

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Kitzberger über die Beschwerden von 1. A__, 2. B__, 3. C__, 4. Ing. D__ und 5. E__, alle vertreten durch F__, gegen den Bescheid der Oö. Landesregierung vom 27.05.2022, GZ: VERK-2019-80960/56-BP, betreffend die Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung für das Baulos „G__“ (mitbeteiligte Partei: Oö. Landesstraßenverwaltung) nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

A. zu Recht:

- I. Die Beschwerden werden mit der Maßgabe als unbegründet abgewiesen, dass im Spruch des angefochtenen Bescheids folgende Auflagenpunkte angefügt werden:**

„19. Zur Kompensierung von allfälligen Unschärfen der Verkehrsmodellberechnungen und zur Beweissicherung ist ein Monitoring durchzuführen. Für das Monitoring auf dem Landesstraßennetz stehen Dauerzählstellen zur Verfügung, die in einem räumlich-verkehrlichen Zusammenhang mit dem Projektgebiet der G__ stehen:

- **DZSt Nr. 30 - B141, H__**
- **DZSt Nr. 24 - B143, I__**
- **DZSt Nr. 75 - L509, J__**
- **DZSt Nr. 35 - B141, K__**

Diese Dauerzählstellen sind ab dem Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der G__ jährlich auszuwerten. Dabei sind insb. die verkehrlichen Veränderungen im Zusammenhang mit der Realisierung des Projekts aufzuzeigen. Es sind geeignete Vergleiche mit den Verkehrszahlen vor der Verkehrsfreigabe darzustellen. Die Ergebnisse der Vergleiche und Analysen sind jährlich der Behörde vorzulegen.

Zusätzlich zu den Dauerzählstellen sind auch weitere temporäre Querschnittszählungen im Untersuchungsgebiet erforderlich.

Diese Zählungen dienen auch dazu, den Einfluss des betrieblich genutzten Baugebiets auf das Verkehrsaufkommen festzustellen und deren Wirkungen von den Projektwirkungen der G__ unterscheiden zu können. Die Zählstellen sind:

- **L503 zwischen L__ (km 1,6) und Einmündung L508 (km 3,0)**
- **L509 zwischen M__ (km 2,7) und N__ (km 6,0)**
- **B143 zwischen O__ (km 17,7) und Einmündung L1079 (km 21,8)**
- **L1081 zwischen P__ (km 1,9) und Q__ (km 3,6)**

Diese Zählungen sind auf jahresdurchschnittliche Verkehrsstärken (JDTV, JDTV_w) hochzurechnen und den prognostizierten Verkehrszahlen gegenüberzustellen. Dabei werden die modellierten Verkehrszahlen für die Jahre zwischen 2017 und 2035 aaaaaa interpoliert. Treten dabei Überschreitungen der gemessenen Verkehrszahlen von mehr als 25 % über den modellierten Verkehrszahlen auf, so ist für die Lärmimmissionen nachzuweisen, dass für die betroffenen Anrainer keine unzulässigen Belastungen entstehen. Die Ergebnisse der temporären Zählungen sind der Behörde vorzulegen.

20. Zur Dokumentation der in der Bauphase auftretenden Erschütterungen, insb. durch die Rammung der Spundwände für die Errichtung der wasserdichten Wanne im Bereich der Überführung R-Weg und Überführung ÖBB-Strecke, sind bei den angrenzenden betroffenen Gebäuden der Anrainer vor Baubeginn eine vollständige Beweissicherung sowie während der Bauarbeiten ein schwingungstechnisches Monitoring-Programm durchzuführen.“

II. Die mitbeteiligte Partei hat die im Zusammenhang mit der Tätigkeit der nichtamtlichen Sachverständigen erwachsenen Barauslagen in der Höhe von 44.969,31 Euro binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

III. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

und fasst über die Beschwerden von 1. A__ und 2. B__, beide vertreten durch F__, gegen den Bescheid der Oö. Landesregierung vom 22.09.2022, GZ: VERK-2019-80960/68-BP, betreffend die Abweisung der Anträge auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung für die gegen den Bescheid der Oö. Landesregierung vom 27.05.2022, GZ: VERK-2019-80960/56-BP, gerichteten Beschwerden (mitbeteiligte Partei: Oö. Landesstraßenverwaltung) nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

B. den B e s c h l u s s :

- I. Die Beschwerden werden als gegenstandslos geworden erklärt und die Beschwerdeverfahren eingestellt.**

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

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang:

I.1. Mit Bescheid der Oö. Landesregierung (in Folge: belangte Behörde) vom 27.05.2022, GZ: VERK-2019-80960/56-BP, wurde – unter Spruchpunkt I. – der Oö. Landesstraßenverwaltung (in Folge: mitbeteiligte Partei [mbP]) die straßenrechtliche Bewilligung für das Baulos „G__“ entsprechend den eingereichten Projektunterlagen unter Vorschreibung von Bedingungen und Auflagen erteilt. Unter Spruchpunkt II. wurde den von den sonstigen Parteien, sohin auch den von 1. A__, 2. B__, 3. C__, 4. Ing. D__ und 5. E__ (in Folge: Beschwerdeführer [Bf]) erhobenen Anträgen, Einwendungen und Forderungen nicht stattgegeben.

Begründend wurde unter Bezugnahme auf die Ergebnisse der aus mehreren Fachbereichen eingeholten Gutachten (Straßenbautechnik, Verkehrstechnik, Kunstbauten und Brückenbau, Schalltechnik, Luftreinhalteteknik) zusammengefasst ausgeführt, dass das gegenständliche Vorhaben die Entlastung von Siedlungsgebieten der Stadtgemeinde S__ und die Aufschließung eines hochwertigen Betriebsgebiets bewirke, weshalb die G__ im – bereits durch die bestehenden Trassenverordnungen festgestellten – öffentlichen Interesse liege. Das Vorhaben liege zur Gänze innerhalb des verordneten Trassenbands und entspreche bei Einhaltung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen, mit denen der Eingriff in die Interessen der Anrainer und Grundeigentümer auf das nur unbedingt erforderliche Ausmaß beschränkt werde, den Grundsätzen des § 13 Abs. 1 und 2 Oö. Straßengesetz 1991, weshalb die straßenrechtliche Bewilligung gemäß § 32 leg. cit. zu erteilen gewesen sei.

I.2. Gegen diesen Bescheid richten sich die Beschwerden der – zu jenem Zeitpunkt noch durch zwei verschiedene Rechtsanwälte – rechtsfreundlich vertretenen Bf vom 24.06.2022 (Dritt-Bf bis Fünft-Bf) und vom 28.06.2022 (Erst-Bf und Zweit-Bf). Darin werden im Wesentlichen die (meisten der) bereits im Rahmen der behördlichen Verhandlung getätigten Einwendungen wiederholt.

In ihren Beschwerden vom 24.06.2022 fordern die Dritt-Bf, der Viert-Bf und der Fünft-Bf die Errichtung einer Stützmauer anstelle der bei ihren Grundstücken projektierten Böschung. Die belangte Behörde habe zum Unterschied zwischen beiden Varianten (Ausmaß der Grundinanspruchnahme, Kosten) nicht ausreichend ermittelt. Die Dritt-Bf begehrt darüber hinaus die Vorschreibung bzw. Präzisierung von Auflagen dahingehend, dass die Durchführbarkeit von Sondertransporten zum Betriebsgelände sichergestellt werde, die in Auflage 17 festgelegte provisorische Zufahrt in der Bauphase für Transporte bis 40 Tonnen geeignet sowie jederzeit befahrbar sei und die möglichst störungsfreie Nutzung der Laser-Schneidanlage

durch Nutzung vibrationsfreier bzw. vibrationsarmer Arbeitsmethoden bzw. durch zeitliche Abstimmung hinsichtlich der Errichtung der geramnten Spundwände des Wannenaubwerks gewährleistet werde.

In ihren Beschwerden vom 28.06.2022 wiederholen der Erst-Bf und der Zweit-Bf ihre Einwendungen zum mangelnden Verkehrsbedürfnis (keine Notwendigkeit für die G__) sowie dazu, dass die projektierte „Anbindung Schenker“ außerhalb des verordneten Trassenbands liege.

Zum Eingriff in das Grundeigentum wird vorgebracht, dass die gegenständliche Straße (und im Falle des Erst-Bf auch der Kreisverkehr Mitte) nicht in äußerst möglicher Entfernung (innerhalb des verordneten Trassenbands) zu den Grundstücken des Erst-Bf und des Zweit-Bf projektiert sei. Der Erst-Bf wendet darüber hinaus ein, dass der Kreisverkehr Mitte angesichts der Verkehrsprognosen überdimensioniert und die Höhenlage der Straße im Bereich seiner Grundflächen nicht notwendig sei; mit einem geringeren Durchmesser des Kreisverkehrs und einer Absenkung der Straße könnte das Ausmaß der Flächeninanspruchnahme verringert werden. Der Erst-Bf fordert für die weitere Bewirtschaftung seiner Grundflächen eine ordnungsgemäße Zufahrt und führt aus, dass die Auflage hinsichtlich der Gewährleistung der Funktion der vorhandenen, aber nicht verortbaren Drainagen unzureichend sei.

Zu den Immissionen wiederholen der Erst-Bf und der Zweit-Bf ihr Vorbringen, dass die schalltechnischen Grenzwerte nicht nur im Inneren des Gebäudes, sondern auch im Außenbereich anzuwenden seien, weshalb es infolge der Überschreitung der Grenzwerte im Außenbereich zu einer unzumutbaren Lärmbelästigung komme. Der Erst-Bf fordert zur Vermeidung der Lärmbelästigung die Verlängerung des bei seiner Hofstelle projektierten Lärmschutzwalls in Richtung Westen. Im Zusammenhang mit den Erschütterungen in der Bauphase verlangen der Erst-Bf und der Zweit-Bf den Einsatz vibrationsfreier bzw. vibrationsarmer Arbeitsmethoden; die vorgesehene Beweissicherung vor Baubeginn sei nicht ausreichend.

Abgesehen von der Wiederholung bisher erhobener Einwendungen werden in den Beschwerden zusätzlich „exorbitante naturschutzrechtliche Auswirkungen des Vorhabens“ sowie Ermittlungs- und Begründungsmängel behauptet. Zudem wird unter Vorlage eines Privatgutachtens vom 23.05.2022 die Nachvollziehbarkeit des Gutachtens des luftreinhalte-technischen Amtssachverständigen angezweifelt.

In allen Beschwerden wurde neben der Durchführung einer mündlichen Verhandlung beantragt, den angefochtenen Bescheid dahingehend abzuändern, dass der Antrag der mbP auf Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung für das gegenständliche Vorhaben abgewiesen werde, in eventu den angefochtenen Bescheid aufzuheben und zur neuerlichen Entscheidung nach Verfahrensergänzung an die belangte Behörde zurückzuverweisen. Die Dritt-Bf, der Viert-Bf und der Fünft-Bf beantragten weiters in eventu, den angefochtenen

Bescheid zusammengefasst dahingehend abzuändern, dass ihren Einwendungen durch entsprechende Vorschriften entsprochen werde.

Zudem beantragten die Bf, ihren Beschwerden die aufschiebende Wirkung zuzuerkennen.

I.3. Mit Schreiben vom 27.07.2022 legte die belangte Behörde die Beschwerden vom 24.06.2022 und vom 28.06.2022 mitsamt zugehörigem Verfahrensakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung vor.

I.4. Mit Eingabe vom 19.08.2022 erstatteten der Erst-Bf und der Zweit-Bf ergänzendes Vorbringen zu ihren Beschwerden. Darin wird zusammengefasst vorgebracht, dass eine wesentlich günstigere und weniger eingriffsintensive Alternative („Bahnhof“-Trassenvariante) bestehe.

I.5. Mit Bescheid der belangten Behörde vom 22.09.2022, GZ: VERK-2019-80960/68-BP, wurden die Anträge der Bf auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung gemäß § 38a Oö. Straßengesetz 1991 abgewiesen.

I.6. Gegen diesen Bescheid erhoben der Erst-Bf und der Zweit-Bf mit gemeinsamem Schriftsatz vom 11.10.2022 Beschwerden. Darin wurde neben der Durchführung einer mündlichen Verhandlung beantragt, den angefochtenen Bescheid dahingehend abzuändern, dass ihren Beschwerden vom 28.06.2022 die aufschiebende Wirkung zuerkannt werde, in eventu den angefochtenen Bescheid aufzuheben und zur neuerlichen Entscheidung nach Verfahrensergänzung an die belangte Behörde zurückzuverweisen.

I.7. Mit Schreiben vom 07.11.2022 legte die belangte Behörde die vorgenannten Beschwerden vom 11.10.2022 dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung vor.

I.8. Mit Schreiben vom 09.01.2023 beauftragte das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich den bereits im behördlichen Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen (in Folge kurz: ASV) für Straßenbautechnik, Dipl.-Ing. T___, mit der Ergänzung seines im Rahmen der behördlichen Verhandlung am 23.07.2019 erstatteten Gutachtens. Im Rahmen einer Vorbesprechung mit dem ASV am 16.01.2023 wurde festgestellt, dass die in Auftrag gegebene straßenbautechnische Begutachtung teilweise eine aktuelle verkehrstechnische Beurteilung voraussetzte.

I.9. Mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 07.03.2023, GZ: LVwG-153563/11/MK/GSc, wurde der bereits im behördlichen Verfahren beigezogene Dipl.-Ing. U___ gemäß § 17 VwGVG iVm § 52 Abs. 2 AVG aF als nichtamtlicher Sachverständiger (in Folge kurz: naSV) für den Fachbereich

der Verkehrsplanung bestellt (in Folge: verkehrstechnischer naSV I). Dies wurde damit begründet, dass beim Amt der Oö. Landesregierung Amtssachverständige auf dem Gebiet der Verkehrsplanung, und zwar insb. für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Kreisverkehrsanlagen, nicht zur Verfügung standen.

I.10. Der verkehrstechnische naSV I wurde mit Schreiben vom 07.03.2023 mit der Ergänzung seines im behördlichen Verfahren erstatteten Gutachtens vom 18.07.2019, ergänzt in der Verhandlung am 23.07.2019, beauftragt.

I.11. Entsprechend den diesbezüglich gestellten Anträgen vom 03.04.2023 und vom 04.04.2023 wurden dem Erst-Bf und dem Zweit-Bf der vorgenannte Gutachtensauftrag, das verkehrstechnische Gutachten vom 18.07.2019 und die ergänzenden verkehrstechnischen Ausführungen vom 23.07.2019 mit Schreiben des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 04.04.2023 übermittelt.

