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-653254/19/JK

Datum:
Linz, 11. Juni 2025

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

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Mag. Kriegner über die Beschwerde der A__, vertreten durch Dr. B__ gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Wels-Land vom 14.08.2024, GZ: BHWLVerk-2024-99759/17-Al, betreffend Feststellung nach § 35 Abs 3 Straßenverkehrsordnung 1960 nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

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:

I.1. Mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Wels-Land (im Folgenden: belangte Behörde) vom 14.08.2024, GZ: BHWLVerk-2024-99759/17-Al, wurde festgestellt, dass durch die von der nunmehrigen Beschwerdeführerin (im Folgenden: Bf) beantragte Werbetafel (LED-Werbeanlage) am im Spruch näher bezeichneten Standort eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs in beide Fahrtrichtungen regelhaft zu erwarten ist.
Begründend führt die belangte Behörde aus, die Bf habe mit Schreiben vom 27.02.2024 in Zusammenhang mit der geplanten Errichtung einer LED-Werbetafel (LED-Werbeanlage) im Stadtgebiet von C__ die Erlassung eines Feststellungsbescheides gemäß § 35 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) beantragt. Aus dem von der belangten Behörde in weiterer Folge eingeholten verkehrstechnischen Gutachten könne abgeleitet werden, dass der geplante Standort in einem Bereich, der dem Sachverständigendienst aufgrund der Unfallstatistik bereits seit mehr als 5 Jahren als Unfallhäufungsstelle bekannt sei, zu verorten sei. Hierbei seien weitere Faktoren wie das hohe Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Die im April 2024 durchgeführte verdeckte Verkehrsmessung habe eine durchschnittliche Anzahl von knapp 22.000 Fahrzeugen pro Tag für den verfahrensgegenständlichen Bereich der B1 ausgewiesen. Schon alleine aus diesem Umstand lasse sich ableiten, dass eine zusätzliche Ablenkung der Verkehrsteilnehmer durch eine Werbeanlage – auch im Hinblick auf sog. Stoßzeiten im Berufsverkehr – äußerst kritisch zu beurteilen sei. Der verkehrstechnische Amtssachverständige sehe hier unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten ebenfalls einen Zusammenhang mit dem hohen Kolonnenanteil der Fahrzeuge auf der B1 sowie den nahen Verflechtungsstrecken und der VLSA-Kreuzung. Aus dem vorliegenden verkehrstechnischen Gutachten gehe zweifelsfrei hervor, dass unter Berücksichtigung der gesamthaften Gemengelage regelhaft aus beiden Fahrtrichtungen kommend und somit für beide Seiten der beantragten LED-Videowall eine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs zu erwarten sei. Entsprechend der Sach- und Rechtslage sowie unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) und der diesbezüglich zu beachtenden Judikatur sei daher spruchgemäß zu entscheiden gewesen.

I.2. Gegen diesen Bescheid erhob die rechtsfreundlich vertretene Bf rechtzeitig Beschwerde und bringt darin zusammengefasst vor, die belangte Behörde stütze ihren Bescheid begründend auf das Gutachten des Amtssachverständigen. Das Gutachten des Amtssachverständigen sei jedoch unschlüssig, widersprüchlich und – in Teilen – nicht überprüfbar. Der Sachverständige habe festgestellt, dass im gemessenen Zeitraum 23.04. bis 29.04.2024 152.348 Fahrzeuge die Messstelle

durchgefahren seien, was einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 21.768 Fahrzeugen entspreche. Der Sachverständige habe weiters ausgeführt, dass in den letzten fünf Jahren auf der B1 zwischen Straßenkilometer 202,440 bis 202,720 vier Unfälle mit Personenschaden registriert worden seien und zwar drei Auffahrunfälle und ein Unfall im Begegnungsverkehr. Für die Vorjahre werde vom Sachverständigen eine Unfallhäufungsstelle behauptet, aber nicht nachgewiesen. Führe man sich das hohe – vom Sachverständigen ermittelte – tägliche Verkehrsaufkommen vor Augen, seien die dann später vom Sachverständigen angeführten gutachterlichen Ausführungen, dass es zu einer nicht tolerierbaren zusätzlichen Erhöhung von Auffahrunfällen bei Aufstellung der LED-Anlage kommen würde, nicht nachzuvollziehen. Gemessen an der täglichen Verkehrsfrequenz seien die genannten vier Unfälle in den letzten fünf Jahren als äußerst gering einzustufen. Hinzu komme, dass durch die Sperrlinie Überholmanöver ohnehin nicht möglich seien und auch der Abstand zur Ampelanlage weit genug sei, dass es nicht zu überraschenden Rückstaus etc. am Aufstellungsort komme. Die Behauptung, dass es sich um eine Unfallhäufungsstelle handle, sei durch nichts belegt, wobei auf die zitierte Rechtsprechung zur Schlüssigkeit und Prüfbarkeit eines Gutachtens verwiesen werde. Dass bei vier Verkehrsunfällen in fünf Jahren bei einer täglichen Verkehrsfrequenz von 21.768 Fahrzeugen noch immer von erhöhten Gefahren ausgegangen werde, sei nicht nachvollziehbar. Zudem nehme weder der Sachverständige noch die Behörde Bezug auf die Bestimmungen der RVS, die einen einheitlichen Rahmen zur Beurteilung der Sicherheit des Straßenverkehrs bilden würden. Aufgrund der offensichtlichen Unschlüssigkeit und Widersprüchlichkeit des Gutachtens hätte die Erstbehörde nicht ohne weiteres von den Ausführungen im Amtssachverständigengutachten ausgehen dürfen und dieses kritisch zu hinterfragen bzw. allenfalls einen weiteren Gutachter mit der Begutachtung zu beauftragen gehabt. Eine Änderung der Werbeanlage iSd § 35 Abs 1 lit a StVO 1960 habe die Behörde offenkundig gar nicht geprüft und damit das Verfahren mit einem weiteren Verfahrensmangel belastet. Die Bf beantragte, eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle durchzuführen und den angefochtenen Bescheid insofern abzuändern, dass ihrem Ansuchen auf Erlassung eines Feststellungsbescheides gemäß § 35 StVO 1960, dass von der LED-Werbetafel keine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs ausgehe, stattgegeben werde. Eventuell wolle der angefochtene Bescheid behoben werden.

I.3. Mit Schreiben vom 11.09.2024 legte die belangte Behörde die Beschwerde samt dem Bezug habenden Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich vor. Eine Beschwerdevorentscheidung wurde nicht erlassen.

I.4. Nach Anberaumung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung wurde dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich von der Rechtsvertretung der Bf mit Eingabe vom 18.02.2025 die Auflösung des Vollmachtsverhältnisses zur Bf angezeigt.

I.5. Am 24.02.2025 führte das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich eine öffentliche mündliche Verhandlung, an der Vertreter der belangten Behörde und der dem Beschwerdeverfahren beigezogene verkehrstechnische Amtssachverständige DI D__ teilnahmen, durch. Seitens der Bf blieb die Verhandlung unbesucht.

I.6. Mit Schreiben vom 03.03.2025 wurde seitens der Bf die Übermittlung des Tonbandprotokolls betreffend die durchgeführte mündliche Verhandlung beantragt.

I.7. Mit Eingabe vom 11.03.2025 gaben die vormaligen Rechtsvertreter der Bf bekannt, dass sie von der Bf wiederum mit ihrer rechtsfreundlichen Vertretung beauftragt und bevollmächtigt wurden und erstatteten eine Stellungnahme zu den gutachterlichen Äußerungen des verkehrstechnischen Amtssachverständigen in der mündlichen Verhandlung.

