liegenden Grundstücke gewidmet.
Es würde sich nunmehr bei Zusammenlesen des Verordnungstextes mit dem einen integrierten Bestandteil bildenden Plan eine Widersprüchlichkeit deswegen ergeben, weil der Verordnungstext vermuten ließe, dass der gesamte Straßenverlauf der J-Straße nunmehr der Aufschließung der an dieser Verkehrsfläche liegenden Grundstücke dienen solle, während der Straßenplan nur Teilflächen vorsehe, welche, ausschließlich isoliert betrachtet, der Aufschließung der Liegenschaft der Bf dienen würden, die jedoch bereits aufgeschlossen sei, weshalb dies eine Aufschließung nicht notwendig mache.
Es sei daher ein Widerspruch zwischen Verordnungstext und Plan vorliegend.

Es wurde daher die Anregung an das Landesverwaltungsgericht mit der Beschwerde verbunden, beim Verfassungsgerichtshof eine Verordnungsprüfung anzuregen.

Schließlich wurde am Ende der Beschwerde wiederum ein Vorbringen erstattet, beinhaltend eine kritische Auseinandersetzung mit dem entstehenden Mehrverkehr, in welchem Zusammenhang davon auszugehen sei, dass die Liegenschaften, die aufgeschlossen würden, bis jetzt unbebaut seien und würden die Berechnungen betreffend die Fahrbewegungen pro Spitzenstunde falsch sein. Es würde nämlich davon auszugehen sein, dass je Wohneinheit zumindest zwei Fahrzeuge vorhanden seien.

In diesem Zusammenhang wurde auch mit allfälligen Büroräumlichkeiten in den Neubauten, wie Ordinationen, Rechtsanwalts- bzw. Planungsbüros, argumentiert, welche eine höhere verkehrliche Auslastung ergeben könnten.

Wiederum wurde ein Vorbringen dergestalt erstattet, wonach angesichts der Maximalbreite der Straße von 4,5 m kritische Verkehrsverhältnisse bei Aufeinandertreffen von Fahrzeugen mit einhergehenden emissionslastigen Situationen, wie längeres Rangieren, Abbremsen bzw. Hupen, resultieren würden. Die Fahrzeugfrequenz wäre angesichts von Bürogebäuden jedenfalls falsch angenommen worden und würde man bei einem Mitbedenken von fünf Mitarbeitern für ein Bürogebäude auf eine Frequenz von 15 Zu- und Abfahrten kommen, was zur Spitzenzeit Fahrfrequenzen von 27 Fahrzeugen ergäbe, weshalb die gesamten Berechnungsgrundlagen der belangten Behörde unrichtig seien und wurde die Einholung eines Sachverständigengutachtens in Bezug auf diese Annahmen beantragt.

Mit Vorlageschreiben der belangten Behörde vom 20.09.2024 legte diese den Behördenakt zusammen mit der gegenständlichen Beschwerde vor und verwies ganz wesentlich auf die auch in der Judikatur ausgesprochene Tatsache im Zusammenhang mit nach § 11 Abs. 1 Oö. Straßengesetz erlassenen Straßenverordnungen, welche die Wirkung entfalten würden, dass es dem von der Trassenführung betroffenen Liegenschaftseigentümer verwehrt sei, die Notwendigkeit des zur Enteignung führenden Straßenbauvorhabens zu bestreiten und würde lediglich die Möglichkeit der Verordnungsbekämpfung beim Verfassungsgerichtshof bestehen, weshalb bereits im Verordnungsprüfungs-verfahren eine Bedachtnahme auf die Grundsätze des § 13 Abs. 1 und 2 Oö. Straßengesetz vorzunehmen gewesen wären, sodass nur im Falle, in welchem bei der im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren vorzunehmenden Fixierung des Straßenverlaufes innerhalb der von der Vorordnung vorgegeben Trasse darüber hinaus eine Bedachtnahme auf die im § 13 Abs. 1 und 2 des Oö. Straßengesetzes für die Herstellung der Straßen genannten Grundsätze

geboten sein sollte, diesbezüglich die Behörde allenfalls eine Ergänzung vorzunehmen hätte, worauf die Parteien auch drängen könnten.
Das gegenständliche Projekt würde aber, was auch unwidersprochen geblieben sei, dem in der Trassenverordnung durch Verweis auf den straßenrechtlichen Verordnungsplan beschriebenen Verlauf entsprechen und sei eine, einer gesonderten Beurteilung bedürfende, Abweichung für die belangte Behörde nicht erkennbar. Hinsichtlich deren Stellung als Anrainerin im Sinne des § 2 Z 10 Oö. Straßengesetz wurde unter Nennung von Judikatur im Zusammenhang mit subjektiven Rechten der Anrainer im Sinne des § 31 Abs. 3 Z 3 auf § 14 Abs. 3 Oö. Straßengesetz verwiesen, wonach den genannten Anrainern lediglich hinsichtlich der in § 14 Abs. 1 behandelten Gesichtspunkte, also in Frage des Immissionsschutzes und zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch Immissionen ein Mitspracherecht zukomme, welche Aspekte aber im Verfahren durch Einholung diverser Gutachten, insbesondere aus dem Immissionsbereich erschöpfend behandelt worden wären und wurde dazu insbesondere auf die zu erwartenden Fahrbewegungen hingewiesen.
Bezüglich des Angehens der Bf gegen die Straßenverordnung im Hinblick auf geäußerte Rechtswidrigkeit führte die belangte Behörde aus, dass wegen umfangreicher Ermittlungen im Vorfeld der Verordnungserlassung sie sich gegen die Stellung eines diesbezüglichen Verordnungsprüfungsantrags beim Verfassungsgerichtshof ausspreche.
In der Folge schlossen sich dann einige Zwischenschritte des Landesverwaltungsgerichtes im Ermittlungsverfahren an und wurde die belangte Behörde im Zusammenhang mit der gegenständlichen Trassenverordnung vom 06.07.2023 aufgefordert, eine Stellungnahme in Bezug auf die näheren Bestimmungen des § 11 Abs. 1 zweiter Satz Oö. Straßengesetz abzugeben.
In der Stellungnahme, welche diese mit Schreiben vom 17.02.2025 erstattete, führte sie aus, dass der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis, mit welchem er die ursprüngliche Fassung von Teilen der Verordnung aufgehoben hätte, lediglich den Mangel in der unterlassenen Feststellung, dass die Straße der Erschließung der an dieser Verkehrsfläche gelegenen Grundstücke diene, gesehen hätte, aber weitere Bedenken gegen die Gesetzeskonformität der Vorordnung offenbar nicht gehabt hätte, weil er ansonsten die gesamte Verordnung aufgehoben hätte, was er aber nicht getan hätte. Auch könne der exakte Verlauf einer Straße nicht präziser beschrieben werden, als durch den Straßenplan „ST220012", der Bestandteil der betreffenden Verordnung sei und würde jede verbale Festlegung des Straßenverlaufes ungenauer sein, als die planliche Darstellung mit der damit verbundenen Gefahr von Divergenzen und Problemen hinsichtlich der Bestimmtheit der Verordnung und würde zudem auf gängige Praxis treffen, wonach die Beschreibung über die Linienführung einer straßenrechtlichen Verordnung im Sinne des § 11 Abs. 1 Oö. Straßengesetz anhand eines Straßenplanes als Bestandteil der Verordnung erfolge. Im Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes wären auch ausschließlich Wortfolgen betreffend die