I.12. In weiterer Folge erstatteten der Erst-Bf und der Zweit-Bf mit Eingabe vom 04.04.2023 ergänzendes Vorbringen. Ihnen sei informell bekannt geworden, dass die Rieder Bevölkerung im Rahmen eines Bürgerinnenrats eindeutig gegen das Vorhaben gestimmt habe und dass die mit der Erstellung eines Mobilitätskonzepts für die Stadtgemeinde S__ betraute Firma keinen nachhaltig erkennbaren Wert in der Errichtung der G__ feststellen habe können.

I.13. Mit Eingabe vom 06.04.2023 brachten der Erst-Bf und der Zweit-Bf ergänzend vor, dass mit der zwischenzeitigen Auflassung der Bereiche Werkstatt, Tankstelle und Büro der V__ (nur mehr Lagerbetrieb) ein großer Teil des LKW-Verkehrs weggefallen sei. Auch dieser Umstand spreche für das fehlende Verkehrsbedürfnis.

I.14. Die mbP berichtete in ihrer – vom verkehrstechnischen naSV I für seine Gutachtensergänzung benötigten – Stellungnahme vom 20.04.2023 von den aktuellen verkehrlichen Betrachtungen bzw. Verkehrsuntersuchungen, insb. vom, von der Stadtgemeinde S__ in Auftrag gegebenen „W__“ (in Folge: W__) der X__, Büro für Verkehrsplanung. Nach Ansicht der mbP stünden die antragsgegenständlichen Verkehrsprognosen nicht im Widerspruch zum W__. Die Berechnungsergebnisse des S__ würden zwar für das Prognosejahr 2035 ein geringeres Verkehrsaufkommen auf der G__ aufweisen, aber ein ähnliches Bild der Be- und Entlastungswirkungen (wie die im Projekt einliegende Verkehrsuntersuchung) zeichnen.

I.15. Mit Schreiben vom 06.06.2023 legte der verkehrstechnische naSV I seine Gutachtensergänzung vor. Demnach seien aus fachlicher Sicht zusammengefasst das dem Antrag zugrunde gelegte Verkehrsmodell geeignet, die damit ermittelten Verkehrsaufkommen und verkehrlichen Projektwirkungen nachvollziehbar und die Wahl eines Außendurchmessers von 50 m für den Kreisverkehr Mitte plausibel.

I.16. Im Rahmen des Parteiengehörs – und nach antragsgemäßer Übermittlung der vom Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zwischenzeitig eingeholten Unterlagen zum W__ an den Erst-Bf und den Zweit-Bf – nahmen die Bf mit gemeinsamen Schriftsatz vom 25.07.2023 unter Vorlage eines Privatgutachtens Stellung zum verkehrstechnischen Gutachten. Die Bf werden seither von derselben Rechtsanwaltskanzlei vertreten. In der Stellungnahme wird abgesehen von der Wiederholung bisheriger Einwendungen zusammengefasst die Unschlüssigkeit des Gutachtens des verkehrstechnischen naSV I behauptet, die Versiegelung wertvoller landwirtschaftlicher Flächen kritisiert und ein Widerspruch zum Oö. Umweltbericht vorgebracht. Über die bisherigen Anträge hinaus wurde beantragt, dass sich der verkehrstechnische naSV I zur privatgutachterlichen Kritik an seinem Gutachten äußere.

Die mbP teilte mit Schreiben vom 23.06.2023 mit, dass von einer Stellungnahme abgesehen wird.

I.17. Dem verkehrstechnischen naSV I wurde die Stellungnahme der Bf vom 25.07.2023 mit Schreiben vom 04.08.2023 und 23.08.2023 vorab zur Kenntnis und mit Schreiben vom 26.09.2023 zur Stellungnahme zu bestimmten Fragestellungen (insb. privatgutachterliche Kritik und Mindest-Außendurchmesser für den Kreisverkehr Mitte) übermittelt. Diese Stellungnahme wurde mit Schreiben des verkehrstechnischen naSV I vom 06.10.2023 erstattet.

I.18. Dem Auftrag des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 26.09.2023 entsprechend nahm das Land Oberösterreich mit Schreiben vom 18.10.2023 Stellung dazu, weshalb im Merkblatt „Standards für Kreisverkehre an oö. Landesstraßen“ ein Standardaußendurchmesser von 50 m für Kreisverkehre an hochrangigen Landesstraßen außerorts als notwendig erachtet werde.

I.19. Im Rahmen des Parteiengehörs nahmen die Bf mit Schreiben vom 21.11.2023 zu den beiden vorgenannten Schriftsätzen (I.17. und I.18.) Stellung und wendeten darüber hinaus ein, dass das gegenständliche Vorhaben der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (in Folge kurz: UVP) unterliege, weshalb weitere diesbezügliche Anträge gestellt wurden (Änderung des angefochtenen Bescheids auf Zurückweisung des Antrags der mbP infolge Unzuständigkeit, in eventu Aufhebung des angefochtenen Bescheids und Feststellung der UVP-Pflicht).

I.20. Mit Schreiben vom 03.11.2023 beauftragte das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich den ASV für Straßenbautechnik mit der Ergänzung seines im Rahmen der behördlichen Verhandlung am 23.07.2019 erstatteten Gutachtens und reduzierte dabei den Umfang des Auftrags vom 09.01.2023 um die im Fachbereich des verkehrstechnischen naSV I gelegenen Fragestellungen. Die straßenbautechnische Gutachtensergänzung, in der auch ergänzende Ausführungen des im behördlichen Verfahren beigezogenen ASV für Kunstbauten

und Brückenbau herangezogen wurden, wurde mit Schreiben vom 14.11.2023 vorgelegt.

I.21. Dem Auftrag des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 03.11.2023 entsprechend erstattete die mbP mit Schreiben vom 22.11.2023 eine Stellungnahme zu den Gründen für die Wahl der konkreten Situierung der Straße und des Kreisverkehrs Mitte (insb. im Hinblick auf den Abstand zu den Gebäuden des Erst-Bf und des Zweit-Bf).

I.22. Die für 09.04.2024 anberaumte mündliche Verhandlung wurde infolge eines Vertagungsantrags der Bf auf den 15.04.2024 verlegt. Einem erneuten Antrag der Bf auf Vertagung der Verhandlung bis Anfang 2025, in eventu auf einen von mehreren vorgeschlagenen Terminen im Mai 2024 wurde mit Beschluss vom 02.04.2024, GZ: LVwG-153563/64/MK, nicht stattgegeben.

I.23. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat folglich am 15.04.2024 eine mündliche Verhandlung durchgeführt, an der die rechtsfreundliche Vertretung der Bf, der Erst-Bf, der Zweit-Bf und der Viert-Bf persönlich, ein Vertreter der belangten Behörde, mehrere Vertreter der mbP sowie der straßenbautechnische ASV und der verkehrstechnische naSV I teilnahmen. Zudem wurde Dipl.-Ing. Dr. Z__ als Auskunftsperson für den Fachbereich Bauwesen (Tiefbau, Grundbau, Bodenmechanik) beigezogen. Im Rahmen der Verhandlung stellten die Bf in ihrer einleitenden Stellungnahme zentral und umfangreich die Unbefangenheit des verkehrstechnischen naSV I in Frage, da dieser gegen die beiden Privatsachverständigen (in Folge kurz: PSV) der Bf recherchiert und Disziplinaranzeigen eingebracht habe. Da der verkehrstechnische naSV I diese Vorwürfe bestritt, wurde die Verhandlung zur Klärung dieses Vorbringens vertagt.

I.24. Mit Schreiben vom 17.04.2024 teilte der Leiter der AA__ mit, dass die am 09.08.2023 eingebrachte Sachverhaltsdarstellung betreffend die beiden PSVen der Bf von DI AB__, dem Sohn des verkehrstechnischen naSV I, stammt. Dieser wiederum teilte in einem Telefonat am 22.04.2024 mit, dass ihm als ehemaliger Mitarbeiter der Kammer die Konstellation von ruhenden und aufrechten Berechtigungen der „ARGE Projekte SV“ (der beiden PSVen) aufgefallen und dass sein Vater an der Einbringung der Sachverhaltsdarstellung nicht beteiligt war.

I.25. Mit Eingabe vom 25.04.2024 erstatteten die Bf ergänzendes Vorbringen. Darin wurden im Wesentlichen die bisherigen Beschwerdepunkte ausführlicher dargelegt und Anträge auf Beiziehung von Sachverständigen aus dem Fachbereich Infrastrukturplanung, Raumplanung und Verkehrsplanung (zur Überprüfung des öffentlichen Interesses), aus dem Fachbereich Naturschutz (zur Einhaltung des § 13 Abs. 1 Z 4 Oö. Straßengesetz 1991 sowie zum Vorliegen der Voraussetzungen für die Ausweisung des gegenständlichen Gebiets als Europaschutzgebiet im Hinblick auf die behauptete UVP-Pflicht) sowie aus dem Fachbereich

Luftreinhaltetechnik gestellt. Darüber hinaus wurde – nunmehr gestützt auf eine mögliche, noch ungeklärte Zusammenarbeit mit AB__ und auf die Mitwirkung des verkehrstechnischen naSV I bei der Erlassung der gegenständlich relevanten Trassenverordnungen – die Abberufung des verkehrstechnischen naSV I wegen Befangenheit beantragt.

I.26. In einem Telefonat am 25.04.2024 teilte die mbP auf Nachfrage mit, dass die projektierte Anbindung Schenker nur einen Vorschlag für die allenfalls nachfolgende Planung der Gemeindestraßenverwaltung und sohin keinen Bestandteil des gegenständlichen zur Bewilligung eingereichten Projekts darstellt.

I.27. Mit Eingabe vom 10.05.2024 wurden von der belangten Behörde die Verfahrensakten zu den gegenständlichen Trassenverordnungen vorgelegt.

I.28. Die für den 15.10.2024 anberaumte Fortsetzungsverhandlung wurde infolge eines Vertagungsantrags der mbP auf den 05.11.2024 verlegt.

I.29. Im Rahmen der Fortsetzung der mündlichen Verhandlung am 05.11.2024 wurde nach eingehender Erörterung der Historie des Vorhabens (seit den 1960er Jahren) und der Planungsgrundlagen insb. durch die PSVen und den verkehrstechnischen naSV I die Frage aufgeworfen, ob angesichts des seither verstrichenen Zeitraums und der aktuellen Sachlage aus Sicht der mbP überhaupt noch ein Bedarf an der Umsetzung der G__ besteht. Für die Klärung dieser Frage wurde der mbP eine Frist bis 28.02.2025 eingeräumt und die Verhandlung erneut vertagt. Abschließend wurde von den Bf der Antrag auf Abberufung des verkehrstechnischen naSV I wegen Befangenheit ausdrücklich zurückgezogen.

I.30. Mit Schreiben vom 19.02.2025 wurde von der mbP zusammengefasst mitgeteilt, dass die im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens und der Einreichplanung getroffenen Entscheidungen immer noch Gültigkeit haben und daher aus ihrer Sicht ein Bedarf am gegenständlichen Projekt vorliegt. Die G__ stelle ein bedeutendes infrastrukturelles Schlüsselprojekt für das Gebiet dar und schließe die bereits teilweise umgesetzte Südumfahrung von S__ (Abschnitte 1 und 2 der S__) ab.

I.31. Im Rahmen des Parteiengehörs äußerten sich die Bf mit Eingabe vom 21.03.2025 umfangreich zur vorgenannten Stellungnahme der mbP. Demnach habe es die Bf im Ergebnis nicht geschafft, mit ihren allgemeinen Ausführungen den Bedarf zu belegen und den Ausführungen der raumplanerischen PSVen auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten. Die Bf teilten zudem mit, dass sie die Aufhebung der gegenständlichen Trassenverordnungen wegen Invalidation beim Landeshauptmann von Oberösterreich und bei der Oö. Landesregierung angeregt haben. Es wurde abschließend beantragt, das verwaltungsgerichtliche Verfahren bis zur Durchführung bzw. Klärung der angeregten Aufhebung zu unterbrechen.

I.32. Mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 28.03.2025, GZ: LVwG-153563/aaahh/MK/GSc, wurde der im gegenständlichen Verfahren bisher als Auskunftsperson beigezogene Dipl.-Ing. Dr. Z__ gemäß § 17 VwGVG iVm § 52 Abs. 2 AVG aF als nichtamtlicher Sachverständiger für den Fachbereich Bauwesen (Tiefbau, Grundbau, Bodenmechanik) bestellt. Dies wurde damit begründet, dass beim Amt der Oö. Landesregierung Amtssachverständige auf dem vorgenannten Fachgebiet, insb. im Zusammenhang mit dem Straßenbau, nicht zur Verfügung standen.

I.33. Im Rahmen der am 04.04.2025 fortgesetzten mündlichen Verhandlung wurde nach den Ausführungen der raumplanerischen PSVen der Bf vom verkehrstechnischen naSV I angeregt, die Grundlagenerhebung der Firma X__ für das W__, die nach den Angaben der mbP die Verkehrsprognosen des Projekts bestätige, mit den PSVen der Bf dahingehend abzuklären, dass eine unstrittige Sachlage hinsichtlich der Verkehrszahlen geschaffen werde, die sodann dem verkehrstechnischen Gutachten zugrunde gelegt werden kann. Die Parteien des Verfahrens, insb. die mbP und die Bf, erklärten sich mit dieser Vorgangsweise einverstanden.

I.34. Mit Schreiben vom 22.04.2025 legten die Bf Kopien dreier gleichlautender offener Briefe an den Landeshauptmann von Oberösterreich sowie an zwei Landesräte vor, in denen um die Aufhebung der gegenständlichen Trassenverordnungen ersucht wurde.

I.35. Die Besprechung der Verkehrszahlen wurde vom Landesverwaltungsgericht Oberösterreich koordiniert und fand am 26.05.2025 in Anwesenheit der beiden raumplanerischen PSVen, des Erst-Bf, des Zweit-Bf, dreier Vertreter der mbP und des Geschäftsführers der X__, Dipl.-Ing. AD__, statt. Nach den fachlichen Ausführungen wurde festgehalten, dass die mbP und die (PSVen der) Bf der Heranziehung der Verkehrsmodellierung der X__ – nach vorangehender Aktualisierung unter Berücksichtigung der räumlichen Entwicklungen seit 2022 – als Beurteilungsgrundlage für das verkehrstechnische Gutachten zustimmen, weshalb sich neuerliche Erhebungen erübrigen.

I.36. Mit Schreiben vom 25.06.2025 beantwortete Dipl.-Ing. AD__ die von den PSVen der Bf zur Verkehrsmodellierung des S__ gestellten Fragen, insb. zu den Auswirkungen der räumlichen Entwicklungen seit 2022 (Einstellungen von Speditionsbetrieben).