I.8. Mit Schreiben vom 24.03.2025 ersuchte das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich den beigezogenen Amtssachverständigen um Beantwortung ergänzender Fragen.

I.9. Mit Eingabe vom 04.04.2025 erstattete der verkehrstechnische Amtssachverständige eine ergänzende Stellungnahme, die den Parteien im Rahmen des Parteiengehörs zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme übermittelt wurde.

I.10. Mit E-Mail vom 11.04.2025 wurde seitens der Bf eine Äußerung zur obigen Stellungnahme des Amtssachverständigen, wonach die vorliegenden verkehrstechnischen Gutachten nach wie vor unschlüssig seien, erstattet. Zudem wurde die Übermittlung der vom Amtssachverständigen in seiner Stellungnahme vom 04.04.2025 angeführten Messdaten sowie der jährlichen und dreijährigen Datenaufzeichnungen der Statistik Austria und des Kuratoriums für Verkehrssicherheit beantragt.

I.11. Mit E-Mail des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich vom 07.05.2025 wurden den Parteien die Unfallstatistikberichte, die auf den kostenpflichtigen Daten der Statistik Austria mit teilweiser Überarbeitung durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit basieren, zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme übermittelt.

I.12. Mit Schreiben vom 12.05.2025 teilte der Rechtsvertreter der Bf mit, der Amtssachverständige möge ersucht werden, die wesentlichen Passagen aus den übermittelten Unterlagen laut Punkt I.11. zu benennen und allenfalls zu markieren. Es sei sowohl der Kanzlei als auch der Bf nicht zumutbar, aus hunderten Seiten die wesentlichen Stellen herauszusuchen und sei dies Aufgabe des Sachverständigen.

Zudem wurde nochmals darauf hingewiesen, dass sowohl die Stadtgemeinde C__ als auch die örtlich zuständige Polizeiinspektion gegen das ggst. Projekt keinerlei Bedenken geäußert hätten. Dass der Amtssachverständige nun erneut die wesentlichen Punkte und Zeiträume zur Beurteilung nicht benenne, sondern Berichte, aus denen sich das Gericht und die Parteien die notwendigen Daten selbst heraussuchen sollen, übermittle, zeige, dass eine Unfallhäufungsstelle im Sinne der Definition jedenfalls nicht vorhanden sei.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

II.1. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorgelegten Verwaltungsakt, insbesondere in das darin einliegende verkehrstechnische Gutachten des E__ vom 18.06.2024, die Beschwerde und die ergänzenden Stellungnahmen des vom Gericht beigezogenen Amtssachverständigen DI D__ und der Bf sowie Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 24.02.2025, im Rahmen derer DI D__ ein Gutachten zur Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs durch die ggst. beantragte LED-Werbetafel erstattete. An der mündlichen Verhandlung nahmen Vertreter der belangten Behörde teil. Seitens der Bf erschien niemand zur Verhandlung.

II.2. Es steht folgender entscheidungsrelevanter Sachverhalt fest:

II.2.1. Die Bf beabsichtigt, eine LED-Werbetafel bzw. LED-Videowall an der B1 Wiener Straße, bei Str.km. 202,6 – 20,00 m rechts i.S.d. Kilometrierung auf dem Grundstück Nr. aaa, EZ bbb, KG ccc C__, an der Liegenschaftsadresse F-Straße, zu errichten. Die Aufstellung der LED-Werbetafel erfolgt nördlich der B1 und ist doppelseitig, damit in jede Fahrtrichtung sichtbar. Der Abstand der Anlage von der straßenseitigen Außenkante zum Fahrbahnrand beträgt mindestens 8 m und deren Höhe 3,80 m über der dortigen Lager- und Parkfläche. Die Fläche der LED-Werbetafel beträgt 8,75 m² (3,50 m x 2,50 m). Es ist eine Einschaltzeit von 06:00 bis 22:00 Uhr beabsichtigt und sollen wechselnde Bild-Sujets (keine Videos) mit Wechsel-Frequenz von mindestens 10 Sekunden erfolgen. Der Einblendungseffekt (Aufbauzeit) ist größer 3 Sekunden [Projektunterlagen; verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024].

Bei der B1 G-Straße handelt es sich um eine Landesstraße der Kategorie B. Die beabsichtigte Positionierung der LED-Werbeanlage befindet sich im Freiland und gilt in diesem Bereich eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 70 km/h. Die beiden Fahrspuren sind mittels Sperrlinie getrennt, damit ist ein Überholen verboten. Weiters befindet sich ca. bei Strkm. 202,393 eine Kreuzung, die durch eine Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) geregelt ist. Der Haltepunkt in Richtung H__ ist ca. bei Str.km. 202,416. Die Verflechtungsstrecke in Richtung H__ beginnt ca.

bei Str.km. 202,510 und jene Richtung I__ ca. bei Str.km. 202,732 bzw. endet hier eine Verflechtungsstrecke in Richtung H__. Die ggst. zur B1 positionierte LED-Werbeanlage mit einer bespielten Fläche von 8,75 m² und einer Entfernung von 8 m ist von der B1 deutlich zu erkennen und dem Umfeld der Straße zuzuordnen [verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024].

II.2.2. Die doppelte Anhaltestrecke im Ausmaß von (im vorliegenden Fall) 140 m vor und nach der ggst. LED-Werbetafel liegt im Bereich von Str.km. 202,440 bis 202,720 [verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024; ergänz. fachliche Stellungahme DI D__, ON 12 verwg. Akt; RVS].

Laut Unfallstatistik-Bericht 2014 stellte der Bereich auf der B1 Wiener Straße C__ von Str.km. 202,330 bis 202,490 eine Unfallhäufungsstelle dar [Unfallstatistik-Bericht 2014, S. 107, Punkt Nr. 3; ON 7 verwg. Akt S. 4; verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024].

Laut Unfallstatistik-Bericht 2015 stellte der Bereich auf der B1 G-Straße in C__ von Str.km. 202,330 bis 202,500 eine Unfallhäufungsstelle dar [Unfallstatistik-Bericht 2015, S. 109, Punkt Nr. 3; ON 7 verwg. Akt S. 4; verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024].

Laut Unfallstatistik-Bericht 2016 stellte der Bereich auf der B1 G-Straße in C__ von Str.km. 202,380 bis 202,500 eine Unfallhäufungsstelle dar [Unfallstatistik-Bericht 2016, S. 109, Punkt Nr. 2; ON 7 verwg. Akt S. 4; verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024].

Laut Unfallstatistik-Bericht 2017 stellte der Bereich auf der B1 G-Straße in C__ von Str.km. 202,385 bis 202,500 eine Unfallhäufungsstelle dar [Unfallstatistik-Bericht 2017, S. 107, Punkt Nr. 2; ON 7 verwg. Akt S. 4; verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024].

Laut Unfallstatistik-Bericht 2019 stellte der Bereich auf der B1 G-Straße in C__ von Str.km. 202,290 bis 202,510 eine Unfallhäufungsstelle dar [Unfallstatistik-Bericht 2019, S. 109, Punkt Nr. 4; ON 7 verwg. Akt S. 4; verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024].

Laut dem Verkehrssicherheitsbericht 2020, UHS Bezirk J__, stellte der Bereich auf der B1 G-Straße in C__ von Str.km. 202,290 bis 202,510 eine Unfallhäufungsstelle dar [Verkehrssicherheitsbericht 2020, UHS Bezirk J__, Punkt Nr. 3; ON 7 verwg. Akt S. 4; verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024].

Laut der Aufstellung „Unfallhäufungsstellen 2021, Bezirk J__" stellte der Bereich auf der B1 G-Straße in C__ von Str.km. 202,200 bis 202,420 eine

Unfallhäufungsstelle dar [Aufstellung „Unfallhäufungsstellen 2021, Bezirk J__", Punkt Nr. 2; ON 7 verwg. Akt S. 4; verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024].