Widmung und Einreihung von Straßenabschnitten aufgehoben worden, nicht jedoch jene über die Auflassung von Straßenabschnitten.
Es wären somit in Geltung verbliebene Bestimmungen der Trassenverordnung vom 20.11.2014 vorhanden, welchen allenfalls durch die Trassenverordnung vom 06.07.2023 materiell derogiert worden wäre.
Im Vorfeld der später anberaumten mündlichen Verhandlung, wurde der straßenbautechnische Amtssachverständige vorweg ersucht, aus seiner Sicht allfällig notwendig erscheinende Projektergänzungen zu nennen, welchem Ersuchen der Amtssachverständige mit Schreiben vom 07.03.2025 nachgekommen ist.
Sodann wurde mit Schreiben des Landesverwaltungsgerichtes vom 10.06.2025 eine mündliche Verhandlung für den 22.07.2025 unter Ladung Amtssachverständiger und Auskunftspersonen anberaumt und an diesen Tage auch abgehalten.
In der mündlichen Verhandlung vom 22.07.2025, an welcher neben dem straßenbautechnischen Amtssachverständigen zahlreiche sachverständige Auskunftspersonen sowie auch die rechtsfreundlich vertretene Bf persönlich teilnahm, führte der beigezogene straßenbautechnische Amtssachverständige aus, dass die tatsächliche Breite der gegenständlichen Straße im geringsten Ausmaß 3 m markiere und ein Begegnungsverkehr bereits ab einer Breite von mind. 4,2 m möglich sein würde; Ausweichen seien in diesem schmalen Bereich, in der bestehenden Straße nicht vorhanden, aber eben ein reibungsfreier Begegnungsverkehr bei einer Breite von 4,2 m bereits möglich.
Die belangte Behörde führte aus, dass in der Verhandlung hervorgekommen wäre, dass letztlich ein reibungsfreier Begegnungsverkehr möglich wäre und die Straße im geringsten Ausmaß 3 m aufweisen würde und sich sogar bis zum Wendehammer entsprechend ausweiten würde.
Auch sei in der Verhandlung hervorgekommen, dass von der Hausecke des Hauses mit der Adresse K-Straße (Wohnhaus der Bf auf Grundstück Nr. bbb) ein annähernd östlicher Abstand der Straße von 1,3 m vorgesehen sei und auch das gegenüberliegende Nebengebäude auf Grundstück Nr. fff noch weiterhin erreichbar und nutzbar sein würde und dort ein Abstand von 1,26 m zwischen dem östlichen Fahrbahnrand und dem dortigen Nebengebäude verbleiben würde. Auch wurde auf die höhenmäßige Situation in diesem fraglichen Bereich zwischen Wohnhaus der Bf und dem Nebengebäude näher eingegangen und zugesagt, dass, betreffend den Zugangsbereich zum Nebengebäude, noch im Zuge der Umsetzung vor Ort detailliert deren Ausführung besprochen würde und würde ein baulich hergestelltes Quergefälle von nur 2% bei der vorbeigeführten Straße bereits genügen, weil sich sodann eine Differenz in der Höhenentwicklung bereits von 8,5 cm ergeben würde und hat der Vertreter der mitbeteiligten Partei dazu ausgesagt, dass aufgrund des dortigen Längsgefälles der Straße auch bereits ein einprozentiges Quergefälle genügend sei, um die erforderlichen Niveauverhältnisse zu bewirken.

Auch wurde in der Verhandlung auf den Einwand eingegangen, wonach die Zahl der Fahrbewegungen aufgrund geplanter Bürogebäude, wo mit höheren Verkehrszahlen zu rechnen sei, zu niedrig angenommen worden wäre, was vom immissionstechnischen Amtssachverständigen verneint wurde, da sehr wohl auf Bürobauten bei den Berechnungen Bezug genommen worden wäre und führte der beigezogene umwelttechnischen Sachverständige aus, dass auch eine moderate Erhöhung der Fahrzeugmengen um ca. 10 Fahrzeuge pro Tag nur marginale Steigerungen erbringen würde und sich eine Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels von 45,6 dB auf 52 dB ergeben würde.
Schließlich beantragte der Vertreter der mitbeteiligten Partei die Abweisung der Beschwerde und die Bf hielt ihre Beschwerde voll aufrecht und verlangte die Auflage, wonach das Nebengebäude gegenüber von Haus Nr. 3 (Wohngebäude der Bf) voll benutzbar bleiben müsse.