I.37. Mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 17.07.2025, GZ: LVwG-153563/141/MK/GSc, wurde Dipl.-Ing. AD__ gemäß § 17 VwGVG iVm § 52 Abs. 2 AVG aF als nichtamtlicher Sachverständiger für den Fachbereich Verkehrsplanung bestellt (in Folge: verkehrstechnischer naSV II). Dies wurde damit begründet, dass beim Amt der Oö. Landesregierung

Amtssachverständige auf dem Fachgebiet der Verkehrsplanung nicht zur Verfügung standen und dass die in diesem Fachbereich zusätzliche Beiziehung des Erstellers des S__ als notwendig erachtet wird, um ausreichend gesichertes Faktensubstrat für die Sachverhaltsfeststellung ermitteln zu können.

I.38. Im Rahmen des Parteiengehörs zur Fragenbeantwortung des verkehrstechnischen naSV II nahmen die Bf mit Schreiben vom 28.07.2025 Stellung. Darin beantragten die Bf, den verkehrstechnischen naSV II aufgrund seiner Funktion als Auftragnehmer der mbP, der belangten Behörde und zweier Straßeninteressenten (S__, M__) wegen Befangenheit zu entheben. Zudem wurde beantragt, eine von zwei namentlich genannten Personen der AF__ für den Fachbereich Verkehrsplanung als nichtamtlichen Sachverständigen zu bestellen.

Die Stellungnahme wurde mit Schreiben der Bf vom 12.08.2025 um eine fachliche Äußerung der PSVen ergänzt. Demnach würden grob zusammengefasst keine aktuellen Daten für die Beurteilung der G__ vorliegen, da die Verkehrsprognosen auf veralteten Daten und Annahmen sowie auf der Gleichsetzung von gemischtem Baugebiet mit Betriebsbaugebiet beruhen.

I.39. Dem diesbezüglichen Auftrag des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 27.08.2025 entsprechend erstattete der verkehrstechnische naSV I mit Schreiben vom 19.09.2025 seine Gutachtensergänzung unter Berücksichtigung der Verkehrsmodellierung des S__.

I.40. Im Rahmen des Parteiengehörs brachten die Bf mit Eingabe vom 09.10.2025 eine Stellungnahme zur verkehrstechnischen Gutachtensergänzung ein, in der im Wesentlichen das bisherige Vorbringen ausführlich wiederholt und das Gutachtensergebnis bestritten wurde. Es wurden erneut Anträge auf Enthebung des verkehrstechnischen naSV II wegen Befangenheit, auf Beiziehung des verkehrstechnischen naSV II als Zeugen zur nächsten Verhandlung sowie auf Bestellung eines unabhängigen Sachverständigen und Einholung eines Gutachtens aus dem Fachbereich Verkehrstechnik und Verkehrsplanung gestellt.

Die mbP hat mit Schreiben vom 08.10.2025 mitgeteilt, dass sie auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet.

I.41. Mit Schreiben vom 28.10.2025 wiederholten die Bf erneut ihre Ausführungen zur vorgebrachten Befangenheit des verkehrstechnischen naSV II. Zudem wurde beantragt, näher genannte Entscheidungsträger der Stadtgemeinde S__ als Zeugen zur nächsten Verhandlung zu laden, da diese aufgrund ihrer Einbindung in den Planungsprozess der G__ Auskunft zur Notwendigkeit des Projekts geben könnten.

I.42. Im Rahmen des Parteiengehörs zu den Stellungnahmen der Bf teilte die mbP in ihrem Schreiben vom 21.11.2025 mit, dass auch das W__ die positiven Be- und Entlastungswirkungen des gegenständlichen Vorhabens bestätige, weshalb der Bedarf weiterhin gegeben sei.

I.43. Mit Eingabe vom 16.01.2026 wiederholten die Bf ausführlich ihr Vorbringen zur „exorbitanten“ Gesetz- und Verfassungswidrigkeit der gegenständlich relevanten Trassenverordnungen. Es wurde beantragt, die für den 28.01.2026 anberaumte Verhandlung zu vertagen, ein Verordnungsprüfungsverfahren beim Verfassungsgerichtshof einzuleiten und das gegenständliche Verfahren bis zum Abschluss der Verordnungsprüfung zu unterbrechen.

I.44. Mit Schreiben vom 26.01.2026 übermittelten die Bf dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich einen Formulierungsvorschlag für die Einleitung des Verordnungsprüfungsverfahrens beim Verfassungsgerichtshof.

I.45. Im Rahmen der am 28.01.2026 fortgesetzten mündlichen Verhandlung erläuterten die PSVen der Bf im Rahmen einer Präsentation sowie die gerichtlich beigezogenen Sachverständigen ihre jeweiligen Gutachten und wurde die Sach- und Rechtslage eingehend erörtert. Den Parteien wurde abschließend eine zweiwöchige Frist zur Abgabe einer Stellungnahme eingeräumt. Die mündliche Verhandlung wurde geschlossen.

I.46. Mit Schreiben vom 04.02.2026 legten die Bf die Umweltberichte für die beiden gegenständlich relevanten Trassenverordnungen vor. Mit Eingabe vom 13.02.2026 wurden von den Bf sämtliche bisher vorgelegten Beilagen erneut, mit einem Beilagenverzeichnis, vorgelegt.

II. Folgender entscheidungswesentlicher Sachverhalt steht fest:

II.1. Projektbeschreibung:

II.1.1. Die Oö. Landesstraßenverwaltung (mbP) beantragte mit Eingabe vom 29.04.2019 die Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung für die Umlegung bzw. den Umbau der Landesstraßen L509a, AG-Straße, Ausüstung S__, und B143, AI-Straße, im Gebiet der Stadtgemeinde S__ sowie der Gemeinden M__ und Q__ (Baulos „G__“) unter Vorlage der notwendigen Projektunterlagen.

II.1.2. Nach den Einreichunterlagen setzt sich die Trasse der G__ aus zwei Teilen zusammen. Der erste Teil betrifft die Umlegung bzw. den Umbau der L509a und weist eine Länge von 1,260 km auf. Der Baulosbereich beginnt mit einer geringen Abrückung von der bestehenden L509, AG-Straße, bei Bestands-km 1,251 im Bereich der derzeitigen Anbindung der L509a, AG-Straße – Ausüstung S__, mit

einer Kreisverkehrsanlage mit einem Außendurchmesser von 50 m („Kreisverkehr West“). Der Kreisverkehr wurde aufgrund des anstehenden Geländes westlich der L509a und östlich der L509 situiert, was eine leichte Verschwenkung der L509 erfordert. Die Trasse verläuft ab dem Kreisverkehr in Richtung Osten und quert bei km 0,213 den Baumbach mit einem Brückenbauwerk. Im Grundriss gesehen verläuft die Trasse ab dem Kreisverkehr West in einem Linksbogen ($R = 500 \text{ m}$), der ca. 100 m nach der Baumbachquerung in einen Rechtsbogen ($R = 500 \text{ m}$) übergeht. Im Verlauf dieses Rechtsbogens befinden sich linksseitig (nördlich) die Anbindung an die AK-Straße bei km 0,548 („Anbindung Schenker“), beidseitig die Anbindungen von zwei landwirtschaftlichen Zufahrten bei km 0,641 und südlich der Trasse zwei landwirtschaftliche Betriebe (auf den Grundstücken Nrn. bbb und aaa, je KG M___). Der landwirtschaftliche Betrieb auf dem im Alleineigentum des Zweit-Bf stehenden Grundstück Nr. aaa wird in einem Abstand von ca. 55 m umfahren; der Betrieb auf dem Grundstück Nr. bbb liegt ca. 70 m von der Trasse entfernt. Nach diesem Teilabschnitt dreht die Achse der Trasse wieder auf einen Linksbogen ($R = 500 \text{ m}$) und geht dann in eine Zwischengerade über. Bei km 0,909 wird der AL-Weg mit einem Unterführungsbauwerk überquert, bei km 1,175 wird ein Radweg unterführt. Die Trasse bindet schließlich mit einem Rechtsbogen ($R = 250 \text{ m}$) in den „Kreisverkehr Mitte“ ein. Unmittelbar vor der Einbindung in den Kreisverkehr befindet sich in einem Abstand von ca. 45 m südlich der Trasse der landwirtschaftliche Betrieb des Erst-Bf auf dem in seinem Alleineigentum stehenden Grundstück Nr. ccc, KG M___. In diesem Bereich ist aufgrund der Nähe des Betriebs zur Trasse die Errichtung eines 225 m langen Lärmschutzwalls mit einer Höhe von 2,5 m vorgesehen.

Der zweite Teil der G___ betrifft die Umlegung bzw. den Umbau der B143, AI-Straße, und weist eine Länge von 0,447 km auf. Dieser Teil beginnt beim Kreisverkehr Mitte, der – wie der Kreisverkehr West – mit einem Außendurchmesser von 50 m ausgeführt wird. Ab dem Kreisverkehr Mitte verläuft die Trasse zuerst in einem Linksbogen ($R = 800 \text{ m}$), dann in einer Zwischengeraden und bindet schließlich in einem Rechtsbogen ($R = 2.000 \text{ m}$) in die bestehende B143 ein. Im Bereich der Geraden werden der R-Weg bei km 0,257 und die Eisenbahnstrecke bei km 0,aaakkk jeweils mit Kunstbauten überführt. Zwecks niveaufreier Querung dieser beiden Strecken verläuft die Trasse ab km 0,100 im Einschnitt. Aufgrund der bestehenden Bebauung in diesem Bereich werden linksseitig der Trasse von km 0,175 bis 0,396 sowie rechtsseitig von km 0,231 bis 0,aaauuu Stützmauern (u.a. auf den Grundstücken des Viert-Bf und des Fünft-Bf) errichtet. Bei km 0,aaavvv wird die AN-Straße rechtsseitig angebunden („Anbindung AO___“).

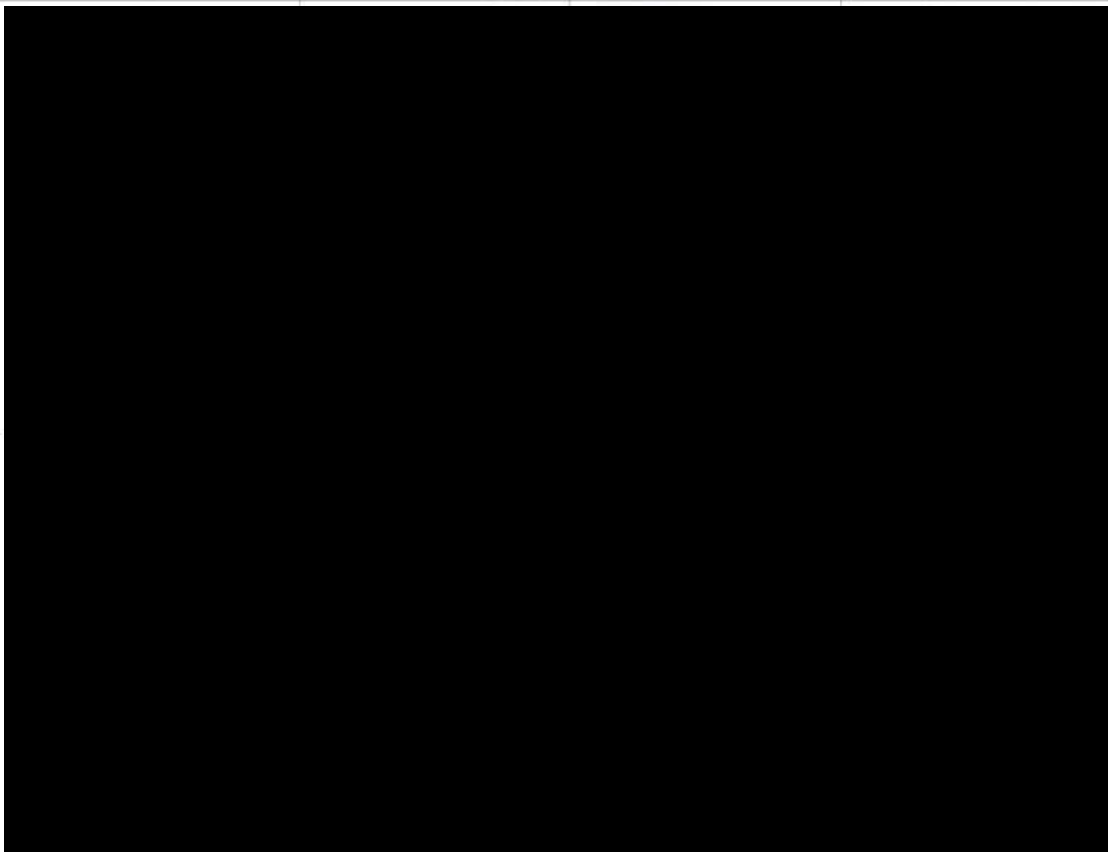
II.1.3. Die Trasse der G___ weist eine Gesamtlänge von 1,707 km (erster Teil: 1,260 km, zweiter Teil: 0,447 km) auf. Die bereits bestehenden Abschnitte der Südumfahrung von S___ sind ca. 1,5 km (AP___) und ca. 0,5 km (AW___) lang, woraus sich für die S___ eine Gesamtlänge von ca. 3,7 km ergibt.

II.1.4. Mit der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens und sohin mit der Errichtung des finalen (dritten) Abschnitts der Südumfahrung von S__ (S__) sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Entlastung des Rieder Stadtzentrums,
- Reduktion der Lärm- und Abgasemissionen, und
- langfristige Sicherung der Entwicklung des Wirtschaftsraums, insb. durch die Aufschließung des Betriebsbaugebiets.