Laut der Aufstellung „Unfallhäufungsstellen, Bezirk J__, 2022" stellte der Bereich auf der B1 G-Straße in C__ von Str.km. 202,158 bis 202,400 eine Unfallhäufungsstelle dar [Aufstellung „Unfallhäufungsstellen, Bezirk J__, 2022", Punkt Nr. 4; ON 7 verwg. Akt S. 4; verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024].

II.2.3. Dem Gutachten des im Behördenverfahren beigezogenen verkehrstechnischen Amtssachverständigen Rainer Wintersberger vom 18.06.2024 kann Nachstehendes entnommen werden:
„[…]
Straßen- und Anlageverhältnisse betreffend der LED-Videowall:
[…]
Um genaue Daten zu erhalten, wurde in jede Fahrtrichtung eine verdeckte Geschwindigkeitsmessung samt Verkehrsmengenerfassung durchgeführt. Diese wurden bei Straßenkilometer 202,575 positioniert.

Gemessen wurde im Zeitraum vom 23. April bis 29. April 2024. In diesem Zeitraum durchfuhren insgesamt 152.348 Fahrzeuge die Messstelle, was einem durchschnittlichen täglichen Verkehr DTV – von 21.768 Fahrzeugen/24h entspricht. Für die Beurteilung weiter relevant ist der Anteil des Kolonnenverkehrs welcher mit 82% bzw. 77 % auf ein generell dichtes Verkehrsgeschehen hindeutet und auch auf die Nähe zur VLSA-Kreuzung und im Westen zur Kreuzung mit der G-Straße zurückzuführen ist.

Aus dem Signalzeitenplan der VLSA-Anlage lässt sich jene Rückstaulänge ermitteln, die leistungsfähig abgewickelt werden kann. Diese beträgt ca. 120m.

Im Einzelfall kann die Rückstaulänge jedoch in Abhängigkeit von Verkehrsüberlastung, Dynamik der grünen Welle etc. von dem oben genannten Wert stark abweichen.
[…]
Unfalldaten LED-Videowall B1, Str.Km. 202,6 – 20,00 m:
Gemäß RVS 05.06.11 unter Punkt 4,7 ist die Positionierung im Bereich einer Risikozone bzw. Unfallhäufungsstelle zu beurteilen:
Es wurde der Bereich innerhalb der doppelten Anhaltestrecke vor und nach der VIT betrachtet. Das ist der Bereich von Strkm 202,440 bis 202,720

Das Unfallgeschehen zeigt im beantragten Bereich Auffälligkeiten in Bezug auf sogenannte Unfallhäufungspunkte. Es wurde die Daten ab 2014 betrachtet.
Im Jahr 2014 war der Bereich bis Strkm 202,490 eine Unfallhäufungsstelle.
Im Jahr 2015 bis 2017 war der Bereich bis Strkm 202,500 eine Unfallhäufungsstelle.
Im Jahr 2019 und 2020 war der Bereich bis Strkm 202,510 eine Unfallhäufungsstelle.

Im Jahr 2021 war der Bereich bis Strkm bis 202,420 und im Jahr 2022 bis Strkm bis 202,400 zwar schon außerhalb der doppelten Anhaltestrecke aber trotzdem noch sehr nahe bei diesem Bereich.

Im Betrachtungszeitraum der letzten 5 Jahre (Unfälle werden immer 5 Jahre rückwirkend betrachtet), vom 01.01.2018 bis 31.12.2022 (KFV Datenmaterial steht derzeit nur bis Ende 2022 zur Verfügung), wurden auf der B1 zwischen Strkm 202,440 bis 202,720 (doppelte Anhaltestrecke vor und nach der VIT) vier Unfall mit Personenschaden registriert. Drei Auffahrunfälle und ein Begegnungsunfall. Diese Unfälle mit Personenschaden sind auf Ablenkung und zu geringem Sicherheitsabstand zurückzuführen.

Gutachten:
Für die verkehrstechnische Beurteilung werden auch (dem Stand der Technik entsprechend) die Standortkriterien in der RVS 05.06.11 bzw. ergänzend 05.06.12 berücksichtigt. Den darin beschriebenen Regeln für die Positionierung von VIT (Visuellen Informationsträgern), zu welchen die gegenständliche Werbeanlage zu zählen ist, wird eine höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h zugrunde gelegt. Es ist daher das im gegenständlichen Fall vorliegende Geschwindigkeitsniveau von rund 70 km/h miteinzubeziehen.

Insbesondere die Regeln für die Positionierung im Bereich einer Risikozone bzw. Unfallhäufungsstelle sind für den gegenständlichen Fall von Bedeutung. Die Errichtung von VIT als teilweise-dynamische Anlage ist innerhalb der doppelten Anhaltestrecke vor und nach einer Unfallhäufungsstelle (bzw. überdurchschnittlichen Unfallkennzahlen) unzulässig.

Die Erhebungen von Unfallzahlen, die Betrachtung der dortigen Anlageverhältnisse und die Durchführung einer verdeckten Messung dienen der verkehrstechnischen Einordnung des gegenständlichen Straßenabschnittes.

Bei dieser zur B1 positionierten LED-Anlage mit einer bespielten Fläche von 8,75 m² und einer Entfernung von 8 m, ist diese von der B1 deutlich zu erkennen, was ja Ziel einer Werbeeinrichtung ist und somit ist diese LED dem Umfeld einer Straße zuzuordnen.

Nach Auswertung der Erhebungen ist festzuhalten, dass in jenem Bereich, in welchem die geplante LED-Anlage wahrnehmbar ist, sich bereits mehrere gleichartige Unfälle (Auffahrunfälle) ereignet haben und auch in den letzten Jahren eine Unfallhäufungsstelle innerhalb der doppelten Anhaltestrecke gegeben ist.

Hier wird ein Zusammenhang mit dem hohem Kolonnenanteil der Fahrzeuge auf der B1 sowie der nahen Verflechtungsstecken und der VLSA-Kreuzung gesehen. Auch ein erhöhter ‚Verkehrsdruck' aufgrund des vergleichsweisen hohen Verkehrsaufkommens und der daraus abzuleitenden hohen Verkehrsbedeutung der B1 sind zu nennen.

Innerhalb einer Fahrzeugkolonne werden meist verringerte Sicherheitsabstände eingehalten, weshalb eine erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker auf dem vorausliegenden Verkehrsgeschehen liegen soll.
Die geplante LED-Anlage liegt im Nahbereich dieser beiden Kreuzungen mit VSLA-Anlage bzw. den Verflechtungsstrecken und würde daher eine zusätzliche potentielle Ablenkungsquelle in einem Abschnitt darstellen, welcher bereits im Bestand ein auffälliges Unfallgeschehen aufweist und aufgrund seiner Anlageverhältnisse eine erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker erfordert.

Besonders durch die Staubildung, ausgelöst durch die VLSA Anlage, welche teilweise bis in den Nahbereich der positionierten VIT reicht und auch der starke Kolonnenverkehr in Richtung I__ erhöht die Gefahr von Auffahrunfällen in beide Fahrtrichtungen. Daher ist es für die Verkehrsteilnehmer besonders wichtig sich ganz auf das dortige Verkehrsgeschehen zu konzentrieren.

Auch an der dortigen Sperrlinie ist zu erkennen, dass dort ein Überholen untersagt wird, damit sich jeder Verkehrsteilnehmer vorwiegend nur auf den vor ihm fahrenden Verkehrsteilnehmer konzentriert.