## II. Zum maßgebenden Sachverhalt:

Maßgeblich ist nun ein Ansuchen der mitbeteiligten Partei (Landeshauptstadt Linz) vom 09.01.2024 um straßenrechtliche Genehmigung für das dort so genannte Bauvorhaben: *„J-Straße, Fahrbahnverlängerung und Neubau eines Wendehammers am Ende der J-Straße".* Als Motiv wird eine vorgesehene Verbauung auf den Parzellen Nr. aaa, ppp und hhh, KG E__ genannt, welche es notwendig machen würde, die C-Straße ab Haus Nr. 1 weiter auszubauen, bis zu einem im rechtswirksamen Bebauungsplan gekennzeichneten Wendehammer. Das Projekt ist auf den Grundstücken Nr. aaa, hhh sowie ppp, je KG E__, in einer Länge von ca. 50 m geplant, wobei die Bf ferner die anrainenden Grundstücke Nr. iii, jjj, kkk und fff, je KG E__, jeweils in deren Alleineigentum hat.
Entsprechend dem eingereichten Projektplan samt Lageplan und Orthofoto sowie weiteren Unterlagen wie Längenschnitt und Querprofile, je mit Datum 25.08.2020, ergibt sich eine Länge von ca. 50 m mit wechselnden Fahrbahnbreiten von mindestens 3 bis maximal 4,5 m, bzw. bis maximal 14,24 m beim gegenständlichen Wendehammer und beschreibt einen annähernd nordwestlichen Richtungsverlauf.
Die vom Wendehammer betroffenen Grundstücke befinden sich im Eigentum einer Baugesellschaft, welche Bautätigkeiten im Nordwesten der Straße ausführen will.

Die ursprüngliche straßenrechtliche Verordnung, welche seit 13.01.1987 bestand, wurde im Laufe der Zeit in die straßenrechtliche Verordnung gemäß dem derzeit rechtswirksamen Bebauungsplan NW 105/7, Bebauungsplan der Stadt Linz, Änderung NW 105/7 C-Straße, übergeführt und wurde nach Aufhebung dieser straßenrechtlichen Verordnung durch Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes von 13.06.2022, GZ: V 259/2021-11, eine neue straßenrechtliche Verordnung erlassen, welche seit 25.07.2023 rechtswirksam ist und vom Gemeinderat der Stadt Linz am 29.06.2023 beschlossen und in der Zeit von 17.04.2023 bis

15.05.2023 öffentlich aufgelegt wurde. Die Kundmachung erfolgte am 24.07.2023 im Amtsblatt Nr. 14 und erfolgten der Anschlag der Verordnung am 24.07.2023 und die Abnahme am 09.08.2023.

Mit Schreiben vom 09.10.2023 erfolgte eine genehmigende Erklärung der zuständigen Stelle der Oö. Landesregierung. Von einer Signierung bzw. einem Anbringen des Amtssiegels auf der gegenständlichen straßenrechtlichen Verordnung betreffend Straßenverordnung „ST29012 C-Straße" wurde gemäß im Akt aufliegenden Aktenvermerk seitens der Oberbehörde verzichtet, weil nach dortiger Ansicht das als Begleitschreiben bezeichnete Schreiben der Oö. Landesregierung von 09.10.2023 zu GZ: Verk-2019-73735/79PT, eine Signierung ersetzen würde.
Die zuletzt genannte Straßenverordnung gemäß Beschluss des Gemeinderates vom 09.06.2023, *„Straßenplan Stadt Linz ST22012 C-Straße,"* bewirkte in Teilen eine Änderung der ursprünglichen Straßenverordnung gemäß damaligem Beschluss des Gemeinderates vom 20.11.2014, damals: *„Bebauungsplan Stadt Linz, Änderung NW 105/7 C-Straße, Straßenplan"* genannt. Die gegenständlichen Bereiche um die Trassenverordnung sind als Wohngebiet, öffentliches Gut, Wassergut, Grünzone sowie teilweise auch als Mischgebiet gewidmet.
Geplant ist im nordwestlichen Bereich am Ende der Straße ein sogenannter „Wendehammer", welcher als Umkehr dient; dies für Einsatzfahrzeuge wie etwa Müllabfuhr, aber auch für größere Kraftfahrzeuge. Damit ein gefahrloses Wenden unter Zurücksetzen möglich gemacht wird, beschreibt dieser Wendehammer eine Fläche von ca. 170 m².
Die im Alleineigentum der Bf stehenden Grundstücke Nr. mmm und bbb, je KG E__, sind als aufzulassende Verkehrsflächen in den Straßenplan ST220012 aufgenommen und somit Teil des Projektes.

Hinsichtlich der ferner im Alleineigentum der Bf stehenden Grundstücke Nr. iii, jjj, kkk sowie fff ist sie Anrainerin im Sinne des § 31 Abs. 3 Z 3 Oö. Straßengesetz, da diese Grundstücke in einer Entfernung von 25 m von der öffentlichen Straße liegen.

In der gegenständlichen aktuellen Trassenverordnung „ST22012 C-Straße" finden sich auch ein kombinierter Geh- und Radweg, sowie ein Gehweg je im südöstlichen Bereich der J-Straße.

Das gegenständliche Straßenbauvorhaben entspricht der straßenrechtlichen Straßenverordnung, rechtswirksam ab 16.12.2014, „Bebauungsplan Stadt Linz, Änderung NW 105/7", genannt, mit der Bezeichnung „Straßenplan" in weiten Teilen, sowie nach Aufhebung von Teilen der genannten Verordnung auch jener aktuellen Verordnung, genannt *„Straßenplan Stadt Linz ST220012 J-Straße,"* rechtswirksam seit 25.07.2023, samt planlicher Darstellung und Legende.