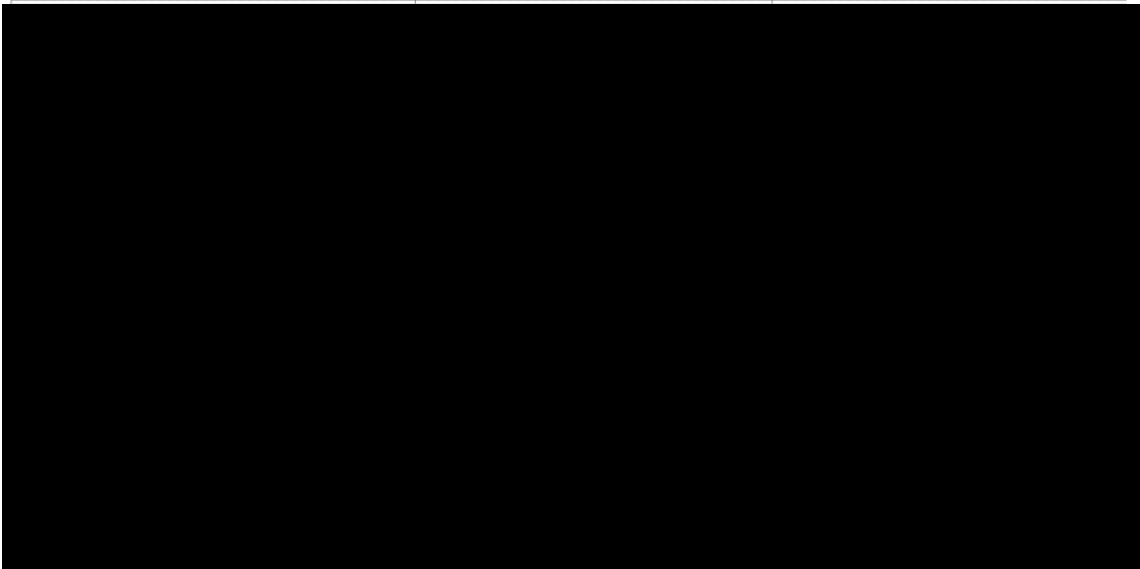
II.2. Trassenverordnungen:

II.2.1. Die für den ersten Teil der G__ erlassene „Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Umlegung der AR-Straße L509a, AG-Straße – Ausästung S__“ wurde mit LGBl Nr. 107/2015 am 30. Juli 2015 kundgemacht (in Folge auch: Trassenverordnung). Darin wurde der Verlauf des umzulegenden Abschnitts der L509a in ihren Grundzügen festgelegt sowie die Straße dem Gemeingebrauch gewidmet und als AR-Straße eingereiht. Das in der Anlage zur Verordnung visualisierte (rot markierte) Trassenband stellt sich wie folgt dar:



II.2.2. Die für den zweiten Teil der G__ erlassene „Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Umlegung der AR-Straße B 143, AI-Straße“ wurde mit LGBl. Nr. 46/2017 am 30. Juni 2017 kundgemacht (in Folge auch: Trassenverordnung). Darin wurde der Verlauf des umzulegenden Abschnitts der

B143 in ihren Grundzügen festgelegt sowie die Straße dem Gemeingebrauch gewidmet und als AR-Straße eingereiht. Das in der Anlage zur Verordnung visualisierte (rot markierte) Trassenband stellt sich wie folgt dar:



II.2.3. Die projektierte Trasse der G__ liegt innerhalb des in den Trassenverordnungen festgelegten Trassenbands. Die bei km 0,548 linksseitig der Trasse anzubindende Gemeindestraße (Anbindung Schenker) ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Landesstraßenbauvorhabens.

II.3. Grundinanspruchnahmen, Anrainer:

II.3.1. Der erste Teil der Trasse der G__ (von Kreisverkehr West bis Kreisverkehr Mitte) verläuft zu einem überwiegenden Teil über das landwirtschaftlich genutzte Grundeigentum des Erst-Bf und des Zweit-Bf.

Von diesem Abschnitt der Trasse sind die im Alleineigentum des Erst-Bf stehenden Grundstücke Nrn. fff, hhh, iii, jjj und kkk, je KG S__, unmittelbar betroffen. Die ebenfalls im Alleineigentum des Erst-Bf stehenden Grundstücke Nrn. ccc und ll, je KG M__, liegen jeweils in einem Abstand von weniger als 50 m zur Trasse. Das Grundstück Nr. ccc, auf dem sich die landwirtschaftliche Hofstelle und das Wohngebäude des Erst-Bf befinden, wird vom Projekt vorübergehend beansprucht.

Die im Alleineigentum des Zweit-Bf stehenden Grundstücke Nrn. mmm, nnn, ooo, ppp, qqq, rrr und eee, je KG S__, sind vom ersten Teil der G__ unmittelbar betroffen. Die ebenfalls im Alleineigentum des Zweit-Bf stehenden Grundstücke Nrn. sss und ttt, je KG S__, sowie Nrn. uuu und aaa, je KG M__, liegen jeweils in einem Abstand von weniger als 50 m zur Trasse und werden teilweise vorübergehend beansprucht. Auf dem Grundstück Nr. aaa bestehen der landwirtschaftliche Betrieb und das Wohngebäude des Zweit-Bf.

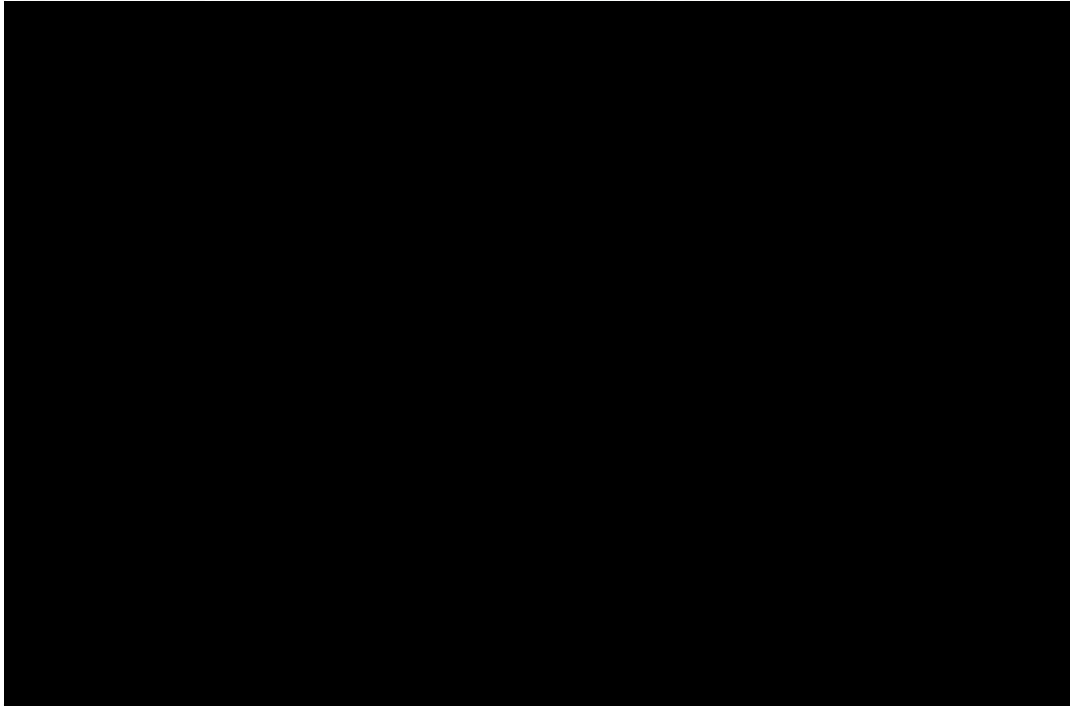
II.3.2. Vom zweiten Teil der G__ (von Kreisverkehr Mitte bis zur Einbindung in die bestehende B143) werden die im Alleineigentum des Erst-Bf stehenden Grundstücke Nrn. vvv und fff, KG S__, und die jeweils im Hälfte-Eigentum des Viert-Bf und des Fünft-Bf stehenden Grundstücke Nrn. xxx und yyy, je KG S__, unmittelbar in Anspruch genommen. Das im Alleineigentum der Dritt-Bf stehende Grundstück Nr. ddd, KG S__, liegt südlich der Trasse in einem Abstand von weniger als 50 m und wird vom gegenständlichen Vorhaben vorübergehend beansprucht. Auf diesem Grundstück wird im nordöstlichen Gebäude (Produktionshalle) von der Dritt-Bf eine Laser-Schneidanlage betrieben.

II.3.3. Die vorgenannten im Eigentum des Erst-Bf oder des Zweit-Bf stehenden, landwirtschaftlich genutzten Grundstücke in der KG S__ sind – mit Ausnahme des Grundstücks Nr. eee – im geltenden Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde S__ vorwiegend, insb. in den unmittelbar an die Trasse der G__ angrenzenden Bereichen als „Bauland – eingeschränktes gemischtes Baugebiet (MB)“ ausgewiesen. Im Übrigen sind auf diesen Grundstücken kleinere Flächen als Grünland („Gz“), Verkehrsfläche oder andere Sonderkategorien des Baulands (Betriebsbaugebiet [„B“] und/oder Wohngebiet [„W“]) gewidmet.

Die ebenfalls in der KG S__ gelegenen Grundstücke der Dritt-Bf, des Viert-Bf und des Fünft-Bf (Nrn. zzz, xxx und yyy) weisen – abgesehen von geringen Verkehrsflächen – die Bauland-Sonderwidmung Betriebsbaugebiet auf.

Die südlich der Trasse der G__ in der KG M__ gelegenen Grundstücke des Erst-Bf (Nrn. ccc und III) oder des Zweit-Bf (Nrn. uuu und aaa), auf denen sich auch die landwirtschaftlichen Betriebe und Wohngebäude der beiden Bf (Nrn. aaa und ccc) befinden, sind im geltenden Flächenwidmungsplan der Gemeinde M__ als Grünland (u.a. mit Sonderausweisungen für Photovoltaikanlagen) ausgewiesen.

Die Flächenwidmung im Projektgebiet stellt sich wie folgt dar (der blaue Pfeil mit der „1“ markiert das Grundstück Nr. aaa des Zweit-Bf und jener blaue Pfeil mit der „2“ das Grundstück Nr. ccc des Erst-Bf):



II.4. Verkehrsaufkommen, (prognostizierte) Verkehrszahlen:

II.4.1. Das dicht bebaute Stadtgebiet von S__ wird von mehreren, großteils stark belasteten Landesstraßen erschlossen bzw. durchfahren. Die B141, AT-Straße, verläuft an der nördlichen und westlichen Gemeindegrenze. Die bestehende B143, AI-Straße, quert das Stadtgebiet von S__ beinahe diagonal von Südosten nach Nordwesten. Die L503, AU-Straße (AP__), die L509, AG-Straße (AW__), und die L509a, AG-Straße – Ausüstung S__, verlaufen im Südwesten der Stadtgemeinde bzw. führen in deren Zentrum.

Das Verkehrsaufkommen in S__ und in den umliegenden Gemeinden setzt sich aus lokalen Verkehrsströmen in der Stadt, aus radialen Verkehrsströmen Richtung Stadt bzw. Stadtzentrum sowie aus regionalen Verkehrsströmen, die das Straßennetz von S__ tangieren, um die A8, Innkreis Autobahn, oder auch andere Ziele zu erreichen, zusammen. Eine derartige Zusammensetzung aus lokalen und regionalen Verkehrsströmen ist charakteristisch für Städte, die bestimmte zentrale Funktionen aufweisen und darüber hinaus an regionalen oder überregionalen Verkehrsachsen liegen.

II.4.2. Das bestehende höherrangige Straßennetz im gegenständlichen Untersuchungsgebiet weist im Analysejahr 2017 hohe Verkehrsbelastungen auf. Diese Belastungen entsprechen der Bedeutung der Bezirkshauptstadt S__ mit den zentralen Funktionen für den gesamten Bezirk S__ und darüber hinaus. Der

jahresdurchschnittliche Werktagsverkehr (JDTV_w) setzt sich im Bestand im Analysejahr 2017 wie folgt zusammen (Analysereferenz-Planfall P0 bbbbbb):

Abschnitt	Lage	Kfz (Pkw, Lkw, etc.)	davon Lkw
1	B143	3.630	280
2	B143	4.840	370
3	B143	5.820	520
4	B143	6.440	690
5	B143 AV-Straße	6.880	690
6	R-Weg	2.020	290
7	AG-Straße	6.910	380
8	L509	7.410	390
9	AW__	7.180	500
10	AX-Straße	5.400	500
11	L503	10.640	700
12	AP__	8.820	910

II.4.3. Bei unverändertem Bestand des Straßennetzes erhöhen sich die Verkehrszahlen für den JDTV_w auf den vorgenannten Straßenabschnitten bis 2035 (Prognosereferenz-Planfall P0 aaaaaa) um durchschnittlich ca. 21 %. Die stärksten Verkehrszunahmen bei den Kfz-Fahrten sind dabei auf der AX-Straße (7.590; + 41 %) und auf dem R-Weg (2.620; + 30 %) zu erwarten, die schwächsten auf der AG-Straße (7.230; + 5 %) und auf der AW__ (8.250; + 15 %). Bei gesonderter Betrachtung der Lkw-Fahrten bewegen sich die Zunahmen des JDTV_w zwischen mindestens 16 % und maximal 22 %. Die starke Zunahme beim R-Weg resultiert daraus, dass dieser mangels direkter Verbindung der B143 mit der L509 weiterhin und vermehrt als „Schleichweg“ genutzt werden wird.

II.4.4. Bei Realisierung der G__ (Prognosemaßnahmen-Planfall P1 aaaaaa) ergeben sich im großräumigen Zusammenhang ähnliche Wirkungen zu P0 aaaaaa bzw. nur geringe verkehrliche Veränderungen. Auf den radialen Routen von Süden in Richtung Stadtzentrum kommt es zu einer Verlagerung der Verkehrsströme auf die Südumfahrung von S__ und somit zu einer Entlastung des Stadtzentrums. Im Vergleich zu den Verkehrszahlen der Verkehrsprognose für den Bestand (Planfall P0 aaaaaa) nimmt der jahresdurchschnittliche Werktagsverkehr auf den bestehenden Abschnitten der S__ sowie auf den von Süden zur G__ zuführenden Straßenabschnitten wie folgt zu (Angaben in Kfz-Fahrten [davon Lkw-Fahrten] pro jahresdurchschnittlichen Werktag):

- AP__: von 10.860 (1.060) auf 12.020 (1.150) = + 11 % (+ 8 %)
- AW__: von 8.250 (590) auf 10.000 (920) = + 21 % (+ 56 %)
- B143 (Abschnitt 1): von 4.360 (340) auf 4.780 (360) = + 10 % (+ 6 %)
- B143 (Abschnitt 2): von 5.980 (450) auf 6.630 (640) = + 11 % (+ 42 %)
- L503: von 12.470 (780) auf 12.820 (810) = + 3 % (+ 4 %)

Auf den übrigen Straßenabschnitten im Bestand nehmen die Verkehrsstärken ab, insb. auf den stadteinwärts führenden Abschnitten der B143 und der AG-Straße jeweils nördlich der Abzweigung in die G__:

- B143 (Abschnitt 4): von 7.580 (830) auf 2.880 (380) = - 62 % (- 54 %)
- B143 (Abschnitt 5): von 8.080 (830) auf 5.740 (570) = - 29 % (- 31 %)
- AG-Straße: von 7.230 (450) auf 6.080 (180) = - 16 % (- 60 %)
- AX-Straße: von 7.590 (590) auf 7.200 (560) = - 5 % (- 5 %)
- L509: von 9.170 (470) auf 8.880 (480) = - 3 % (+ 2 %)
- R-Weg: von 2.620 (350) auf 2.270 (370) = - 13 % (+ 6 %)

Mit den Veränderungen im Bestand einhergehend werden auf der neuen G__ im östlichen Abschnitt 7.820 Kfz/Werktag (davon 820 Lkw), im mittleren Abschnitt 5.960 Kfz/Werktag (640 Lkw) und im westlichen Abschnitt 5.910 Kfz/Werktag (770 Lkw) erwartet. Die neue Zufahrt AV-Straße weist einen JDTV_w von 5.560 Kfz (davon 530 Lkw) auf. Die – allenfalls von der Gemeindestraßenverwaltung zu errichtende – Anbindung an das nördlich des gegenständlichen Vorhabens gelegene „eingeschränkte gemischte Baugebiet“ wird an einem jahresdurchschnittlichen Werktag von 540 Kfz (davon 370 Lkw) befahren.