Aufgrund der obigen Argumentation kann aus fachlicher Sicht durch die Errichtung der geplanten LED-Anlage eine negative Auswirkung auf das Unfallgeschehen keinesfalls ausgeschlossen werden.
Durch eine weitere Ablenkungsquelle im Annäherungsbereich der jeweiligen Kreuzung ist in einem Staubereich und bei Kolonnenverkehr, mit einer Verschlechterung der Situation und daher mit einer zusätzlichen Erhöhung von Auffahrunfällen zu rechnen und somit wäre in einem Abschnitt der bereits im Bestand eine Unfallhäufung aufweist, die Verkehrssicherheit zusätzlich beeinträchtigt.

Aus fachlicher Sicht ist durch das geplante Vorhaben eine zusätzliche Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs zu erwarten. […]
[verkehrstechn. Gutachten vom 18.06.2024]

II.2.4. Dem Gutachten des vom Landesverwaltungsgericht beigezogenen verkehrstechnischen Amtssachverständigen DI D__ in der mündlichen Verhandlung kann Folgendes entnommen werden:
„[…]
Für die Beurteilung der gegenständlichen Werbeanlage sind die RVS 05.06.11 und 05.06.12 relevant. Für die Festlegung oder die Definition einer Unfallhäufungsstelle wäre es die RVS 02.02.21.
Ausschlusskriterien sind in der RVS 05.06.11 unter Punkt 4.7 mit der Bezeichnung ‚Positionierung im Bereich einer Risikozone Unfallhäufungsstelle' enthalten.
Punkt 4.7 lautet wie folgt:
‚Vor einer Risikozone ist generell zur Beurteilung die Annäherungsentfernung entsprechend der Anhaltestrecke bei mittlerer Verzögerung heranzuziehen. Innerhalb der mittleren Anhaltestrecke dürfen teilweise-dynamische VIT im 30 Grad-Sichtkegel nicht errichtet werden.
Die Errichtung von VIT ist unzulässig:
[…]
- innerhalb der doppelten Anhaltestrecke vor und nach einer Unfallhäufungsstelle als teilweise-dynamische Anlage in einer unfallrelevanten Fahrtrichtung bzw. an einer Stelle mit allgemein gültigen, überdurchschnittlichen Unfallkennzahlen
[…]`

Hier ist für den vorliegenden Fall der zweite aufgezählte Punkt relevant. Die Unfallhäufungsstellen ergeben sich aus einer Erhebung des Amtes der Oö. Landesregierung. Dort werden jährlich für jeden Bezirk, für ganz Oberösterreich, die Unfallstellen ermittelt und ausgewertet. Darin ist die gegenständliche VLSA schon sehr

lange als Unfallhäufungsstelle drinnen. Im Gutachten von Herrn Wintersberger wurden die Unfallhäufungsstellen bis ins Jahr 2014 zurück betrachtet. In der RVS ist auch verordnet, dass eine doppelte Anhaltestrecke 140 Meter beträgt. Und da kommen wir mit dem geplanten Standort, wenn man sich alle Unfallhäufungsstellen anschaut, hinein. In den Jahren 2014, 2015, 2017, 2019, 2020 ist man ausgehend von der in diesen Jahren festgestellten Unfallhäufungsstelle jedenfalls mit dem gegenständlichen Standort in diesem 140 Meter doppelten Anhaltestreckenbereich drin gelegen. In den Jahren 2021 und 2022 lag auch eine Unfallhäufungsstelle im gegenständlichen Bereich vor, jedoch lag diese in diesen Jahren nicht in dem 140 Meter Bereich. Daraus folgt die verkehrstechnische Schlussfolgerung, dass es sich jedenfalls bei der Strecke am geplanten Standort um einen Risikobereich handelt. In der RVS 05.06.12 sind lichttechnische Parameter enthalten. Im vorliegenden Fall stellt sich jedoch ein Standortproblem dar, sodass schon ein Ausschließungsgrund nach der RVS 05.06.11 zum Tragen kommt.
[…]
Da es sich gegenständlich um eine Standortfrage handelt, ist es auch durch eine Abänderung des Projekts nicht möglich, dass die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird. Da müsste schon der ganze Standort dieser Werbeanlage geändert werden. Und das geht eben auf dieser beantragten Parzelle nicht mehr.
[…]"

Laut dem Amtssachverständigen lässt bereits die Nähe zu einer Unfallhäufungsstelle die ggst. LED-Werbeanlage am ggst. Standort als Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erscheinen [verkehrstechn. Gutachten vom 24.02.2025, ON 7 verwg. Akt].

Die geplante LED-Werbeanlage liegt innerhalb der doppelten Anhaltestrecke (bei 70 km/h entspricht das einer Strecke von 140 m) vor bzw. nach einer langjährigen Unfallhäufungsstelle. Bei einem langjährigen Bestand einer Unfallhäufungsstelle ist jedenfalls auch die leicht unterschiedliche Ausdehnung von zeitlich zurückliegenden Unfallhäufungsstellen zu berücksichtigen [ergänz. fachliche Stellungahme DI D__, ON 12 verwg. Akt]. Bei Unfallhäufungsstellen ist die Historie zu berücksichtigen und auch der Zusammenhang der Unfallhäufungsstelle mit den jeweiligen Anlageverhältnissen. Es würde sich damit keine Änderung an der fachlichen Beurteilung, wonach die geplante Werbeanlage am beabsichtigten Standort eine (zusätzliche) Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit darstellen würde, ergeben, wenn die ggst. LED-Werbeanlage im Jahr 2023 erneut nicht innerhalb der doppelten Anhaltestrecke vor bzw. nach einer Unfallhäufungsstelle bzw. nicht nahe an diesem Bereich liegen würde [ergänz. fachliche Stellungahme DI D__, ON 18 verwg. Akt].

Als weiteren Umstand, der die ggst. LED-Werbeanlage am ggst. Standort als Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erscheinen lässt führte der Amtssachverständige folgenden an:

„[…]
Sehr hohes Verkehrsaufkommen mit rund 22.000 Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden. Und aufgrund der Nähe zur VLSA haben Messungen ergeben, dass der Kolonnenanteil bei rund 80% liegt, was als sehr hoch einzustufen ist und in Verbindung mit der VLSA, also dieser Pulkbewegung, zu sehen ist. Zudem werden in einer Fahrzeugkolonne meist

verringerte Sicherheitsabstände eingehalten, weshalb eine erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker auf dem vorausliegenden Verkehrsgeschehen liegen soll. Die Wirkung einer LED-Anlage ist im ursächlichsten Sinne eine Ablenkung und eine Ablenkung kann man nicht in Einklang bringen mit einer erhöhten Aufmerksamkeit, wenn man einen Kolonnenverkehr hat. Es liegt für mich auch ein Widerspruch zu einer Werbeanlage aufgrund der vorhandenen Anlageverhältnisse dar. Im Konkreten widerspiegelt sich das durch die Anbringung einer Sperrlinie, da die Anlageverhältnisse dort sehr gerade sind und mit hohen Fahrbahnbreiten Überholvorgänge begünstigen würden. Dem wurde schon an der gegenständlichen Stelle mit einer Sperrlinie entgegengetreten.

Aus fachlicher Sicht ist festzuhalten, dass nicht nur die RVS dem gegenständlichen Projekt entgegenstehen, sondern aus verkehrstechnischer Sicht sprechen eben die vorhin von mir aufgezählten Punkte beziehungsweise Defizite gegen die Feststellung, dass diese Anlage zu keiner Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen würde.
[…]"
[verkehrstechn. Gutachten vom 24.02.2025, ON 7 verwg. Akt].