Das gegenständliche Projekt bewirkt im Ergebnis eine Erweiterung im Sinne einer Verlängerung der J-Straße, welche von der südöstlich vorbeiführenden B126, L-Straße, in nordwestliche Richtung abzweigt. Die Straße dient unter anderem wesentlich dafür, weitere geplante Bauvorhaben im nordwestlichen Bereich der Straße zu erschließen.
Hinsichtlich hervorkommender schalltechnischer Aspekte nach Realisierung des gegenständlichen Straßenprojektes (zum Zwecke der Erschließung der zur Bebauung vorgesehenen Parzelle Nr. 102, KG E__, für die künftige Wohnbebauung nördlich der Liegenschaft ), ist festzuhalten, dass nach Realisierung des Projektes - beim Wohnhaus der Bf auf Grundstück Nr. bbb, für angenommene 90 Pkw – Vorbeifahrten unter Berücksichtigung der umgebungsbedingten Ist-Situation und dem denkbar ungünstigsten Zusammentreffen etwa eines Abfall-Sammelfahrzeuges mit einem Pkw samt notwendig werdendem Zurücksetzen des Lkw und zusätzlich konservativ hoch angesetztem Betriebsgeräusch der Müllabfuhr für künftig mögliche drei weitere Wohnhäuser - sich über die Tagzeit von 13 Stunden (6 bis 19 Uhr) ein äquivalenter Dauerschallpegel $LA_{eq}$ von 49,2 dB(A) und ein Gesamtbeurteilungspegel von 51,5 dB(A) bis 52 dB(A) ergeben, worin bereits ein Anpassungswert für die Geräuschcharakteristik mitenthalten ist. Auch würde eine moderate Erhöhung der Fahrzeugmenge um ca. 10 Fahrzeuge pro Tag nur mehr marginale Steigerungen bringen.
Die entsprechenden Planungsrichtwerte für städtisches Wohngebiet gemäß „ÖNORM S5021, - schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Ordnung Ausgabe 2017", sehen demgegenüber solche von 55 dB(A) zur Tagzeit zwischen 6 bis 19 Uhr vor. Daraus ergibt sich, dass der Planungsrichtwert für Wohngebiet zur Tagzeit klar unterschritten und damit eingehalten ist. In lufttechnischer Hinsicht hat sich ergeben, dass durch den künftigen Verkehr auf der geplanten Straße - auch unter Berücksichtigung der städtischen Vorbelastung - beim Wohnhaus der Bf keine Grenzwertüber-schreitungen für die Abgasleitkomponente Stickoxide (Stickstoffdioxid) nach dem Immissionsgesetz Luft zu erwarten sind.
Die J-Straße bildet im südlichen Bereich hin zur L-Straße eine annähernd rechtwinklige Kreuzung, welche die Sichtverhältnisse und Fahrbahnbreiten vergrößert. Unter Berücksichtigung eines weiteren Ausbaus der südlichen C-Straße wird sodann ein annähernd geradliniger Verlauf dieser Straße bewirkt.
Die J-Straße wird gemäß Straßenplan Stadt Linz ST22012, wirksam seit 25.07.2023, vom Grundstück Nr. bbb, KG E__, auf welchem das Wohnhaus der Bf steht, um ca. 1,3 m abgerückt und ist nunmehr in diesem Bereich eine Breite von 4,2 m gegeben, welche noch Begegnungsverkehr bei eingehaltener geringer Geschwindigkeit ermöglicht.

Die zu erwartenden Fahrbewegungen nach Realisierung der Straße ergeben auch im Bereich der Bf lediglich solche Immissionswerte hinsichtlich des Gesamtbeurteilungspegels von 51,5 dB(A), während der Planungsrichtwert für

Wohngebiet zur Tageszeit 55 dB(A) beträgt. Es ist eine Ist-Situation von 45 dB(A) äquivalenter Dauerschallpegel anzunehmen.
Laut Schreiben der zuständigen Stelle „Planung, Technik und Umwelt" war bereits in einem Schreiben vom 13.08.2019 die Ist-Situation beim Wohnhaus der Bf mit 45,6 dB(A) angegeben worden, welche im ungünstigsten Fall um 3,6 dB(A) auf 49,2 dB(A) angehoben würde (dies zur Erläuterung des vorhin genannten äquivalenten Dauerschallpegels $LA_{eq}$ von 49,2 dB(A)).
Bei Berücksichtigung der Geräuschcharakteristik etwa von Fahrten der Müllabfuhr liegt der prognostizierte Gesamtbeurteilungspegel beim Wohnhaus der Bf von 51,5 dB(A) um 5,9 dB(A) über der Ist-Situation, ohne jedoch jeweils die Planungsrichtwerte zur Tagzeit von 55 dB(A) zu erreichen, geschweige denn, zu überschreiten. Geringfügige Erhöhungen der Fahrzeugmenge um etwa 10 Fahrzeuge pro Tag würden an diesen Bewertungen nur marginale Steigerungen erbringen.
Im Zuge der Realisierung des Projektes werden solche bauliche Maßnahmen möglich und gesetzt werden, welche das dem Grundstück Nr. bbb (mit dem Wohnhaus der Bf) gegenüberliegende Nebengebäude (hinsichtlich dessen Höhensituierung) so in das gegenständliche Straßenprojekt einbinden, dass ein problemloses Erreichen dieses Nebengebäudes möglich ist und kann auch (bezüglich Aspekten der Regenwasserableitung) die Straße konkret so ausgeführt werden, dass, etwa durch Setzen von Randsteinen und Ableitung des Wassers - im östlichen Bereich der am Wohnhaus der Bf in einem Abstand von 1,3 m vorbeiführenden Straße - sich keine Problematiken ergeben werden.