II.4.5. Bei zusätzlicher Berücksichtigung einer betrieblichen Nutzung der Hälfte der als „eingeschränktes gemischtes Baugebiet“ gewidmeten Flächen nördlich des Vorhabens im Prognosejahr 2035 ist insgesamt ein höheres Verkehrsaufkommen als im Planfall P1 aaaaaa zu erwarten (Prognosemaßnahmen-Planfall P1N aaaaaa). Die Entlastungen auf den Straßenabschnitten in Richtung Stadtzentrum werden durch den zusätzlichen, vom „eingeschränkten gemischten Baugebiet“ generierten Verkehr in Richtung der G__ teilweise kompensiert, wodurch die Entlastungswirkungen der G__ insgesamt, insb. beim Schwerverkehr, geringer ausfallen als im Planfall P1 aaaaaa.

Auf folgenden vier Straßenabschnitten im Bestand nehmen die Verkehrsstärken im Vergleich zu P0 aaaaaa auch im Planfall P1N aaaaaa ab:

- B143 (Abschnitt 4): von 7.580 (830) auf 3.110 (430) = - 59 % (- 48 %)
- B143 (Abschnitt 5): von 8.080 (830) auf 6.440 (700) = - 20 % (- 16 %)
- AG-Straße: von 7.230 (450) auf 6.150 (290) = - 15 % (- 36 %)
- R-Weg: von 2.620 (350) auf 2.460 (420) = - 6 % (+ 20 %)

Das durch die betriebliche Nutzung bedingte erhöhte Verkehrsaufkommen führt zu folgenden Mehrbelastungen:

- AP__: von 10.860 (1.060) auf 13.100 (1.340) = + 21 % (+ 26 %)
- AW__: von 8.250 (590) auf 11.480 (1.210) = + 39 % (+ 105 %)
- B143 (Abschnitt 1): von 4.360 (340) auf 5.170 (aaavvv) = + 19 % (+ 21 %)
- B143 (Abschnitt 2): von 5.980 (450) auf 7.430 (760) = + 24 % (+ 69 %)
- L503: von 12.470 (780) auf 13.400 (900) = + 7 % (+ 15 %)

- AX-Straße: von 7.590 (590) auf 7.910 (620) = + 4 % (+ 5 %)
- L509: von 9.170 (470) auf 9.580 (530) = + 4 % (+ 13 %)

Damit einhergehend werden auf der G__ an einem jahresdurchschnittlichen Werktag im östlichen Abschnitt 8.740 Kfz/Werktag (davon 980 Lkw), im mittleren Abschnitt 7.210 Kfz (880 Lkw) und im westlichen Abschnitt 7.630 Kfz (1.170 Lkw) erwartet. Die neue Zufahrt AV-Straße weist einen JDTV_w von 6.320 Kfz (davon 670 Lkw) auf. Die Anbindung an das betrieblich genutzte Gebiet wird mit 2.960 Kfz-Fahrten (davon 930 Lkw-Fahrten) pro jahresdurchschnittlichen Werktag frequentiert.

II.4.6. Mit dem gegenständlichen Projekt, im Planfall P1N aaaaaa, werden allen voran aus dem Süden in Richtung Stadtzentrum kommende Verkehrsströme auf die G__ verlagert, wodurch aus fachlicher Sicht das bestehende Straßennetz im Stadtgebiet von S__ und sohin das belastete Siedlungsgebiet entlastet wird. Zudem wird mit dem Vorhaben ein betrieblich nutzbares „eingeschränktes gemischtes Baugebiet“ im Ausmaß von ca. 15 ha südlich von S__ aufgeschlossen und an das öffentliche Straßennetz angebunden, ohne – insb. die nördlich daran anschließenden gewidmeten – Wohngebiete zu belasten.

II.4.7. Zur Kompensierung von allfälligen Unschärfen der Modellberechnungen und zur Beweissicherung ist aus fachlicher Sicht ein Monitoring vorzusehen, um allfällige Veränderungen der prognostizierten verkehrlichen Entlastungs- und Belastungswirkungen und damit einhergehende Änderungen bei Umweltwirkungen (Lärm) offenzulegen. Dazu wurde vom verkehrstechnischen naSV I folgender Auflagenvorschlag formuliert:

Für das Monitoring auf dem Landesstraßennetz stehen Dauerzählstellen zur Verfügung, die in einem räumlich-verkehrlichen Zusammenhang mit dem Projektgebiet der G__ stehen:

- DZSt Nr. 30 - B141, H__
- DZSt Nr. 24 - B143, I__
- DZSt Nr. 75 - L509, J__
- DZSt Nr. 35 - B141, K__

Diese Dauerzählstellen sind ab dem Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der G__ jährlich auszuwerten. Dabei sind insb. die verkehrlichen Veränderungen im Zusammenhang mit der Realisierung des Projekts aufzuzeigen. Es sind geeignete Vergleiche mit den Verkehrszahlen vor der Verkehrsfreigabe darzustellen. Die Ergebnisse der Vergleiche und Analysen sind jährlich der Behörde vorzulegen.

Zusätzlich zu den Dauerzählstellen sind auch weitere temporäre Querschnittszählungen im Untersuchungsgebiet erforderlich. Diese Zählungen dienen auch dazu, den Einfluss des betrieblich genutzten Baugebiets auf das

Verkehrsaufkommen festzustellen und deren Wirkungen von den Projektwirkungen der G__ unterscheiden zu können. Die Zählstellen sind:

- L503 zwischen L__ (km 1,6) und Einmündung L508 (km 3,0)
- L509 zwischen M__ (km 2,7) und N__ (km 6,0)
- B143 zwischen O__ (km 17,7) und Einmündung L1079 (km 21,8)
- L1081 zwischen P__ (km 1,9) und Q__ (km 3,6)

Diese Zählungen sind auf jahresdurchschnittliche Verkehrsstärken (JDTV, JDTV_w) hochzurechnen und den prognostizierten Verkehrszahlen gegenüberzustellen. Dabei werden die modellierten Verkehrszahlen für die Jahre zwischen 2017 und 2035 interpoliert. Treten dabei Überschreitungen der gemessenen Verkehrszahlen von mehr als 25 % über den modellierten Verkehrszahlen auf, so ist für die Lärmimmissionen nachzuweisen, dass für die betroffenen Anrainer keine unzulässigen Belastungen entstehen. Die Ergebnisse der temporären Zählungen sind der Behörde vorzulegen.

II.5. Straßenbauverhandlung, Rechtzeitigkeit von Einwendungen:

II.5.1. Die Bf wurden mit persönlicher Verständigung, allesamt spätestens am 06.07.2019 nachweislich zugestellt, unter Hinweis auf die Präklusionsfolgen sowie auf die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Projektunterlagen in den Räumlichkeiten der belangten Behörde oder in den Ämtern der drei vom Vorhaben betroffenen Gemeinden (S__, M__, Q__) zur Straßenbauverhandlung vor der belangten Behörde am 23.07.2019 geladen und erhoben bis zum Schluss der Verhandlung zahlreiche der in den Beschwerden aufrecht erhaltenen Einwendungen gegen das Vorhaben der mbP.

II.5.2. Die Bf haben bis zum Schluss der Verhandlung weder das Gutachten des luftreinhalte-technischen ASV bestritten noch eine sonstige Einwendung in luftreinhalte-technischer Hinsicht erhoben. Dem Gutachten wurde das lärmtechnische Einreichoperat zugrunde gelegt, das auf den Verkehrszahlen des Planfalls P1 aaaaaa beruhte. Um auf der Grundlage einer „worst case“-Betrachtung einen bestmöglichen Immissionsschutz für die Anrainer zu gewährleisten, wurde der mbP in der Verhandlung aufgetragen, das lärmtechnische Projekt auf die (höheren) Verkehrszahlen des Planfalls P1N aaaaaa (unter Berücksichtigung der betrieblichen Nutzung des „eingeschränkten gemischten Baugebiets“) zu stützen.

In weiterer Folge wurde von der mbP mit Schreiben vom 31.07.2019 auftragsgemäß das ergänzte lärmtechnische Einreichoperat vom 25.07.2019 vorgelegt, auf dessen Grundlage der luftreinhalte-technische ASV mit Schreiben vom 27.09.2019 sein Gutachten ergänzte und zusammengefasst (unverändert) feststellte, dass selbst bei Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehrsströme aus der betrieblichen Nutzung des „eingeschränkten gemischten Baugebiets“ im Prognosejahr 2035 keine relevante Überschreitung der Grenzwerte des

Immissionsschutzgesetzes – Luft bei den nächstgelegenen Wohnanrainern zu erwarten ist.

Die luftreinhalte-technische Gutachtensergänzung wurde dem Erst-Bf und dem Zweit-Bf mit Schreiben vom 22.04.2022, nachweislich zugestellt am 27.04.2022, unter der Überschrift „Parteiengehör“ mit der Möglichkeit der Stellungnahme binnen einer Frist von drei Wochen ab Zustellung des Schreibens übermittelt. Mit Eingabe vom 18.05.2022, eingelangt am 19.05.2022, kündigten der Erst-Bf und der Zweit-Bf die Vorlage einer privatgutachterlichen Stellungnahme an und wendeten dabei erstmals die Unschlüssigkeit des luftreinhalte-technischen ASV-Gutachtens ein. Das luftreinhalte-technische Privatgutachten vom 23.05.2022 wurde mit Eingabe des Erst-Bf und des Zweit-Bf vom 25.05.2022 an eine E-Mail-Adresse des Amtes der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, übermittelt, unter der die belangte Behörde im behördlichen Verfahren nie aufgetreten ist. Die Eingabe ist infolge interner Weiterleitung am 03.06.2022 bei der belangten Behörde nachweislich eingelangt.

II.5.3. Mit Schreiben des Erst-Bf und des Zweit-Bf vom 15.10.2020 wurde erstmals die Naturverträglichkeit des gegenständlichen Projekts unter Vorlage eines diesbezüglichen Privatgutachtens releviert.

II.6. Lärmimmissionen durch die G__:

II.6.1. Im den Einreichunterlagen beiliegenden und mit Schreiben vom 31.07.2019 um den Planfall P1N aaaaaa ergänzten lärmtechnischen Projekt der mbP werden die berechneten Lärmimmissionswerte für alle Planfälle in Raster- und Differenzlärnkarten für den Nachtzeitraum dargestellt. Zusätzlich liegt eine gesonderte Gebäudeauswertung für die Wohnobjekte entlang des Vorhabens vor. Dabei wurden 118 Gebäude untersucht, darunter auch jene der Hofstellen des Erst-Bf (Objekt-Nrn. aaabbb, aaaccc, aaaddd, aaaeee und aaafff) und des Zweit-Bf (Objekt-Nrn. aaaggg, aaahhh und aaaiii).

Im gegenständlichen Straßenbauvorhaben ist aufgrund der Nähe zur Trasse die Errichtung eines Lärmschutzwalls mit einer Länge von 225 m und einer Höhe von 2,5 m zum Schutz der Wohngebäude des Erst-Bf (Objekt-Nrn. aaabbb und aaaccc) als (einzige) aktive Lärmschutzmaßnahme geplant. Dieser L-förmige Wall wird nördlich und östlich der Hofstelle des Erst-Bf errichtet.

II.6.2. Die für Landesstraßen relevanten Lärmgrenzwerte betragen aus fachlicher Sicht 60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum (L_{den}) und 50 dB für den Nachtzeitraum (L_{night}); bei deren Einhaltung an der Fassade eines Wohnobjekts ist der Schutz im Inneren des Gebäudes gegeben. Im Planfall P1N aaaaaa kommt es in der Betriebsphase, unter Berücksichtigung des geplanten Lärmschutzwalls für die Gebäude des Erst-Bf, bei 17 Wohnobjekten zu einer Überschreitung der

vorgenannten Lärmgrenzwerte, und zwar bei den Objekt-Nrn. aaajjj, aaakkk, aaalll, aaammm, aaannn, aaaooo, aaappp, aaaqqq, aaarr, aaasss, aaattt, aaauuu, aaavvv, aaaxxx, aaayyy, aaazzz und bbbaaa. Zum Schutz dieser Objekte wurden vom schalltechnischen ASV Auflagen zum Einbau von passiven Lärmschutzmaßnahmen (etwa Schalldämmlüfter für betroffene Schlafräume) vorgeschlagen, die von der belangten Behörde als Auflagenpunkte 9 und 10 in den angefochtenen Bescheid aufgenommen wurden.

II.7. Ausbauweise der G__:

II.7.1. Lage der Straße:

Die Wahl der konkreten Trassierung beruht nach den Angaben der mbP auf raumordnerischen, verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Überlegungen.

Das gegenständliche Projekt liegt in einem Gebiet mit unterschiedlichen raumordnerischen Interessen (Siedlungsgebiet, Betriebsgebiet, Landwirtschaft, Verkehr) und weist daher einen hohen Grad an Zwangspunkten auf. Die konkrete Situierung der Trasse der G__ orientiert sich an den Grundstücks- und Widmungsgrenzen, um die künftige Nutzungsfähigkeit der Grundflächen entsprechend ihrer Widmung – insb. die künftige betriebliche Nutzung des nördlich an die Trasse angrenzenden „eingeschränkten gemischten Baugebiets“ – zu erhalten. Im Hinblick auf die derzeitige landwirtschaftliche Nutzung der betroffenen Grundstücke wird der Eingriff in die Bewirtschaftungsmöglichkeiten durch die projektierte Trasse im Vergleich zu einer an den nördlichen Rand des verordneten Trassenbands verschobenen Trasse minimiert.

In verkehrstechnischer Hinsicht werden mit der projektierten Situierung die Abstände zwischen den Knotenpunkten (erforderliche Stauräume und Spurwechsellängen, jeweils mehr als 100 m) optimiert, was maßgeblich zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und damit zur Verkehrssicherheit sowie Leistungsfähigkeit im Bereich der Knotenpunkte beiträgt. Bei der Projektierung der Knotenpunktabstände wurden aus fachlicher Sicht die anerkannten Regeln für den Straßenbau eingehalten. Die Verschiebung der Trasse nach Norden an den äußersten Rand des Trassenbands würde zu einer Verringerung der Knotenpunktabstände (und damit zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und auch der Leistungsfähigkeit) führen.