II.2.5. Die Definition einer Unfallhäufungsstelle laut RVS 02.02.21 lautet:

„Die Bewertung einer Unfallstelle als Unfallhäufungsstelle beruht auf zwei Kriterien, von denen eines erfüllt sein muss. Die Prüfung hat über jährliche und dreijährige Datenaufzeichnungen zu erfolgen.

Ein Knoten oder Streckenbereich bis zu einer Länge von 250 m ist als Unfallhäufungsstelle zu bezeichnen, wenn sich an einer Stelle

- mindestens drei gleichartige Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren ereignet haben und der Relativkoeffizient den Wert von 0,8 erreicht oder übersteigt
  oder
- mindestens fünf gleichartige Unfälle (einschließlich Unfälle mit Sachschäden) in einem Jahr ereignet haben."

Punkt 4.7 der RVS 05.06.11 lautet:

„Vor einer Risikozone ist generell zur Beurteilung die Annäherungsentfernung entsprechend der Anhaltestrecke bei mittlerer Verzögerung heranzuziehen. Innerhalb der mittleren Anhaltestrecke dürfen teilweise-dynamische VIT im 30 Grad-Sichtkegel nicht errichtet werden.

Die Errichtung von VIT ist unzulässig:

- wenn Maskierungen von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs innerhalb der Anhaltestrecke vor der Risikozone auftreten, die durch einen hinter der Risikozone vorhandenen VIT entstehen

- innerhalb der doppelten Anhaltestrecke vor und nach einer Unfallhäufungsstelle als teilweise-dynamische Anlage in einer unfallrelevanten Fahrtrichtung bzw. an einer Stelle mit allgemein gültigen, überdurchschnittlichen Unfallkennzahlen

- wenn eine LED-Wand vor und nach einer Gefahrenstelle bzw. einer Unfallhäufungsstelle keine Blendschutzmaßnahme (z.B. Diffusorscheibe oder -folie) aufweist"

II.3.1. Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich widerspruchsfrei aus dem vorgelegten Verwaltungsakt, insbesondere dem darin einliegenden verkehrstechnischen Amtssachverständigengutachten vom 18.06.2024, der Beschwerde und dem Gutachten des vom Landesverwaltungsgericht Oberösterreich beigezogenen verkehrstechnischen Amtssachverständigen samt den von diesem vorgelegten Unterlagen und dessen weiteren fachlichen Stellungnahmen, wobei zu den einzelnen Feststellungen auf die in Klammer angeführten Beweismittel verwiesen wird.

II.3.2. Zur entscheidungsrelevanten Frage, ob durch die Verwirklichung der ggst. geplanten LED-Werbeanlage eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs zu erwarten ist, wurde von der belangten Behörde das verkehrstechnische Amtssachverständigengutachten vom 18.06.2024 eingeholt. In diesem Gutachten führte der Amtssachverständige nach ausführlicher Beschreibung der Lage und Betriebsweise der ggst. LED-Werbeanlage und der Straßen- und Anlagenverhältnisse aus, dass die Errichtung von visuellen Informationsträgern (VIT) als teilweise-dynamische Anlage nach den RVS 05.06.11 innerhalb der doppelten Anhaltestrecke vor und nach einer Unfallhäufungsstelle (bzw. überdurchschnittlichen Unfallkennzahlen) unzulässig sei. Zur Beurteilung der Frage, ob sich die Werbeanlage in den vergangenen Jahren 140 m vor oder nach einer Unfallhäufungsstelle befunden hat, hat der Amtssachverständige dabei der Einfachheit halber den Bereich 140 m vor bzw. nach dem Standort der Werbeanlage bei Str.km. 202,580 (somit von Str.km. 202,440 bis 202,720) betrachtet, da, sofern in diesem Bereich eine Unfallhäufungsstelle liegt, die ggst. Werbeanlage jedenfalls 140 m von dieser Unfallhäufungsstelle entfernt ist.
Laut dem Befund des Amtssachverständigen zeige das Unfallgeschehen im beantragten Bereich Auffälligkeiten in Bezug auf sogenannte Unfallhäufungspunkte, wobei von ihm die Daten ab dem Jahr 2014 betrachtet worden seien. Im Jahr 2014 sei der Bereich bis Str.km. 202,490, in den Jahren 2015 bis 2017 der Bereich bis Str.km. 202,500 und in den Jahren 2019 sowie 2020 der Bereich bis Str.km. 202,510 eine Unfallhäufungsstelle gewesen. Im Jahr 2021 sei der Bereich bis Str.km. 202,420 und im Jahr 2022 bis Str.km. 202,400 außerhalb der doppelten Anhaltestrecke gelegen, aber trotzdem noch sehr nahe bei diesem Bereich.
Zudem führte der Amtssachverständige im Befund seines Gutachtens aus, dass im Zeitraum von 23.04.2024 bis 29.04.2024 bei Str.km. 202,575 in jede Fahrtrichtung eine verdeckte Geschwindigkeitsmessung samt Verkehrsmengenerfassung durchgeführt worden sei. Dabei hätten insgesamt 152.348 Fahrzeuge die Messstelle durchfahren, was einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) – von 21.768 Fahrzeugen/24h entspreche. Weiters sei ein

Anteil des Kolonnenverkehrs von 82% bzw. 77% festgestellt worden, der auf ein generell dichtes Verkehrsgeschehen hindeute und auch auf die Nähe zur VLSA-Kreuzung und im Westen zur Kreuzung mit der G-Straße zurückzuführen sei. Aus dem Signalzeitenplan der VLSA-Anlage lasse sich jene Rückstaulänge ermitteln, die leistungsfähig abgewickelt werden könne, und betrage diese ca. 120 m.
Ausgehend von diesen Tatsachenfeststellungen und unter Bezugnahme auf die Standortkriterien der RVS 05.06.11 kam der Amtssachverständige zusammengefasst zur fachlichen Beurteilung, dass durch eine weitere Ablenkungsquelle im Annäherungsbereich der jeweiligen Kreuzung in einem Staubereich und bei Kolonnenverkehr mit einer Verschlechterung der Situation und daher mit einer zusätzlichen Erhöhung von Auffahrunfällen zu rechnen sei und wäre somit in einem Abschnitt, der bereits im Bestand eine Unfallhäufung aufweise, die Verkehrssicherheit zusätzlich beeinträchtigt. Aus fachlicher Sicht sei daher durch das geplante Vorhaben eine zusätzliche Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs zu erwarten.
II.3.3. Auch der vom Verwaltungsgericht beigezogene verkehrstechnische Amtssachverständige kam – ausgehend von der Aktenlage und dem Befund des im Behördenverfahren eingeholten Gutachtens (was nach höchstgerichtlicher Rechtsprechung zulässig ist, vgl. VwGH 02.06.1992, 89/07/0044; VwSlg 14.363 A/1995; 04.05.1999, 97/08/0061; 27.06.1956, 313/54; VwSlg 13.578 A/1992) sowie der RVS 05.06.11, Punkt 4.7 – zur fachlichen Beurteilung, dass die ggst. LED-Werbeanlage am beabsichtigten Standort in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017, 2019 und 2020 im 140 m-Bereich (doppelte Anhaltestrecke) nach einer Unfallhäufungsstelle und in den Jahren 2021 und 2022 sehr nahe am 140 m-Bereich nach einer Unfallhäufungsstelle gelegen sei und die geplante LED-Werbetafel im Falle ihrer Verwirklichung bereits allein aufgrund dieser Nähe zu langjährigen Unfallhäufungsstellen eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit darstellen würde. Dabei erläuterte der Amtssachverständige in der mündlichen Verhandlung ausführlich die in den Jahren 2014 bis 2022 im unter Bezugnahme auf die RVS 05.06.11 (doppelte Anhaltestrecke vor bzw. nach einer Unfallhäufungsstelle) relevanten Straßenbereich liegenden Unfallhäufungsstellen, legte in der mündlichen Verhandlung auch vom Amt der Oö. Landesregierung erhobene Unfallaufstellungen vor und erörterte, weshalb die Errichtung der ggst. LED-Werbeanlage am geplanten Standort eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit bereits aufgrund der Nähe zu Unfallhäufungsstellen im relevanten Bereich darstellen würde.
Der Amtssachverständige führte in der Verhandlung auf Basis des Befundes des erstinstanzlichen Gutachtens weiters aus, dass im relevanten Bereich ein sehr hohes Verkehrsaufkommen mit rund 22.000 Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden herrsche. Es liege ein als sehr hoch einzustufender Kolonnenanteil bei rund 80% vor. Er traf die fachliche Schlussfolgerung, dass in einer Fahrzeugkolonne meist verringerte Sicherheitsabstände eingehalten werden würden, weshalb eine erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker auf dem vorausliegenden Verkehrsgeschehen liegen solle. Die Wirkung einer LED-Anlage sei im