III. Beweiswürdigung:

Das Landesverwaltungsgericht hat Beweise aufgenommen durch Einsicht in den vorgelegten umfangreichen Behördenakt, in den nachträglich angeforderten Akt betreffend die straßenrechtliche Verordnung, GZ: 0147210/22 BBV ST220012, mit darin enthaltener *„Verordnung gemäß § 11 Abs 1 und 3 Oö. Straßengesetz 1991, ST220012 J-Straße", ccc KG E__ und lll KG D__, Erklärung von Grundflächen zur Gemeindestraße, Widmung für den Gemeingebrauch, Auflassung von Verkehrsflächen - Entziehung des Gemeinverbrauchs und Erklärung von Grundflächen zum Radfahr- und Fußgängerweg – Widmung für den Gemeingebrauch*" samt Verordnungstext und Trassenplan samt diversen Genehmigungsstampiglien. Dienlich für die Ermittlung des maßgebenden Sachverhaltes war auch die zwischenzeitliche Befassung des straßenbautechnischen Amtssachverständigen im landesverwaltungsgerichtlichen Verfahren und die von der Behörde übermittelten dienlichen Projektpläne, nämlich Lageplan, je bezeichnet mit „Wendehammer C-Straße," je der F__, technisches Büro für Baumanagement im Verkehrswesen, G-Straße, je Plan Nr. 1393.20, mit *„Einlagen 1b, 3 sowie 4*" bezeichnet.

Diese beinhalten einen Lageplan, Orthofoto, Längenschnitt „M__" und Querprofile, P1 bis P11 „Wendehammer-C-Straße," wobei Lageplan Orthofoto und Querprofile P1 bis P11, als Planstand je *„Adaptierung 19.03.2024*" aufweisen und der Längenschnitt, M__ den Stand 25.08.2020, was auch der ursprüngliche Planstand der soeben genannten beiden übrigen Pläne vorerst war.

Weitere Unterlagen aus dem digitalen Raumordnungssystem des Landes Oberösterreich, zeigend die konkrete Lage der Grundstücke und Darstellung der raumordnungsrechtlichen Situation, zu welcher sich aber genauere Unterlagen im Behördenakt befinden, wurden ebenfalls beigebracht.
Schließlich brachte die mündliche Verhandlung vom 22.07.2025 Aufklärung über die dort zum Teil wiederholt vorgebrachten, neulich von der Bf aufgeworfenen, Fragen und ist bezüglich sämtlicher fachtechnischer Fragen letztlich in allen Teilen von sachverständig untermauerten Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens und somit einem für die Beurteilung vollständigen und tauglichen Ermittlungsstand auszugehen.

## IV. Rechtliche Beurteilung:

Die Beschwerdeführerin dringt mit ihrem gesamten Vorbringen aufgrund folgender Erwägungen nicht durch:
Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 06.03.2022, Zl. 2002/05/1160, sind die subjektiven Rechte der Anrainer gemäß § 31 Abs. 3 Oö. Straßengesetz 1991 im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren in § 14 dieses Gesetzes geregelt. Den Anrainern kommt nach dieser Gesetzesbestimmung nur hinsichtlich der im Abs. 1 dieser Gesetzesstelle behandelten Gesichtspunkte, also in Fragen des Immissionsschutzes (Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf den Straßen zu erwarteten Verkehr) und des zur Vermeidung derartiger Beeinträchtigungen erforderlichen Aufwandes ein Mitspracherecht zu (hiezu VwGH vom 26.02.2009, Zl: 2006/05/0161, v. 29.03.1994, Zl. 93/05/0253 und v. 19.12.1955, Zl. 95/05/0245).

Der Bf kommt hinsichtlich der Grundstücke Nr. iii, jjj, kkk, fff, sowie bbb, je KG E__, die Stellung als Anrainer zu. Hinsichtlich des Grundstückes Nr. mmm kommt ihr die Rechtsstellung als Eigentümerin gemäß § 31 Abs. 3 Z 2 Oö. Straßengesetz 1991 zu.
Dem kritischen Vorbringen der Bf im Zusammenhang mit falsch angenommenen Verkehrszahlen, weil pro geschaffener Wohneinheit zumindest zwei Fahrzeuge, wie dies etwa in einer Lebensgemeinschaft bereits möglich und üblich ist, anzusehen seien und könnte die Schaffung diverser Büroräumlichkeiten oder für Ordinationen, Rechtsanwalts- und Planungsbüros eine weitere Erhöhung der Frequenz mit sich bringen, dies gerade in den Morgenstunden, ist aber klar damit zu begegnen, dass bereits im Verfahren zur Erstellung der hier gegenständlichen Trassenverordnung

zur Festlegung des Straßenverlaufes die Grundsätze für die Herstellung und die Erhaltung von öffentlichen Straßen gemäß § 13 Abs. 1 und 2 Oö. Straßengesetz 1991 einzuhalten sind, die auch als Voraussetzung für die Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung gemäß § 32 Abs. 2 Oö. Straßengesetz zu beachten sind, weshalb davon auszugehen ist, dass schon mit der Erlassung der zugrundeliegenden Straßenverordnung das öffentliche Interesse an der Herstellung der Straße festgestellt wurde und die dort vorgenommenen Festlegungen, insbesondere die Linienführung der Straße, im festgelegten Rahmen das straßenrechtliche Bewilligungsverfahren auch präjudizieren. Dies entspricht der langjährigen Spruchpraxis.