In wirtschaftlicher Hinsicht hätte eine Verschiebung der Trasse nach Norden höhere Kosten im Rahmen der Grundeinlöse zur Folge, da sich die südlich der Trasse verbleibenden Restflächen der als „eingeschränktes gemischtes Baugebiet“ gewidmeten Grundflächen vergrößern würden, aber weiterhin nicht eigenständig verwertbar wären, weshalb mehr Grundflächen von der mbP einzulösen wären.

Bei einer Verschiebung der Trasse an den nördlichen Rand des verordneten Trassenbands würde es aus fachlicher Sicht zu keiner wesentlichen Änderung des Ausmaßes der Inanspruchnahme von Grundstücken des Erst-Bf und des Zweit-Bf kommen. Mit der Verschiebung würde sich der Abstand der Trasse zu den Wohngebäuden des Erst-Bf und des Zweit-Bf um jeweils ca. 35 m erhöhen.

II.7.2. Höhenlage der Straße:

Die Situierung der Trasse bedingt die je nach Geländeform konkret gewählte Höhenlage der Straße. Die vom Erst-Bf im Bereich seiner Grundstücke zwecks Minimierung des Eigentumseingriffs geforderte Absenkung der Trasse unter das bestehende Geländeniveau (ca. – 2 m) würde aus fachlicher Sicht folgende zusätzliche Maßnahmen erfordern:

- Absenkung des Unterbauplanums unter das Gelände, damit einhergehende aufwendigere Oberbauentwässerung („Frostkoffer“) sowie zusätzlicher Flächenverbrauch;
- zusätzliche Entwässerungsmaßnahmen, damit einhergehender zusätzlicher bautechnischer Aufwand in Bau und Erhaltung sowie Inanspruchnahme zusätzlicher Grundflächen;
- mehr Erdbewegungen sowie zusätzlicher Bodenaushub, der ebenso je nach Klassifizierung abtransportiert und deponiert werden muss;
- Anpassung (einiger der) Hauptstränge der auf den Grundstücken des Erst-Bf im Untergrund bestehenden Drainageleitungen.

Diese Maßnahmen sind jeweils mit zusätzlichen Kosten verbunden.

Im Falle der Absenkung wäre eine Reduktion der Flächeninanspruchnahme grundsätzlich durch Kunstbauten denkbar, die jedoch zusätzliche Kosten in Bau und Erhaltung nach sich ziehen würden. Für die Fundamente dieser Bauten (etwa Stützmauern) wären jedoch ebenso Grundflächeninanspruchnahmen erforderlich, wodurch sich die durch die Absenkung erzielbare Reduktion relativiert.

Die im Projektbereich bestehenden Drainagen weisen auf das Vorhandensein von Hangwässern hin, weshalb die projektierte Höhenlage aus fachlicher Sicht im Hinblick auf die Entwässerung jedenfalls vorteilhafter ist.

II.7.3. Dimensionierung des Kreisverkehrs Mitte:

Der auf den Grundstücken des Erst-Bf situierte Kreisverkehr Mitte ist wie der Kreisverkehr West mit einem Außendurchmesser von 50 m projektiert. Die festgestellten prognostizierten Verkehrsmengen (insb. im Planfall P1N) könnten auch von einem Kreisverkehr mit einem geringeren Außendurchmesser, und zwar von 40 m, bewältigt werden, womit ein geringerer Flächenverbrauch einherginge.

Der Kreisverkehr Mitte in seiner projektierten Ausbauplanung, insb. auch der gewählte Außendurchmesser von 50 m, entspricht den einschlägigen technischen Richtlinien, und zwar den Vorgaben der RVS 03.05.14 „Plangleiche Knoten – Kreisverkehre“ (Stand: Oktober 2010) und des vom Amt der Oö. Landesregierung, konkret den Fachabteilungen Straßenerhaltung und -betrieb, Strategische Straßenplanung und Netzausbau sowie Verkehrstechnik erstellten Merkblatts „Standards für Kreisverkehre an oö. Landesstraßen“ vom Juni 2007.

Dem durch die Wahl eines Außendurchmessers von 50 m bedingten höheren Flächenverbrauch stehen aus verkehrstechnischer Sicht folgende Vorteile gegenüber:

- Erkennbarkeit (Mittelinsel):

Die Größe und Höhe der Mittelinsel eines Kreisverkehrs hängen von dessen Außendurchmesser ab. Bei einem Außendurchmesser von 50 m kann die Mittelinsel des Kreisverkehrs Mitte entsprechend groß und erhöht ausgeführt werden, was wesentlich zur rechtzeitigen Erkennbarkeit des Kreisverkehrs beiträgt. Im Hinblick auf die höheren Geschwindigkeiten und der vom Verkehrsteilnehmer erwarteten höheren Qualität (Hindernisfreiheit) an hochrangigen Straßen, wie der gegenständlichen G₁, kommt der rechtzeitigen Erkennbarkeit des außerorts gelegenen Kreisverkehrs Mitte eine wesentliche Bedeutung aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit zu.

- Übersichtlichkeit (Ein- und Ausfahrten):

Kreisverkehre mit einem größeren Außendurchmesser ermöglichen einen größeren Abstand zwischen den Ein- und Ausfahrten. Je größer der Abstand zwischen den Ein- und Ausfahrten ist, desto besser gestalten sich die Sichtbeziehungen und damit die Übersichtlichkeit insb. in den Konfliktbereichen sowie die Begreifbarkeit der eindeutigen Verkehrsabwicklung. Durch einen größeren Abstand zwischen den Ein- und Ausfahrten wird der Verkehrsablauf erleichtert und steigt die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer, beim Ausfahren zu blinken, was sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs erhöht.

- Einschätzbarkeit von Verkehrssituationen (Fahrbahn, Ablenkung):

Die Errichtung eines Kreisverkehrs mit einem größeren Außendurchmesser (wie hier 50 m) ermöglicht schmalere Kreisfahrbahnen, die in Zusammenhang mit der größeren Mittelinsel zu einer stärkeren Ablenkung des in den Kreisverkehr einfahrenden Verkehrsstroms führen. Aus der durch den großen Außendurchmesser bedingten stärkeren Ablenkung der Fahrlinien zwischen den Ein- und Ausfahrten resultieren geringere Geschwindigkeiten in den Konfliktbereichen, die zur hohen Verkehrssicherheit des Kreisverkehrs beitragen. Der Geschwindigkeitsdämpfung kommt im gegenständlichen Fall des außerorts gelegenen Kreisverkehrs Mitte angesichts des hohen Geschwindigkeitsniveaus auf den einmündenden Straßen eine wesentliche Bedeutung zu.

- Befahrbarkeit für den Schwerverkehr:

Mit dem projektierten Außendurchmesser von 50 m wird eine ausreichende und bessere Befahrbarkeit für den insb. aus der Nutzung des „eingeschränkten gemischten Baugebiets“ zu erwartenden Schwerverkehr (Lkw, Sattelkraftfahrzeuge, Sondertransporte, etc.) gewährleistet. Auch die Befahrbarkeit für den öffentlichen Verkehr wird erleichtert. Nach der Realisierung des Projekts werden sowohl der Kreisverkehr West (Linie 851) und der Kreisverkehr Mitte (Linie 852) von Linienbussen befahren. Dabei wird der Regionalbus der Linie 852 den Kreisverkehr Mitte im Zuge eines Viertel- bzw. Dreiviertelkreises durchqueren.

- Erhaltungsaufwand:

Je größer der Außendurchmesser des Kreisverkehrs ist, desto geringer sind der Erhaltungsaufwand und die damit verbundenen Kosten. Denn bei größeren Kreisverkehren verteilen sich die Fahrlinien insb. des Schwerverkehrs besser und es werden die Bankette und Pflasterungen, die für ein Befahren nicht vorgesehen sind, weniger oft überfahren. Bei kleineren Außendurchmessern werden die Bankette und Pflasterungen von Schwerfahrzeugen regelmäßig befahren.

- Kapazitätserhöhung im Bedarfsfall:

Die Ausführung des Kreisverkehrs Mitte mit einem Außendurchmesser von 50 m ermöglicht im allenfalls künftigen Bedarfsfall die Kapazitätserhöhung durch Anlegung eines zweiten Fahrstreifens in der Kreisfahrbahn, wofür kein zusätzlicher Flächenverbrauch mehr notwendig wäre.

- Einheitlichkeit im Landesstraßennetz:

Die Wahl eines Außendurchmessers von 50 m für Kreisverkehre an hochrangigen Straßen außerorts hat sich den Angaben der mbP zufolge seit der Erstellung des Merkblatts „Standards für Kreisverkehre an öö. Landesstraßen“ vom Juni 2007 bei vielen in den Folgejahren realisierten Kreisverkehren bewährt und stellt daher in Oberösterreich den Standard für Kreisverkehre an hochrangigen Landesstraßen außerorts dar. Der etablierte Außendurchmesser soll auch im gegenständlichen Fall bei den Kreisverkehren West und Mitte beibehalten werden, damit die einheitliche Gestaltung in Oberösterreich fortgeführt wird und die Fahrzeuglenker auch unter dem Blickwinkel der „selbsterklärenden Straße“ stets den gleichen, gewohnten Standard vorfinden.

II.7.4. Stützmauer statt Böschung:

Vom gegenständlichen Straßenbauvorhaben sind die im jeweiligen Hälfte-Eigentum des Viert-Bf und des Fünft-Bf stehenden Grundstücke Nrn. xxx und yyy, je KG S___, unmittelbar betroffen, die derzeit beide als Parkplätze genutzt werden. In diesem Bereich, ca. von km 0,175 bis km 0,231 des zweiten Teils der G___, ist die südliche Einschnitts-Böschung der Straße projektiert, die auf den beiden

vorgenannten Grundstücken eine Fläche von insgesamt 973 m² dauerhaft beansprucht. Die geplante Böschung entspricht aus fachlicher Sicht dem Stand der Technik.

Im Falle der Ausführung als Stützmauer statt als Einschnitts-Böschung wäre eine Winkelstützmauer auf einer Länge von 56 m und mit einer (über dem Fundament gelegenen) ansichtswirksamen Fläche von 217 m² zu errichten. Mit der Errichtung dieser Stützmauer reduziert sich die dauerhafte Flächeninanspruchnahme auf den Grundstücken des Viert-Bf und des Fünft-Bf auf 524 m² (sohin 449 m² weniger als im Falle der Errichtung der projektierten Böschung). Diesem geringeren Flächenverbrauch stehen nach fachlicher Einschätzung – beruhend auf dem Baukostenindex vom November 2025 – Mehrkosten (für die Grundeinlöse sowie für die Errichtung des Bauwerks) in Höhe von ca. 251.000 Euro entgegen (Stützmauer: ca. 406.000 Euro, Böschung: ca. 155.000 Euro). Bei dieser Kostenschätzung sind allfällige Mehrkosten für die Errichtung einer Absturzsicherung auf der gesamten Länge der Stützmauer von 56 m, für einen allenfalls erforderlichen erweiterten Lärmschutz sowie für zusätzliche Beleuchtungsmaßnahmen noch nicht berücksichtigt. Mit der Ausführung als Stützmauer sind im Vergleich zur Ausführung als Böschung aus fachlicher Sicht – neben den höheren Errichtungskosten – auch höhere Erhaltungskosten verbunden.

Die Grundinanspruchnahme könnte durch eine Verlängerung der wasserdichten Wanne (bei der Überführung R-Weg) reduziert werden, da damit die Stützmauer ohne wesentlichen Rücksprung ausgeführt werden kann. Die (neben den Mehrkosten für die Errichtung der Stützmauer) zusätzlichen Kosten für die Verlängerung der Wanne um 56 m würden – unter Berücksichtigung der reduzierten Grundeinlöse – etwa 459.500 Euro betragen.

II.8. Sonstige Feststellungen:

II.8.1. Die Errichtung der wasserdichten Wanne im Bereich von km 0,231 bis km 0,364 (Überführungen R-Weg und Eisenbahnstrecke) im Nahbereich des Grundstücks der Dritt-Bf, auf dem eine Laser-Schneidanlage betrieben wird, erfolgt im Schutze von Spundwänden, die bis in den dichten Untergrund, unter Absenkung des vorhandenen Wasserspiegels, gerammt werden. Die Spundwände werden in mindestens drei Bauabschnitten gerammt, wobei jeder Abschnitt ca. 7 bis 10 Tage in Anspruch nehmen wird. Erschütterungen, mit denen sich im Untergrund ausbreitende Schwingungen entstehen können, treten mitunter auch beim Ziehen der Spundwände nach Beendigung des jeweiligen Bauabschnitts ein.

Das Einvibrieren von Spundwandprofilen ist aus fachlicher Sicht eine effiziente Methode, um einen dichten Baugrubenabschluss zu erstellen. Durch die Regulierbarkeit der Vorspannkraft und die Dosierung der Vibrationsenergie können Spundbohlen der Geologie angepasst sowie umwelt- und umgebungsschonend

eingebraucht werden. Bei modernen Vibrationsrammen kann der Maschinist die Frequenz und die Amplitude situationsbedingt einstellen und erhält sofort eine Meldung, wenn Erschütterungsüberschreitungen am Immissionsort gemessen werden. Die dem naSV für Bauwesen (Tiefbau, Grundbau, Bodenmechanik) bekannten Bodenverhältnisse im Projektgebiet lassen keine besonderen Probleme für eine vibrationsarme Einbringung erwarten.

Aus fachlicher Sicht wird die vollständige Beweissicherung der angrenzenden betroffenen Gebäude der Anrainer vor Beginn der Baugrubensicherungsarbeiten sowie die Durchführung eines schwingungstechnischen Monitoring-Programms während den Bauarbeiten empfohlen. Mit den Schwingungsmessgeräten können die Einwirkungen der Bauarbeiten, insb. der Spundwanddrummungen, auf die betroffenen Gebäude gemessen werden, was im Falle des Überschreitens der Grenzwerte eine rasche Reaktion mit entsprechenden Maßnahmen zwecks Hintanhaltung von Schäden ermöglicht.

II.8.2. Im angefochtenen Bescheid wurden im Zusammenhang mit der Überführung R-Weg folgende vom ASV für Kunstbauten und Brückenbau vorgeschlagene Auflagen vorgeschrieben:

„16. Brücke R-Weg:

Die Belastung der Brücke ist lt. EN 1991-2 und ÖNB1991-2 (Belastung für Straßen- und Eisenbahnbrücken) vorzunehmen. Die Bemessung der Bewehrung nach den einschlägigen Normen des Eurocodes 1992 (Stahlbetonbemessung). Die Vorschriften RVS 15 für Brücken sind einzuhalten. Entsprechende Absturzsicherungen (Geländer) sowie ev. Leitschienen sind nach RVS Fahrzeugrückhaltesysteme vorzusehen. Die Gesamtstandsicherheit des Rahmens gegen Auftrieb ist ebenfalls nachzuweisen. Eventuell bestehende Leitungen und Straßenkanäle sind im Zug der Errichtung der Brücke umzulegen.