ursächlichsten Sinne eine Ablenkung, die nicht in Einklang mit einer erhöhten Aufmerksamkeit bei Kolonnenverkehr gebracht werden könne. Laut dem vom Verwaltungsgericht beigezogenen Amtssachverständigen liege fallbezogen auch ein Widerspruch in Hinblick auf die Errichtung der ggst. Werbeanlage aufgrund der vorhandenen Anlageverhältnisse vor. Konkret sei auf der B1 G-Straße eine Sperrlinie angebracht worden, da die Anlageverhältnisse dort sehr gerade seien und mit hohen Fahrbahnbreiten Überholvorgänge begünstigen werden würden. Dem sei laut dem Amtssachverständigen bereits mit einer Sperrlinie entgegengewirkt worden. Aus verkehrstechnischer Sicht – so der Amtssachverständige weiter – würden auch diese Punkte bzw. Defizite gegen die Feststellung, dass die Werbeanlage zu keiner Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen würde, sprechen.

II.3.4. Wenn die Bf in ihrer Beschwerde und im weiteren Beschwerdeverfahren vorgebracht hat, dass sowohl das im Behördenverfahren eingeholte Gutachten als auch das Gutachten des im Beschwerdeverfahren beigezogenen Amtssachverständigen unschlüssig, widersprüchlich und nicht überprüfbar seien, ist dieser Einwand für das Gericht nicht nachvollziehbar.

Nach ständiger Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes muss ein Sachverständigengutachten, das von der Behörde – oder dem Verwaltungsgericht (vgl. in diesem Zusammenhang das Erkenntnis vom 17.11.2015, Ra 2015/03/0058, mwN) – ihrer Entscheidung zu Grunde gelegt wird, einen Befund und das Gutachten im engeren Sinn enthalten sowie ausreichend begründet sein. Der Befund besteht in der Angabe der tatsächlichen Grundlagen, auf denen das Gutachten (im engeren Sinn) aufbaut, und der Art, wie sie beschafft wurden. Während somit der Befund die vom Sachverständigen vorgenommenen Tatsachenfeststellungen enthält, bilden die Schlussfolgerungen des Sachverständigen aus dem Befund, zu deren Gewinnung er seine besonderen Fachkenntnisse und Fähigkeiten benötigt, das Gutachten im engeren Sinn. Die Behörde hat – im Rahmen ihrer Pflicht zur amtswegigen Ermittlung des entscheidungswesentlichen Sachverhaltes – ein Gutachten eines Sachverständigen auf seine Richtigkeit, Vollständigkeit und Schlüssigkeit hin zu prüfen und ist dabei auch gehalten, sich im Rahmen der Begründung des Bescheides mit dem Gutachten auseinander zu setzen und es entsprechend zu würdigen. Die Parteien haben die Möglichkeit, Unvollständigkeiten und Unschlüssigkeiten eines Gutachtens im Rahmen des Verfahrens der Behörde aufzuzeigen oder einem Gutachten (etwa durch Beibringung eines eigenen Gutachtens) auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten (vgl. VwGH 28.06.2017, Ra 2017/09/0015, 16.02.2017, Ra 2016/05/0026; 04.07.2016, Ra 2016/04/0057; 27.04.2016, Ra 2015/10/0076).

Das im Behördenverfahren eingeholte verkehrstechnische Gutachten enthält sowohl einen Befund als auch ein Gutachten ieS. Im Befund legte der

Amtssachverständige dar, dass er in Hinblick auf das Unfallsgeschehen im beantragten Bereich die Daten bis 2014 erhoben hat und führte die konkreten Unfallhäufungsstellen in den Jahren 2014 bis 2017 und 2019 bis 2022 an. Weiters kann dem Befund entnommen werden, dass vom Amtssachverständigen im Zeitraum von 23.04.2024 bis 29.04.2024 bei Str.km. 202,575 in jede Fahrtrichtung eine verdeckte Geschwindigkeitsmessung samt Verkehrsmengenerfassung durchgeführt wurde und dabei insgesamt 152.348 Fahrzeuge die Messstelle durchfahren haben, was einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) – von 21.768 Fahrzeugen/24h entspricht. Weiters wurde ein Anteil des Kolonnenverkehrs von 82% bzw. 77 %, der auf ein generell dichtes Verkehrsgeschehen hindeutet, festgestellt. Der Amtssachverständige im Behördenverfahren hat damit sowohl die Grundlagen, auf die sein Gutachten ieS. aufbaut (insbesondere Darlegung des in Hinblick auf das Unfallgeschehen relevanten Bereichs der B1 Wiener Straße unter Angabe der Kilometrierung, konkrete Anführung der Unfallhäufungsstellen von 2014 bis 2017 und 2019 bis 2022 mit Kilometerangabe, Durchfahrt von 152.348 Fahrzeugen an der Messtelle, Kolonnenanteil von 82% bzw. 77%, konkrete Rückstaulänge) als auch die Art wie diese Grundlagen beschafft wurden (verdeckte Geschwindigkeitsmessung samt Verkehrsmengenerfassung im Zeitraum von 23.04.2024 bis 29.04.2024 bei Str.km. 202,575 in jede Fahrtrichtung) offengelegt. Im Übrigen wird von der Bf in Bezug auf die verdeckte Geschwindigkeitsmessung samt Verkehrsmengenerfassung auch nicht einmal behauptet, dass diese unvollständig oder unrichtig seien, sondern nur die Übermittlung dieser Messdaten verlangt. Diese ergeben sich jedoch widerspruchsfrei aus dem erstinstanzlichen Gutachten und finden sich keine Hinweise auf deren Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit. Sofern eine Unschlüssigkeit des erstinstanzlichen Gutachtens darin erblickt werden könnte, dass der Amtssachverständige des Behördenverfahrens hinsichtlich der Unfallhäufungsstellen lediglich pauschal angeführt hat, dass „die Daten ab 2014 betrachtet" worden seien, ohne konkret darzulegen, um welche Daten es sich dabei handelt, ist einerseits auf die Ausführungen des vom Gericht beigezogenen Amtssachverständigen in der mündlichen Verhandlung zu verweisen, wonach sich die Unfallhäufungsstellen aus Erhebungen des Amtes der Oö. Landesregierung ergeben, und andererseits wurden der Bf die Unfallstatistiken für die relevanten Jahre übermittelt. Ein inhaltliches Vorbringen zu diesen Statistiken, insbesondere eine Bestreitung deren Vollständigkeit und Richtigkeit, erfolgte durch die Bf bis zu ggst. Entscheidung nicht. Eine allfällige Nichtnachvollziehbarkeit der Grundlagen betreffend die Unfallhäufungsstellen wurde damit im Beschwerdeverfahren saniert, zumal die Bf bis zur ggst. Entscheidung im Rahmen des Parteiengehörs die Möglichkeit gehabt hätte, sich zu den dem Gutachten zugrunden liegenden Unfallstatistiken zu äußern und allenfalls anders lautende Beweismittel anzubieten. Dies ist jedoch nicht erfolgt.