Mit der gegenständlichen Verordnung ist damit die Linienführung der Straße verordnungsgemäß bereits in einem solchen Ausmaß festgelegt, dass von Parteien eines straßenrechtlichen Bewilligungsverfahrens nur noch vorgebracht werden kann, dass innerhalb der durch die Verordnung vorgegebenen Linienführung eine für sie etwa weniger belastende Ausbauweise in Lage und Form gewählt werden könne und dies auch nur dann, wenn dies nach den von der Behörde zu beachteten Grundsätzen für die Errichtung einer Straße gemäß § 13 Oö. Straßengesetz 1991 möglich ist und kein Widerspruch zur Trassenverordnung besteht. Es ist also im gegebenen Fall anzunehmen, dass bereits die geschaffene Trassenverordnung nach § 11 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991 die Berücksichtigung der Grundsätze des § 13 Abs. 1 und 2 Oö. Straßengesetz 1991 bewirkt hat und führt der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung aus, dass nur dann, wenn bei der im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren erforderlichen Fixierung des Straßenverlaufs etwa noch innerhalb der von der Verordnung vorgegebenen Trasse darüber hinaus eine weitere Bedachtnahme auf die in § 13 Abs. 1 und 2 Oö. Straßengesetz 1991 für die Herstellung deiner Straße genannten Grundsätze geboten sein sollte, die Behörde in diesem Verfahren diesbezüglich eine Ergänzung vorzunehmen hat, worauf die Parteien, insoweit ihre Rechte davon betroffen sind, auch drängen könnten (VGH vom 06.07.2010, Zl: 2008/05/0067 mit weiteren Nachweisen).
Der belangten Behörde kann im Zusammenhang nicht entgegengetreten werden, wenn sie ausführt, dass das bewilligte Projekt letztlich vollkommen dem in der Trassenverordnung (Verweis auf den im straßenrechtlichen Verordnungsplan, beschriebenen Verlauf) entspricht, weshalb diese mangels Abweichung hievon auch keine Ergänzung in diesem Zusammenhang etwa vornehmen musste, weil neben dem Entsprechen des Trassenverlaufes (gegenüber der von der Verordnung vorgegebenen Trasse) keine besondere Bedachtnahme auf die in § 13 Abs. 1 und 2 Oö. Straßengesetz 1991 für die Herstellung der Straße genannten Grundsätze etwa hervorgekommen ist (in diesem Zusammenhang wird ausgeführt, dass auf das kritische Vorgehen im Zusammenhang mit der der nunmehr herangezogenen Trassenverordnung unten noch näher eingegangen werden wird).
Von einem subjektiven Recht tatsächlich getragen waren aber die diesbezüglichen Immissionseinwendungen der Bf, weil dies dem Erkenntnis des

Verwaltungsgerichtes vom 06.03.2003, Zl. 2002/05/1160 auch entspricht, wonach subjektive Rechte der Anrainer im Sinne des § 2 Z 12 des Oö. Straßengesetz, also der Eigentümer jener Grundstücke, die innerhalb eines Bereiches von 25 m neben der öffentlichen Straße liegen, gemäß dem verwiesenen § 14 Abs. 3 Oö. Straßengesetz begründet werden.
Dies bedeutet wegen des Verweises in § 14 Abs. 3 auf Abs. 1, dass ein subjektives Recht besteht, dass Beeinträchtigungen durch den auf dieser Straße zu erwartenden Verkehr aber soweit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist, was allerdings gemäß § 14 Abs. 1 Schlusssatz dann nicht gilt, wenn die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Straße benachbarten Geländes zumutbar ist. In diesem Zusammenhang ist auf die umfangeiche Sachverhaltsfeststellung zu verweisen.

Es ist somit in diesem Sinne, nach nochmaliger Bezugnahme auf die schon dargestellten Festhaltungen des immissionstechnischen Sachverständigen, auszuführen, dass die tatsächliche Pflicht zur Setzung von Maßnahmen betreffend die Herabsetzung von Beeinträchtigungen der Bf insoferne gar nicht schlagend wird, als die sehr detaillierten gutachtlichen Ausführungen klar ergeben haben, dass sich die resultierenden Beeinträchtigungen wegen der Art der Nutzung der Straße klar unter den normierten Grenzwerten bewegen.
In diesem Zusammenhang ist auf die umfangreichen Sachverhaltsfeststellungen zu verweisen, welche in Bezug auf das kritische Vorbringen im Zusammenhang mit Immissionseinwendungen ein klares gegenteiliges Ergebnis, und zwar, sachverständig erhärtet, hervorgebracht haben und ist unmissverständlich festzuhalten, dass kritischem Vorbringen im Zusammenhang mit unrichtigen Annahmen der Sachverständigen und angeblich falschen Bewertungen des Verkehrs in Spitzenzeiten zum Einen mehrfach sachverständig begegnet wurde und es im Übrigen der ständigen Judikatur entspricht, wonach Sachverständigengutachten, die für sich nicht etwa widersprüchlich sind, auf gleicher Ebene entgegengetreten werden müsste, um am Beweisergebnis eine wesentliche Änderung schon abstrakt herbeiführen zu können.
Den diesbezüglichen Einwendungen kann daher von Seiten des Landesverwaltungsgerichtes nicht gefolgt werden, was sich auch zum kritischen Vorbringen in Bezug auf die gewählte Breite der Straße im Zusammenhang mit dann notwendig werdenden Abbremsmanövern, sowie Rangieren - mit damit einhergehendem Hupen samt daraus resultierender erhöhter Lärmfrequenz, sagen lässt.
Es liegen nämlich auch zum kritischen Vorbringen in Bezug auf die gewählte Straßenbreite klare sachverständige Aussagen vor (hiezu im Übrigen zuletzt VwGH vom 19.05.2025, Zl. Ra 2022/04/0025, sowie auch vom 21.08.2023, Zl. Ra 2022/07/0166, sowie vom 24.10.2017, Zl. Ro 2014/06/0017).
Vorliegend ist somit auszuführen, dass die mehrfachen sachverständigen Ausführungen in Bezug auf Immissionsaspekte abstrakt völlig widerspruchsfrei

sind und sich auch tatsächlich nur auf technische Aspekte beschränkt haben, weswegen es eben Äußerungen auf gleicher fachlicher Ebene beduft hätte, um diese Ermittlungsergebnisse entscheidend zu erschüttern.