17. Während der Errichtung der Brücke R-Weg ist eine provisorische Zufahrt zum südlichen Teil des R-Weges bzw. zu den Grundstücken der Fa. BC__ herzustellen.“

Ein Fahrzeug mit einem Gesamtgewicht von bis zu 40 Tonnen gilt aus fachlicher Sicht als Standard-Lkw, der für die Fachplanung von Kunstbauten im Straßenbau (wie etwa Brücken) als Standardbelastung (Maßstab) herangezogen wird. Sondertransporte, sohin Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 40 Tonnen, sind in einer Bauwerksdimensionierung gesondert zu betrachten. Entsprechend den im Auflagenpunkt 16. aufgezählten technischen Normen ist für den R-Weg mit zwei Richtungsfahrbahnen bei der Dimensionierung der Überführung in die eine Richtungsfahrbahn ein Lkw mit einem Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen und in die andere Richtungsfahrbahn ein Lkw mit einem Gesamtgewicht von bis zu 40 Tonnen zu berücksichtigen. Die Brücke R-Weg kann daher bei kurzfristiger einseitiger Sperre der Fahrbahn von einem Fahrzeug mit einem Gesamtgewicht von bis zu 100 Tonnen überquert werden.

II.8.3. Die gegenständlichen Grundstücke der Bf lagen am Tag der Antragstellung am 29.04.2019 (und liegen auch weiterhin) nicht in einem ausgewiesenen Europaschutzgebiet, Naturschutzgebiet, Nationalpark, Wasserschutzgebiet oder Wasserschongebiet. Sie befanden (und befinden) sich auch nicht in einem sonstigen Schutzgebiet nach dem Oö. NSchG 2001 oder in einer UNESCO-Welterbestätte.

II.8.4. Die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung ist aus fachlicher Sicht gewährleistet, da bei der Projektierung die aktuellen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) eingehalten wurden.

II.9. Gebühren der nichtamtlichen Sachverständigen:

Vom Landesverwaltungsgericht Oberösterreich wurden die Gebühren für die Tätigkeit der im verwaltungsgerichtlichen Verfahren beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen (Aktenstudium, Erstattung gutachterlicher Stellungnahmen und deren Erörterung im Rahmen der Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung) bestimmt und diesen bereits allesamt überwiesen.

Für die Tätigkeit des verkehrstechnischen naSV I, Dipl.-Ing. U__, wurden Gebühren mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich

- vom 15.01.2024, LVwG-153563/53/MK/HU, in Höhe von 15.294,00 Euro,
- vom 01.07.2025, LVwG-153563/139/MK/HU, in Höhe von 8.958,00 Euro,
- vom 12.05.2026, LVwG-153563/192/MK/HU, in Höhe von 8.852,31 Euro,

sohin in einer Gesamthöhe von 33.104,31 Euro festgesetzt.

Für die Tätigkeit des verkehrstechnischen naSV II, Dipl.-Ing. AD__, wurden Gebühren mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich

- vom 20.08.2025, LVwG-153563/148/MK/HU, in Höhe von 6.776,00 Euro,
- vom 16.03.2026, LVwG-153563/188/MK/BD, in Höhe von 1.225,00 Euro,

sohin in einer Gesamthöhe von 8.001,00 Euro festgesetzt.

Für die Tätigkeit des naSV für Bauwesen (Tiefbau, Grundbau, Bodenmechanik), Dipl.-Ing. Dr. Z__, wurden Gebühren mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich

- vom 15.11.2024, LVwG-153563/98/MK/HU, in Höhe von 1.688,00 Euro,
- vom 16.03.2026, LVwG-153563/187/MK/BD, in Höhe von 2.176,00 Euro,

sohin in einer Gesamthöhe von 3.864,00 Euro festgesetzt.

III. Beweiswürdigung:

III.1. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorgelegten Verfahrensakt, in das Grundbuch, in das Digitale Oberösterreichische Raum-Informationen-System (DORIS), in die beige-schafften Verfahrensakten zu den beiden gegenständlich relevanten Trassenverordnungen sowie in die zahlreichen im verwaltungsgerichtlichen Verfahren insb. beschwerdeseitig vorgelegten Stellungnahmen. Darüber hinaus wurden Gutachtensergänzungen aus den Fachbereichen Verkehrsplanung, Straßenbautechnik und Bauwesen (Tiefbau, Grundbau, Bodenmechanik) sowie Stellungnahmen von der mbP und der Oö. Landesregierung (als Erstellerin des Merkblatts „Standards für Kreisverkehre an oö. Landesstraßen“ vom Juni 2007) eingeholt. Zudem wurde auch im Rahmen einer mündlichen Verhandlung über vier Tagsatzungen hinweg Beweis erhoben. Aus diesen Beweismitteln ergibt sich der festgestellte entscheidungswesentliche Sachverhalt schlüssig und widerspruchsfrei.

III.2. Die festgestellten Verkehrszahlen sowie damit einhergehend die verkehrlichen Wirkungen der Planfälle P0 bbbbbb, P0 aaaaaa, P1 aaaaaa und P1N aaaaaa ergeben sich aus der im Einreichoperat einliegenden Verkehrsuntersuchung (Band I, Einlage Nr. 10) vom 22.03.2018, in der die Berechnung dieser Zahlen infolge mehrerer aufeinander aufbauender Arbeitsschritte schlüssig dargelegt wird. Demnach wurde in der vorgenannten Verkehrsuntersuchung ein (mathematisches) Verkehrsmodell für den motorisierten Straßenverkehr erstellt, mit dem die vorherrschenden Verkehrsverhältnisse im Planungsgebiet dargestellt und die künftigen Auswirkungen der G__ berechnet werden konnten.

III.2.1. Grundlage für das gegenständliche projektbezogene Anwendungsmodell ist das Verkehrsmodell des Landes Oberösterreich (VIS-OÖ), mit dem die Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer (in Oberösterreich) im Wechselspiel von Verkehrsangebot und -nachfrage unter Heranziehung aktueller Datengrundlagen rechnerisch reproduziert werden können. Dabei wird ausgehend vom Ist-Zustand auf dem bestehenden Straßennetz das künftige Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der projektierten Strukturentwicklung prognostiziert.

Das Verkehrsmodell VIS-OÖ besteht zum einen aus der Software, und zwar aus VISEM (Berechnung der Verkehrsnachfrage nach Verkehrsmitteln), VISUM (Modellierung des Angebotsnetzes und Umlegung der Nachfrage auf das Netz; makroskopisch) und VISSIM (Simulation von Verkehrsmengen; mikroskopisch), sowie zum anderen aus der entsprechenden Datenbasis für die Ermittlung der Verkehrsmengen und die Modellierung von Verkehrsströmen in Bestand und Prognose. Diese Datenbasis setzt sich zusammen aus Struktur- und Verhaltensdaten der Einwohner (Einwohnerzahl, Altersstruktur, Erwerbstätigkeit,

Pkw-Verfügbarkeit, etc.), Strukturdaten des Untersuchungsgebiets (Anzahl und Art der Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen, etc.) sowie die datenmäßige Beschreibung der Verkehrsnetze (Lage und Eigenschaften der Straßen und ihre Leistungsfähigkeiten). Mit dem VIS-OÖ können für jeden Anwendungsfall in Bestand und Prognose die Verkehrserzeugung je räumlicher Betrachtungseinheit (Verkehrsbezirk) sowie die Verflechtungen zwischen den Verkehrsbezirken in den verschiedenen Verkehrsmitteln berechnet werden.

III.2.2. In Anwendung des VIS-OÖ wurde das gegenständliche projektspezifische Verkehrsmodell generiert, das anhand der Ergebnisse von Verkehrserhebungen (Daten von Dauerzählstellen sowie Kurzzeitzählungen aus dem näheren Umfeld von S__) validiert und kalibriert wurde, wodurch lokale und regionale Besonderheiten des Untersuchungsgebiets in die Berechnungen einfließen. Auf der Grundlage dieser Daten wurde der Planfall P0 bbbbbb erstellt, der den Bestandsverkehr abbildet. Für den Planfall P0 aaaaaa („Nullprognose“) wurde unter Außerachtlassung struktureller Veränderungen, sohin unter Außerachtlassung der Flächenwidmungen und deren Verkehrserzeugung, eine generelle Fortschreibung der Einwohner (Verschiebung der Altersstruktur bzw. der Altersgruppen) vorgenommen. Es wurden dabei die Entwicklung der Bevölkerung (und deren vom Alter abhängige Mobilität) und des Motorisierungsgrads und damit die Entwicklung des Pkw-Binnenverkehrs auf Grundlage lokaler Prognosedaten (u.a. von der Österreichischen Raumordnungskonferenz, aus der Bevölkerungsprognose des Landes Oberösterreich, etc.) berücksichtigt. Für die Prognose des Lkw-Binnenverkehrs und der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre wurde auf das „Verkehrsmodell Österreich 2025+“ des Bundes sowie auf historische Daten der Dauerzählstellen zurückgegriffen (siehe eingehend dazu die Stellungnahme der mbP vom 09.07.2019). Beim Planfall P1N aaaaaa wurde ausnahmsweise und nur teilweise, und zwar im Ausmaß des „eingeschränkten gemischten Baugebiets“ die Flächenwidmung und deren Verkehrserzeugung berücksichtigt. Diesem Planfall liegt die Annahme der mbP zugrunde, dass die als „eingeschränktes gemischtes Baugebiet“ gewidmeten Flächen im (durch Messung im DORIS nachgewiesenen) Ausmaß von ca. 15 ha bis zum Prognosejahr aaaaaa bereits zur Hälfte betrieblich genutzt werden, weshalb für die Berechnungen eine Nutzung einer Fläche von ca. 7,5 ha als Gewerbepark mit 75 Beschäftigten pro ha festgelegt wurde.

III.2.3. Die in den gegenständlich vorgelegten Planfällen dargestellten Verkehrsstärken wurden in Anwendung des – auf der Grundlage des VIS-OÖ erstellten – detaillierten, räumliche Besonderheiten berücksichtigenden und nachvollziehbaren Verkehrsmodells ermittelt, das nach Ansicht des erkennenden Gerichts geeignet scheint, das (zukünftige) Verkehrsverhalten möglichst realitätsnah abzubilden.

Die Eignung des Verkehrsmodells wurde auch vom, bereits im behördlichen Verfahren beigezogenen verkehrstechnischen naSV I bejaht, der die Projektunterlagen – konkret die Verkehrsuntersuchung vom 22.03.2018 – einer fachlichen Prüfung auf Plausibilität unterzog. In seinem, der Verhandlungsschrift vom 23.07.2019 als Beilage A angehängten Gutachten hat dieser zum einen festgestellt, dass das VIS-OÖ aufgrund der langjährigen Entstehung, Bearbeitung und der umfassenden Eingangsdaten und Einflussgrößen eine gute und geeignete Grundlage dafür bietet, die verkehrlichen Wirkungen eines Projekts zu ermitteln und darzustellen. Zum anderen führte er aus, dass das projektspezifische Anwendungsmodell aufgrund der Abbildungsgenauigkeit (Abweichungen zwischen gemessenen und modellierten Verkehrsstärken liegen größtenteils unter 10 %), der räumlichen Auflösung und der inhaltlichen Bearbeitungstiefe geeignet ist, das bestehende Verkehrsaufkommen und die verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens der mbP unter Berücksichtigung der lokalen und regionalen Gegebenheiten im Untersuchungsgebiet zu berechnen. Die im Anwendungsmodell dargestellten verkehrlichen Wirkungen sind aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar.

III.2.4. Hinzu kommt, dass die prognostizierten Zahlen der Verkehrsuntersuchung 2018 durch eine Zählung im Jahr 2021 und durch die Verkehrsmodellierung des W__ der X__ im Wesentlichen bestätigt wurden:

Im Rahmen einer Überprüfung der Berechnungsergebnisse der gegenständlichen Verkehrsuntersuchung wurde vom verkehrstechnischen Projektanten – unter Hinweis darauf, dass die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf das Verkehrsaufkommen beinahe wieder abgeklungen und sohin nicht von langfristiger Bedeutung sind – an vier Straßenquerschnitten im Nahbereich der G__ eine Zählung von 29.06.2021 bis 07.07.2021 durchgeführt. Die im Schreiben vom 03.08.2021 dargelegten Ergebnisse der Zählung belegen – auch nach Ansicht des verkehrstechnischen naSV I in seiner Gutachtensergänzung vom 06.06.2023 – eine gute Übereinstimmung mit dem Verkehrsmodell.

Für das W__ aus dem Jahr 2023 (Schlussbericht vom Juli 2023) wurde – wie der verkehrstechnische naSV II im Rahmen der Besprechung am 26.05.2025 sowie in seiner Stellungnahme vom 25.06.2025 nachvollziehbar darlegte – ein Ausschnitt des projektspezifischen Verkehrsmodells der mbP (Analysejahr 2017), und zwar die Region S__, herausgelöst, unter Berücksichtigung aktueller Zähldaten und räumlicher Entwicklungen – in Abstimmung mit der Stadtgemeinde S__ – auf das Jahr 2022 aktualisiert und für den Innenstadtbereich von S__ mit zusätzlichen Zähldaten verfeinert. Wiewohl dieses Teilmodell die Verkehrsverflechtungen über das Untersuchungsgebiet hinaus nicht abbildet und ein geringeres Verkehrsaufkommen auf der G__ (mit ca. 5.500 Kfz-Fahrten pro Werktag im Jahr 2035) prognostiziert, sind den Berechnungsergebnissen ähnliche Be- und Entlastungswirkungen insb. auf den Straßenzügen im Stadtzentrum sowie auf den „Schleichwegen“ (insb. Baumbach und nördlich des Bahnhofs), zu entnehmen.

Unter Berücksichtigung der Kontrollzählung im Jahr 2021 und der Verkehrsmodellierung des W__ kommt der verkehrstechnische naSV I in seinen Gutachtensergänzungen vom 06.06.2023 und vom 19.09.2025 – auch infolge unveränderten Stands der Technik – zum Ergebnis, dass die Eignung des projektspezifischen Verkehrsmodells in der Verkehrsuntersuchung der mbP vom 22.03.2018 und die Nachvollziehbarkeit der damit ermittelten Verkehrszahlen und verkehrlichen Projektwirkungen weiterhin gegeben ist.