In Bezug auf das Vorbringen der Bf, wonach keine Unfallhäufungsstellen im verfahrensrelevanten Bereich der B1 G-Straße vorliegen würden und daher auch

die verkehrstechnischen Gutachten unschlüssig seien, ist ebenfalls festzuhalten, dass der vom Gericht beigezogene Amtssachverständige die Unfallhäufungsstellen in den Jahren 2014 bis 2022 in der mündlichen Verhandlung anhand von ihm mitgeführter Unterlagen nochmals darlegte und erörterte, weshalb die Errichtung der ggst. LED-Werbeanlage am geplanten Standort eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit unter anderem aufgrund der Nähe zu Unfallhäufungsstellen im relevanten Bereich darstellen würde. Die Bf ist nicht zur mündlichen Verhandlung erschienen, sondern stellte im Nachhinein auch die Schlüssigkeit der fachlichen Beurteilung des dem Beschwerdeverfahren beigezogenen Amtssachverständigen in Frage. Daraufhin wurde der Amtssachverständige nochmals vom Gericht ergänzend befragt, über weitere Einwendung der Bf wurden auch nochmals die relevanten Unfallstatistiken eingeholt und diese der Bf zur Kenntnis und Äußerung binnen Frist übermittelt. Eine inhaltliche Stellungnahme zu diesen Unfallstatistiken durch die Bf erfolgt nicht, sondern brachte diese lediglich vor, der Amtssachverständige möge aus den übermittelten 100-seitigen Unterlagen die relevanten Passagen markieren. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass den übermittelten Unterlagen die relevanten Unfallshäufungsstellen samt der konkreten Zahl der im jeweiligen Jahr erhobenen Unfälle (auch vom Gericht; siehe die im festgestellten Sachverhalt in Klammern angeführten Seitenzahlen) ohne Schwierigkeiten und Mühe entnommen werden können. Inhaltliche Einwendungen gegen die bzw. eine Unrichtigkeit der vom Amtssachverständigen seiner fachlichen Beurteilung zugrunde gelegten Unfallstatistiken des Amtes der Oö. Landesregierung hat die Bf mit ihrem Ersuchen um Markierung und mit ihrem weiteren Vorbringen, wonach der Umstand, dass der Sachverständige erneut die wesentlichen Punkte und Zeiträume zur Beurteilung nicht benenne, sondern das Gericht und die Parteien sich die notwendigen Daten aus Berichten selbst heraussuchen sollen, zeige, dass eine Unfallhäufungsstelle iSd RVS jedenfalls nicht vorhanden sei, nicht erhoben bzw. aufgezeigt und bestehen beim Verwaltungsgericht auch keinerlei Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der vom Amt der Oö. Landesregierung unter Zugrundlegung der Daten der Statistik Austria mit teilweiser Überarbeitung durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit erstellten Unfallstatistiken.

Im Übrigen sei angemerkt, dass die Bf bislang den durch Urkunden belegten Ausführungen der Amtssachverständigen, wonach im relevanten Bereich der Werbeanlage langjährig Unfallhäufungsstellen vorgelegen seien, weder im Behörden- noch im Beschwerdeverfahren auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten ist (vgl. VwGH 21.12.2023, Ra 2022/04/0150). Selbst wenn die Werbeanlage aktuell nicht innerhalb der doppelten Anhaltestrecke vor bzw. nach einer Unfallhäufungsstelle bzw. nicht nahe an diesem Bereich liegen würde, würde sich laut dem Amtssachverständigen des Beschwerdeverfahrens nichts an der getroffenen fachlichen Beurteilung ändern, da bei Unfallhäufungsstellen die Historie sowie der Zusammenhang der Unfallhäufungsstelle mit den jeweiligen

Anlageverhältnissen zu berücksichtigen sind und fallbezogen keine wesentliche Veränderung der Anlageverhältnisse erfolgt ist.

II.3.5. Die Bf brachte in ihrer Beschwerde weiters vor, es sei nicht nachvollziehbar, dass – wie im Gutachten von 18.06.2024 angeführt – bei lediglich vier Verkehrsunfällen in fünf Jahren bei einer täglichen Verkehrsfrequenz von 21.768 Fahrzeugen im Bereich von Str.km. 202,440 bis 202,720 noch immer von erhöhten Gefahren ausgegangen werde bzw. dass aufgrund dieser Daten keine Unfallhäufungsstelle im relevanten Bereich vorliege. Diesbezüglich ist auf die fachliche Äußerung von DI D__ in der mündlichen Verhandlung zu verweisen, wonach dieser Punkt mit den vier Unfällen im Gutachten vom 18.06.2024 den Umstand betrifft, dass hier der 140 m-Bereich der Anlage selbst betrachtet wurde, ob hier Unfälle stattgefunden haben und sich hier auch konkret laut den gutachterlichen Feststellungen vier Unfälle in den letzten fünf Jahren ergeben hätten. Dabei handelt es sich laut DI D__ jedoch nur um eine zusätzliche Feststellung zu den zuvor geschilderten Unfallhäufungsstellen. Eine Unschlüssigkeit der verkehrstechnischen Gutachten ergibt sich somit auch aus dieser fachlichen Feststellung betreffend die vier Unfälle nicht.

II.3.6. Zumal nach Ansicht des Gerichts die gutachterlichen Beurteilungen, wonach die ggst. LED-Werbeanlage am beabsichtigten Standort bereits aufgrund ihrer Nähe zu langjährigen Unfallhäufungsstellen eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit darstellen würde und es sich im ggst. Bereich der B1 G-Straße aufgrund der Nähe zu VLSA auch um einen Staubereich handelt, hier Kolonnenverkehr bis zu 80% herrscht, im Kolonnenverkehr meist verringerte Sicherheitsabstände eingehalten werden und daher eine erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker gefordert ist, wobei die Wirkung einer LED-Anlage im ursächlichsten Sinne eine Ablenkung ist und daher bei Verwirklichung der Werbeanlage eine weitere Ablenkungsquelle geschaffen werde, die zu einer (zusätzlichen) Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen würde, auch per se nicht unschlüssig sind, liegen im Ergebnis ausreichend schlüssige und nachvollziehbare verkehrstechnische Gutachten vor, wonach bei Verwirklichung der von der Bf geplanten LED-Werbeanlage am genannten Standort eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs zu erwarten ist.

II.3.7. Ordnungsgemäße Beweisanträge haben unter anderem das Beweisthema anzugeben [*Hengstschläger/Leeb*, AVG § 39 Rz 21 (Stand 1.7.2005, rdb.at)], wobei in der Unterlassung einer Beweisaufnahme kein Verfahrensmangel gelegen ist, wenn das von der Partei im Beweisantrag genannte Beweisthema unbestimmt ist (vgl. VwGH 14.10.2016, Ra 2016/18/0260; 17.11.2015, Ra 2015/02/0141). Zudem dürfen Beweisanträge nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann abgelehnt werden, wenn die Beweistatsachen als wahr unterstellt werden, es auf sie nicht ankommt (vgl. VwGH 22.07.2004, 2004/10/0021; 16.06.2011, 2011/10/0028; 30.10.2018,

Ra 2018/11/0120) oder das Beweismittel ohne unzulässige Vorwegnahme der Beweiswürdigung als untauglich anzusehen ist (vgl. VwGH 24.04.1990, 89/08/0237; 25.06.2003, 2002/03/0069; 25.04.2013, 2013/18/0030; vgl. auch VwGH 21.04.1994, 93/09/0111), also „an sich" ungeeignet ist, über den Gegenstand der Beweisaufnahme einen Beweis zu liefern (vgl. VwGH 30.01.2019, Ra 2018/03/0131) und damit zur Ermittlung des maßgebenden Sachverhalts beizutragen (vgl. VwGH 04.07.1997, 97/03/0079; 23.11.2001, 98/02/0212; 25.05.2016, Ra 2015/06/0116; 23.06.2017, Ra 2016/08/0141; vgl. auch *Potacs*, Amtswegigkeit 242).