Was nun schließlich das kritisches Vorbringen der Bf im Zusammenhang mit verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die im Amtsblatt Nr. 14 am 24.27.2023 kundgemachten Straßenverordnung gemäß *„Straßenplan Stadt Linz ST220012 J-Straße*" - gemäß Beschluss des Gemeinderates vom 29.06.2023 betrifft, so ist hiezu auszuführen, dass bereits dem Motivenbericht vom 14.12.2010 in Zusammenhang mit der Erstellung des Bebauungsplanes NW 105/7, C-Straße (gemäß Beschluss des Gemeinderates vom 20.11.2014) auf Initiative der Abteilung Stadtplanung dort unter Punkt 3, die Überlegungen betreffend die *„J-Straße": „abschnittsweise Vergrößerung der Fahrbahnbreite sowie des Wendehammers, um problemlos Gegenverkehr zu ermöglichen und der Feuerwehr und der Müllabfuhr eine problemlose Benützung des öffentlichen Gutes mit Wendemöglichkeit zu erlauben*" zu entnehmen sind, was auch entsprechend abgehandelt wurde.
Die Arbeiten mündeten sodann in die Kundmachung der Verordnung, welche mit Bescheid des Amtes der Oö. Landesregierung vom 29.01.2015 zu Zl. 951975/3-2015, auch aufsichtsbehördlich genehmigt wurde und beschäftigt sich § 1 der kundgemachten Verordnung explizit mit der (im Bebauungsplan NW 105/7, welche einen wesentlichen Bestandteil dieser Verordnung bilde, dargestellten) Erklärung von Grundflächen zur Gemeindestraße und deren Widmung für den Gemeingebrauch sowie die Auflassung von Verkehrsflächen mit Entziehung des Gemeingebrauches.
Eine Draufsicht auf den entsprechenden Bebauungsplan zeigt für die in der KG D__ und E__ liegenden betroffenen Grundstücke mit farblicher Darstellung exakt jene Bereiche, welche in diesem Sinne als neue Verkehrsflächen neu entstehen und sind dort rot gekennzeichnet, sowie jene Flächen, die sämtlich in der KG E__ gelegen sind, welche zur Auflassung mit Entziehung des Gemeingebrauchs kommen und dort gelb markiert sind. Es ist also vorweg festzuhalten, dass es sich schon gemäß Verordnungstext um Teile der J-Straße handelt, die eben im Zuge der motivierten Erweiterung im nordwestlichen Bereich für bauliche Zwecke Gegenstand der neuen Widmung für den Gemeingebrauch mit teilweiser Entziehung des Gemeingebrauchs für die nicht mehr benötigten Flächen, waren.
Es sieht somit auch das Landesverwaltungsgericht zusammen mit der belangten Behörde fallbezogen keinen Widerspruch zwischen dem (im Ergebnis vom Verfassungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 13.06.2022 so beauftragten) geringfügig erweiterten Verordnungstext der Straßenverordnung und dem bezughabenden Straßenplan „ST220012" gemäß Beschluss des Gemeinderates vom 29.06.2023.
Es ergibt sich somit entgegen der Rechtsansicht der Bf kein Widerspruch zwischen dem Verordnungstext und dem Plan und ist diese auch nicht etwa widersprüchlich oder in jenem Sinne unklar, dass nicht hervorkäme, welche Verkehrsflächen nun

tatsächlich der Aufschließung dienen sollen. Die Bf verkennt in diesem Zusammenhang nämlich, dass die gegenständliche Verordnung, was bereits dem Motivenbericht vom 14.12.2010 zum Bebauungsplan NW 105/7 „J-Straße Änderung", zu entnehmen ist, lediglich die abschnittweise Vergrößerung der Fahrbahn sowie die Errichtung eines Wendehammers auf diesem Straßenstück im nordwestlichen Anschluss an die J-Straße zum Gegenstand hat und auch nichts Anderes in der bezughabenden planlichen Darstellung somit hervorkommen muss, insbesondere ist kein Widerspruch ersichtlich.
Wenn die Bf somit, wie in ihrer Beschwerde geschehen, in diesem Zusammenhang ausführt, dass die gegenständliche straßenrechtliche Verordnung jedoch keine gänzlich neue Straße ausweise, sondern lediglich Teile neuer Verkehrsflächen, so war dies aber offenkundig genau Absicht der Ersteller der Trassenverortung sowie des Trassenplanes.
Die diesbezüglichen weiteren Ausführungen der Bf, wonach dieser Plan letztlich, wie auch mit dicken schwarzen Linien dargestellt, keine durchgehende Straße darstellen würde, welche auch ohne sonstige öffentliche Verkehrsanbindung konzipiert und sohin auch nicht erreichbar sei, geht somit an der entscheidenden Thematik vorbei. Für die geringfügigen „Änderungen" im Bereich der J-Straße war es nicht notwendig, im Straßenplan der Stadt Linz, ST220012 J-Straße, hier eine durchgehende Straße so darzustellen, wie von der Bf gewünscht, sondern konnte sich die planliche Darstellung gemäß dem Verordnungstext auf die beabsichtigten Änderungen auch tatsächlich beschränken, gleichwohl der Verlauf der J-Straße ohnehin klar ersichtlich ist.
Was das im gegebenen Zusammenhang letztlich geäußerte Vorbringen dergestalt betrifft, dass unterlassen worden wäre, den Verlauf der Straße in seinen Grundzügen (Linienführung) zu beschreiben, so ist dazu festzuhalten, dass dem Text von § 11 Abs. 1 Oö. Straßengesetz zwar die Verpflichtung zu entnehmen ist, bei Widmung einer Straße für den Gemeingebrauch und ihrer Einreihung in eine bestimmte Straßenkategorie, den Verlauf einer derartigen Straße in seinen Grundzügen (in Bezug auf die Linienführung) zu beschreiben, aber, wozu auf die obigen Ausführungen verwiesen werden kann, es sich um kleinere Änderungen im Bereich der J-Straße handelt, in welchem Zusammenhang das Landesverwaltungsgericht der klaren Ansicht ist, dass diesbezüglich ein Verweis auf einen Straßenplan, (in concreto: *„Straßenplan ST220012 J-Straße*" rechtswirksam seit 25.07.2023) die bessere und somit auch die geschuldete Methode für eine adäquate *Beschreibung war*.
Dazu wird ausgeführt, dass eben gemäß § 1 des Verordnungstextes eine derartige Beschreibung schon bei der Widmung einer Straße für den Gemeingebrauch und ihrer Einreihung in eine bestimmte Straßengattung vorgesehen ist und es gegenständlich aber nur um kleinere Teile einer solchen geht.
Außerdem wird unter Bezugnahme auf die Judikatur (VwGH vom 14.06.1989, Zl: 87/03/0047, sowie vom 13.10.2010, Zl: 2007/06/0248), es vom Landesverwaltungsgericht im Zusammenhang so gesehen, dass eine planliche Darstellung jedenfalls zu akzeptieren ist und keinen Rechtsmangel der