Die Bf führte in ihrer Beschwerde als (von ihr angebotenes) Bescheinigungsmittel ein „verkehrspsychologisches Amtssachverständigengutachten" an, welches jedoch von der Bf nicht vorgelegt wurde. Ein konkreter Antrag auf Einholung eines verkehrspsychologischen Gutachtens samt Beweisthema kann der Beschwerde der Bf jedenfalls nicht entnommen werden. Das Verwaltungsgericht hat dem Beschwerdeverfahren zur Beurteilung des allfälligen Vorliegens einer Verkehrsbeeinträchtigung einen weiteren verkehrstechnischen Amtssachverständigen beigezogen und kam dieser – ebenso wie das erstinstanzliche verkehrstechnische Gutachten – zu dem Schluss, dass fallbezogen von einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch die geplante Werbeanlage aufgrund eines Standortproblems (Nähe zu Unfallhäufungsstellen sowie Staubereich mit Kolonnenverkehr) auszugehen ist. Entscheidungsrelevant ist somit nicht der konkrete Ablenkungsgrad bzw. die konkrete Ablenkungswirkung der ggst. LED-Werbeanlage, wobei notorisch ist (und auch vom Amtssachverständigen angeführt wurde), dass der ursächlichste Sinn einer Werbeanlage das Aufsichziehen von Aufmerksamkeit ist.

Da der konkrete Ablenkungsgrad bzw. die konkrete Ablenkungswirkung nicht maßgeblich ist, war auch der von der Bf beantragte Lokalaugenschein nicht durchzuführen, zumal sich insbesondere der Standort der ggst. Werbeanlage und der Bereich der ggst. Unfallhäufungsstellen unstrittig aus den Projektunterlagen der Bf und den vom Amtssachverständigen übermittelten Unfallstatistiken ergibt.

III. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

III.1. § 35 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. Nr. 204/1964, lautet:

„§ 35. Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen.

(1) Die Behörde hat, wenn es die Sicherheit des Straßenverkehrs erfordert, die Besitzer von Gegenständen, die auf der Straße oder auf Liegenschaften in der Umgebung der Straße angebracht sind und durch ihre Beschaffenheit oder Lage oder durch die Art ihrer

Anbringung oder ihrer Anordnung geeignet sind, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu beeinträchtigen, durch Bescheid zu verpflichten,
a) die Lage oder die Art der Anbringung oder die Anordnung des Gegenstandes so zu ändern, daß die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht weiter beeinträchtigt wird, oder
b) wenn eine in lit. a bezeichnete Änderung nicht ausreicht, die Gegenstände zu beseitigen.
(2) Eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs durch die in Abs. 1 bezeichneten Gegenstände ist insbesondere dann anzunehmen, wenn sie die Straßenbenützer blenden, die freie Sicht über den Verlauf der Straße oder auf Einrichtungen zur Regelung oder Sicherung des Verkehrs behindern oder mit solchen Einrichtungen, insbesondere mit Straßenverkehrszeichen oder mit Lichtzeichen (§ 38), verwechselt werden können oder die Wirkung solcher Einrichtungen herabmindern.
(3) Die Behörde hat auf Antrag dessen, der einen im Abs. 1 bezeichneten Gegenstand anzubringen beabsichtigt, durch Bescheid festzustellen, ob durch die Verwirklichung des Vorhabens eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs im Sinne des Abs. 2 zu erwarten ist."

III.2.1. Um die Feststellung treffen zu können, dass bei Verwirklichung der von der Bf geplanten LED-Werbeanlage am genannten Standort eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs zu erwarten ist, müssen nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes einem verkehrstechnischen Gutachten „bestimmte konkrete Umstände" entnehmbar sein, die an dem betreffenden Ort die Werbetafeln als Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erscheinen lassen (vgl. VwGH 22.02.2013, 2009/02/0098; 25.01.2005, 2002/02/0210).

Wie dem festgestellten Sachverhalt und der Beweiswürdigung entnommen werden kann, liegen zwei schlüssige und nachvollziehbare verkehrstechnische Gutachten vor. Diesen Gutachten können konkrete Umstände, die die ggst. Werbeanlage am ggst. Standort als (zusätzliche) Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erscheinen lassen, entnommen werden. Konkret liegt die LED-Werbeanlage innerhalb der doppelten Anhaltestrecke nach langjährigen Unfallhäufungsstellen (was auch bereits nach den RVS 05.06.11 einen Ausschließungsgrund darstellt) bzw. nahe an diesem Bereich und lässt laut dem im Beschwerdeverfahren beigezogenen Amtssachverständigen bereits allein diese Nähe zu langjährigen Unfallhäufungsstellen die Werbeanlage als Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erscheinen. Darüber hinaus ist bei Verwirklichung der Anlage auch deshalb von einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit auszugehen, da es sich im ggst. Bereich der B1 aufgrund der Nähe zu VLSA um einen Staubereich handelt, hier Kolonnenverkehr bis zu 80% herrscht, im Kolonnenverkehr meist verringerte Sicherheitsabstände eingehalten werden und daher eine erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker gefordert ist. Zumal die Wirkung einer LED-Anlage im ursächlichsten Sinne eine Ablenkung ist, würde bei Verwirklichung der Werbeanlage eine weitere Ablenkungsquelle geschaffen, wodurch es zu einer (zusätzlichen) Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit kommen würde.

Wie bereits ausgeführt, ist die Bf obiger fachlicher Beurteilung nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten und kann auch ihr Vorbringen, wonach die Stadtgemeinde C__ und die zuständige Polizeiinspektion keinerlei Bedenken gegen das ggst. Projekt geäußert hätten, diese fachliche Beurteilung nicht entkräften.

III.2.2. Der Vollständigkeit halber sei noch angemerkt, dass aus fachlicher Sicht auch eine Abänderung der Werbeanlage selbst aufgrund des Standortproblems nicht zu einer anderen Beurteilung führen würde. Hier müsste laut dem im Beschwerdeverfahren beigezogenen Amtssachverständigen der Standort der Anlage geändert werden. Derartiges wurde jedoch von der Bf (trotz Übermittlung des Tonbandprotokolls mit dieser fachlichen Äußerung) bis zur ggst. Entscheidung nicht vorgebracht.

III.2.3. Da somit im Ergebnis zwei schlüssige verkehrstechnische Gutachten vorliegen, denen bestimmte, konkrete Umstände zu entnehmen sind, die an dem betreffenden Ort die ggst. LED-Werbeanlage als Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erscheinen lassen, war daher spruchgemäß zu entscheiden.

IV. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfragen im Sinne des Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen waren, denen grundsätzliche Bedeutung zukommt. Es liegen keine Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfragen vor, da die ggst. Entscheidung insbesondere auf dem einzelfallbezogenen Sachverhalt iZm der Beweiswürdigung – nämlich ob im vorliegenden Fall bestimmte Umstände, die die ggst. LED-Werbeanlage am konkreten Standort als Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erscheinen lassen, vorliegen – beruht.

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 240 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

Mag. Kriegner