Straßenverordnung etwa bildet. Der diesbezüglichen Anregung der Bf, das Landesverwaltungsgericht möge beim Verfassungsgerichtshof selbst eine Verordnungsprüfung anregen, wird somit begründeterweise nicht nachgekommen.

Das im zweiten Rechtsgang bezüglich des ganz wesentlich identen Straßenprojektes, durchgeführte Ermittlungsverfahren, und zwar, sowohl der belangten Behörde als auch des Landesverwaltungsgerichtes, hat somit in Bezug auf das Beschwerdevorbringen keine solchen Aspekte ergeben, nach denen unzumutbare Belästigungen nach Realisierung des gegenständlichen Straßenausbauvorhabens für die Bf hervorkommen würden.
Allfällige Beeinträchtigungen im Sinne des § 13 Abs. 1 Z 5 Oö. Straßengesetz 1991 im Zusammenhang mit § 14 Abs. 3 Oö. Straßengesetz 1991 haben sich als jeweils zumutbar erwiesen, neben im Übrigen geringfügig günstigen Aspekten für die Bf, insbesondere wegen der projektierten Abrückung des Straßenverlaufes von ihrem Wohnhaus auf Grundstück Nr. bbb, wo nunmehr gegenüber einem direkten Anschließen der Straße, wie derzeit gegeben, nunmehr ein Abstand von 1,3 m gewählt werden konnte.
Die geäußerten Aspekte im Zusammenhang mit Immissionen aufgrund von ungünstigen Wasserabflussverhältnissen konnten aber letztlich unter Einbindung der Sachverständigen insoweit aufgeklärt werden, als die konkrete Ausführung der Straße auch jedenfalls Möglichkeiten bietet, die für die Bf keinerlei nachteilige Auswirkungen haben und bleibt auch die leichte Zugänglichkeit zum Nebengebäude des Wohngebäudes auf Grundstück Nr. fff gegenüber ihrem Wohnhaus auf Grundstück bbb weiterhin ohne relevante Hindernisse zugänglich.
Insbesondere ist auszuführen, dass laut mehrfach bestätigten amtssachverständigen Stellungnahmen sowie Befund und Gutachten bezüglich zu erwartendem Verkehrslärm in Relation zum gegenständlichen Widmungsmaß für Lärmbelästigungen für Wohngebiet zur Tagzeit - auch bei Annahme von ungünstigsten Verkehrsverhältnissen jeweils für die Bf lediglich zumutbare Beeinträchtigungen entstehen, was auch für die lufttechnische Immissionsprognose gilt.
Gleichwohl ist noch einmal festzuhalten, dass den abstrakt durchaus tauglichen und keinen inneren Widerspruch bildenden Ausführungen der beigezogenen Amtssachverständigen auch nicht auf gleicher fachlicher Ebene begegnet wurde und den Einwendungen somit schon von daher keine unmittelbare Relevanz deswegen zugebilligt werden konnte, da dies nur im Falle möglich wäre, in welchem die, wenn auch allenfalls laienhaft vorgebrachten, Einwendungen geeignet gewesen wären, die gutachtlichen Stellungnahmen konkret entscheidend zu erschüttern, was sie aber nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes insoferne nicht taten, als die Einwendungen der Bf, und zwar, nachfolgend, jeweils fachtechnisch korrekt abgehandelt wurden.
Es wurden nämlich entsprechend fachlich untermauerte Entgegnungen zu sämtlichen kritischen Aspekten, insbesondere im Zusammenhang mit vermehrtem Verkehrsaufkommen, gemacht, welche somit Antwortcharakter annahmen und

ergibt sich für das Landesverwaltungsgericht in diesem Zusammenhang nicht, dass diesbezüglich wesentliche Aspekte und Fragen etwa nicht abgehandelt worden wären oder ungeklärt blieben oder etwa unkorrekt waren.
Unter Bezugnahme auf jene der Bf im straßenrechtlichen Verfahren nach § 14 Abs. 3, in Vermerk § 13 Abs. 1, zustehenden Parteirechte hat sich somit ein Bild ergeben, wonach kein Versagungsgrund nach dem Oö. Straßengesetz 1991 hervorgekommen ist, was nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichts bereits die belangte Behörde zutreffend erkannt hat, weshalb spruchgemäß zu entscheiden war.

V. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinn des Art 133 Abs. 4 BVG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukäme. Auch ist nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Oberstreich nicht etwa von der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abgegangen worden, noch ist von einer uneinheitlichen Rechtsprechung bezüglich den von der Bf aufgeworfenen Aspekten auszugehen, da insbesondere bezüglich der subjektiven Rechte im Rahmen eines straßenrechtlichen Verfahrens, und zwar, auch für die oberösterreichische Rechtslage, mehrfache Judikatur besteht, welche letztlich die entscheidenden gesetzlichen Bestimmungen, des Oö. Straßengesetz 1991 betreffend die Parteirechte als Anrainer betreffend den Anrainerbegriff sowie den Begriff Eigentümer eines betroffenen Grundstückes und insbesondere deren geschützte Rechtsposition im Zusammenhang mit § 13 Abs. 1 und § 14 Abs. 3 letztlich klar erläutert haben.

## **R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g**

Gegen diese Entscheidung besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 340 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu

Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

**H i n w e i s**

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Dr. Kapsammer