III.2.5. In den Beschwerden sowie in den zahlreichen Eingaben im Laufe des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wurden vom Erst-Bf und vom Zweit-Bf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sowie die gutachterlichen Ausführungen beider verkehrstechnischer naSV umfangreich unter Vorlage mehrerer privatgutachterlicher Stellungnahmen bestritten. Wiewohl die beiden Bf sowie deren PSVen im Rahmen der Besprechung am 26.05.2025 grundsätzlich zugestimmt haben, der verkehrstechnischen Begutachtung das Verkehrsmodell des W__ zugrunde zu legen, wurde im Anschluss daran weiterhin vorgebracht, dass die Verkehrsmodellierungen (aus 2018 und 2022) auf alten und unrichtigen Grundlagen und Annahmen beruhen würden und daher nicht auf dem aktuellen Stand seien. Im Zentrum dieser Ausführungen steht die Behauptung, dass das gegenständliche Vorhaben mangels Verkehrsbedürfnisses nicht notwendig sei und daher nicht im öffentlichen Interesse liege.

III.2.6. Soweit der Erst-Bf und der Zweit-Bf einwenden, dass das Verkehrsmodell nicht plausibel erklärt werden konnte bzw. nicht nachvollziehbar sei, kann auf die bisherigen Darlegungen verwiesen werden. Das angewandte Verkehrsmodell, das jenes des Landes Oberösterreich (VIS-OÖ) zum methodischen Fundament hat, wurde sowohl in den Projektunterlagen als auch in den Stellungnahmen des verkehrstechnischen Projektanten und der beiden verkehrstechnischen naSV für das erkennende Gericht verständlich und nachvollziehbar erläutert. Die für die Prognose erforderlichen Berechnungen der Verkehrsuntersuchung der mbP beruhen auf aktuellen und detaillierten tatsächlichen Daten (aus dem Analysejahr 2017) und wurden durch zeitlich nachfolgende Zählungen (2021) und aktualisierte Verkehrsmodellierungen (2022) im Wesentlichen bestätigt.

III.2.7. Im Hinblick auf die Berücksichtigung der als „eingeschränktes gemischtes Baugebiet“ ausgewiesenen Flächen im Ausmaß von ca. 15 ha ist festzuhalten, dass deren künftige betriebliche Nutzung und das dadurch generierte zusätzliche Verkehrsaufkommen insb. beim Schwerverkehr im Prognosejahr 2035 angesichts der gemäß § 22 Abs. 5 Oö. ROG 1994 in dieser Sonderwidmung zulässigen Bauten (Klein- und Mittelbetriebe, Lagerhallen, Lagerplätze, Büro- und Verwaltungsgebäude, etc.) auf der Hand liegt. Es bestehen daher keine Bedenken daran, dieses Baugebiet aufgrund der verkehrlichen Anbindung durch die G__ als hochwertig zu bezeichnen (siehe auch die Stellungnahme des verkehrstechnischen naSV I vom 06.10.2023) und entsprechend zu berücksichtigen, wobei in der

Verkehrsuntersuchung der mbP ohnehin nur die betriebliche Nutzung der Hälfte dieser Flächen, sohin im Ausmaß von ca. 7,5 ha angenommen wurde.

Dem Einwand zur mangelnden Berücksichtigung aktueller räumlicher Entwicklungen dahingehend, dass die zwischenzeitige Auflassung von im Zeitpunkt des Analysejahrs 2017 noch bestehenden Speditionen bei der Prognose des Verkehrsaufkommens zu berücksichtigen sei, ist – auch bezugnehmend auf die diesbezüglichen schlüssigen Ausführungen beider verkehrstechnischer naSV – zu entgegnen, dass die Flächenwidmung an den Standorten dieser Unternehmen unverändert vorhanden und damit eine betriebliche Nutzung – insb. infolge der erleichterten Erreichbarkeit durch die Aufschließung mit der G__ – weiterhin möglich ist. Dazu merkt der verkehrstechnische naSV I in seinen Gutachtensergänzungen vom 06.06.2023 und vom 19.09.2025 nachvollziehbar an, dass sich das Verkehrsaufkommen auf der B143 nicht nur aus dem Lkw-Verkehr der ansässigen Unternehmen, sondern auch aus dem lokalen und regionalen Pkw-Verkehr sowie aus dem immer stärker werdenden Verkehr durch Lieferfahrzeuge (ansässige Unternehmen und durchfahrende Fahrzeuge) zusammensetzt. Die Notwendigkeit eines Straßenbauvorhabens kann daher nicht nur vom Vorhandensein einzelner Unternehmen im Nahbereich des Projekts abhängen.

III.2.8. Dem Erst-Bf und dem Zweit-Bf ist zuzustimmen, dass die Verkehrsmodellierung des S__ geringere Be- und Entlastungswirkungen der G__ darlegt. Das gegenständliche Projekt trägt demnach nur geringfügig zu Verlagerungen innerhalb des Zentrums bei und es können großräumig aufgrund der verhältnismäßig geringen Nachfrage nach Ost-West-Querungen südlich des Stadtgebiets von S__ keine maßgeblichen Auswirkungen dargestellt werden. Die Entlastungswirkungen beschränken sich daher auf die „Schleichwege“ im Süden von S__ und auf den von Süden kommenden Verkehr auf den radialen Routen.

Hinzu kommt, dass die beiden Bf im Zusammenhang mit den als „eingeschränktes gemischtes Baugebiet“ gewidmeten Flächen nördlich der G__ zutreffend aufzeigen, dass für eine künftige betriebliche Nutzung nicht die gesamten ca. 15 ha zur Verfügung stehen, zumal insb. die südlichen Bereiche dieser Widmung entweder von der Trasse der G__ in Anspruch genommen werden oder nicht erschließbar sind (für die Restflächen der gegenständlichen Widmungskategorie südlich der Trasse sind keine Anbindungen vorgesehen). Aus diesem Grund erscheint die von der mbP in ihrem Verkehrsmodell angenommene betriebliche Nutzung von ca. 7,5 ha im Prognosejahr 2035 zumindest fraglich (nach Ansicht der Bf sind insgesamt nur ca. 5,5 ha in der Widmungskategorie „eingeschränktes gemischtes Baugebiet“ tatsächlich verfügbar und erschließbar). Zudem bringen die Bf schlüssig vor, dass bei der betrieblichen Nutzung angesichts der Widmung (nicht als

Betriebsbaugelände) eher nicht von einem Gewerbepark mit 75 Beschäftigten pro ha (sondern eher 30 bis 50 Beschäftigten pro ha) auszugehen ist.

Ob bzw. inwieweit aus den vorgenannten Umständen niedrigere Verkehrszahlen auf der G__ zu prognostizieren und festzustellen wären, kann aber letztlich dahingestellt bleiben. Denn zum einen wird das öffentliche Interesse am gegenständlichen Projekt bereits durch die beiden gegenständlich relevanten Trassenverordnungen vorweggenommen und beschränkt sich die Parteistellung des Erst-Bf und des Zweit-Bf ausschließlich auf Fragen des Immissionsschutzes und der Ausbaueise der Straße innerhalb des Trassenbands; dass das gegenständliche Projekt generell nicht notwendig sei, weil es bspw nicht dem Verkehrsbedürfnis entspreche, kann von beiden Bf nicht (mehr) zulässig eingewendet werden (siehe dazu ausführlich Punkt IV.4.7.). Zum anderen würde die Annahme allenfalls niedrigerer Verkehrszahlen auf der G__ in immissionstechnischer Hinsicht eine geringere Lärm- und Luftschadstoffbelastung nach sich ziehen. Die in der Verkehrsuntersuchung im Planfall P1N aaaaaa ermittelten, nach Ansicht der beiden Bf überhöhten Verkehrszahlen sind aus dem Blickwinkel der Schall- und Luftreinhaltetechnik als „worst case“ anzusehen und wurden daher im Ergebnis zu Gunsten der Bf festgestellt.

Vor diesem Hintergrund erübrigte sich ein weiteres Eingehen auf das umfangreiche Vorbringen des Erst-Bf und des Zweit-Bf, zumal ihnen hinsichtlich der generellen Notwendigkeit des gegenständlichen Vorhabens kein subjektiv-öffentliches Recht (mehr) zukommt. Es konnte daher auch von der beschwerdeseitig mit Schreiben vom 25.04.2024 beantragten Beiziehung eines Sachverständigen aus dem Fachbereich Infrastrukturplanung, Raumplanung und Verkehrsplanung sowie von der mit Schreiben vom 28.07.2025 beantragten Beiziehung einer von zwei namentlich genannten Personen der AF__ als Sachverständigen für den Fachbereich Verkehrsplanung zur Überprüfung der Notwendigkeit der bzw. des Vorliegens des öffentlichen Interesses an der G__ abgesehen werden.

III.2.9. Zum mit Schreiben vom 28.07.2025 gestellten Antrag auf Enthebung des verkehrstechnischen naSV II wegen Befangenheit ist auszuführen, dass nichtamtliche Sachverständige gemäß § 17 VwGVG iVm § 53 Abs. 1 AVG ausgeschlossen sind, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 AVG zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen.

Das W__ wurde im Auftrag der Stadtgemeinde S__ von einem Team der X__, unter der Leitung des verkehrstechnischen naSV II, zugleich Geschäftsführer, erstellt, wobei das gegenständliche projektspezifische Verkehrsmodell mit Zustimmung des Landes Oberösterreich als Grundlage für die Verkehrsmodellierung herangezogen wurde. In der Erstellung einer

Mobilitätsstrategie für die Stadtgemeinde S__ kann eine Beteiligung iSd § 7 Abs. 1 Z 1 AVG (absoluter Befangenheitsgrund) am gegenständlichen Vorhaben der mbP nicht erkannt werden.

Die den Gegenstand eines Ablehnungsantrags bildende Befangenheit des § 53 Abs. 1 AVG ist mit jener des § 7 Abs. 1 Z 3 AVG gleichzusetzen. Von Befangenheit ist in diesem Zusammenhang vor allem zu sprechen, wenn die Möglichkeit besteht, dass ein Sachverständiger durch seine persönliche zu der den Gegenstand einer Beratung und Beschlussfassung bildenden Sache oder zu den an dieser Sache beteiligten Personen in der unparteiischen Amtsführung bzw. in einem unparteiischen Tätigwerden beeinflusst sein könnte (vgl. etwa VwGH 21.06.2017, Ra 2017/03/0016). Jeder Vorwurf der Befangenheit hat allerdings konkrete Umstände aufzuzeigen, welche die Objektivität des Sachverständigen in Frage stellen oder zumindest den Anschein erwecken können, dass eine parteiische Entscheidung möglich ist (vgl. etwa VwGH 19.03.2025, Ro 2024/06/0026; siehe ausführlich *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 53 [Stand 01.09.2025, rdb.at]) Rz 16 mwN). Derartige konkrete Umstände wurden von den Bf nicht vorgelegt und können vom erkennenden Gericht auch nicht festgestellt werden, weshalb der Antrag auf Ausschluss des verkehrstechnischen naSV II abzuweisen ist.

III.3. Die (unmittelbare) Betroffenheit der Grundstücke der Bf wurde auf der Grundlage des einen wesentlichen Bestandteil der Projektunterlagen bildenden Grundeinlöseverzeichnisses festgestellt.

III.4. Die Feststellungen zur Kundmachung der Straßenbauverhandlung vom 23.07.2019 beruhen auf den im Behördenakt einliegenden Rückscheinen und Kundmachungsnachweisen. Demnach wurden die Bf mit Schreiben der belangten Behörde vom 04.07.2019, nachweislich zugestellt entweder am 05.07.2019 (Zweit-Bf, Fünft-Bf) oder am 06.07.2019 (Erst-Bf, Dritt-Bf, Viert-Bf), persönlich verständigt. Zudem wurde die Verhandlung an den Amtstafeln der Gemeinden S__, M__ und Q__ ab 05.07.2019 kundgemacht. In all diesen Schreiben wurde auf die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Projektunterlagen sowie auf die Präklusionsfolgen hingewiesen.

III.5. Im Hinblick darauf, dass den Bf keine subjektiv-öffentlichen Rechte betreffend den Naturschutz zukommen sowie auf den Umstand, dass Schutzgebiete (wie bspw. Europaschutzgebiet) für die UVP-Pflicht eines Vorhabens nur dann zu berücksichtigen sind, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind (siehe ausführlich unten), konnte von der beantragten Beiziehung eines Sachverständigen aus dem Fachbereich Naturschutz insb. zum Nachweis des behaupteten Vorliegens der Voraussetzungen nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie für die – unstrittig bis dato nicht vorhandene – Ausweisung eines Europaschutzgebiets im Projektgebiet oder in dessen Nahbereich abgesehen werden.

Da der vom Erst-Bf und vom Zweit-Bf erhobene Einwand betreffend den Immissionsschutz hinsichtlich der Luftschadstoffe infolge Präklusion unzulässig ist (siehe unten), erübrigte sich die beschwerdeseitig beantragte Beiziehung eines Sachverständigen aus dem Fachbereich der Luftreinhaltetechnik.

III.6. Die Feststellung, dass die bei km 0,548 anzubindende Straße (Anbindung Schenker) nicht Bestandteil des gegenständlichen Projekts ist, beruht auf den diesbezüglichen Ausführungen der mbP insb. im Rahmen einer telefonischen Nachfrage am 25.04.2024. Da es sich bei der anzubindenden AG-Straße um eine Gemeindestraße handelt, versteht sich die im Projekt dargestellte Anbindung Schenker nachvollziehbar nur als Vorschlag für die – an das allenfalls bewilligte Landesstraßenprojekt – anschließende Planung der Gemeindestraßenverwaltung.

III.7. Die Feststellungen zu den Lärmimmissionen gründen auf den Projektunterlagen, insb. auf der lärmtechnischen Untersuchung vom 09.10.2018 sowie auf der zum Planfall P1N aaaaaa nachgereichten Ergänzung des lärmtechnischen Projekts vom 25.07.2019. Mit der Zugrundelegung der Verkehrszahlen aus dem Planfall P1N aaaaaa für die lärmtechnische Untersuchung wurde, wie vom verkehrstechnischen naSV I im Rahmen der Verhandlung am 23.07.2019 gefordert, der „worst case“ aus Sicht der Anrainer dargestellt. Aus diesen Unterlagen ergibt sich, dass es bei den Wohnobjekten des Erst-Bf und des Zweit-Bf, unter Berücksichtigung des projektierten Lärmschutzwalls bei der Hofstelle des Erst-Bf, zu keinen relevanten Grenzwertüberschreitungen kommt.

Die schalltechnischen Projektunterlagen wurden vom ASV für Schalltechnik im Rahmen der behördlichen Verhandlung am 23.07.2019 sowie in seiner Gutachtensergänzung vom 05.11.2019 überprüft. Darin stellte er im Wesentlichen fest, dass das schalltechnische Projekt als schlüssig, nachvollziehbar und plausibel zu bezeichnen ist und dem Stand der Technik entsprechend erstellt wurde. Zudem führte er nachvollziehbar aus, dass die nur für den Nachtzeitraum vorgelegten Lärmkarten ausreichend sind, zumal der Nachtzeitraum der sensibelste Zeitraum ist und bei Einhaltung der Grenzwerte in der Nacht auch deren Einhaltung tagsüber sichergestellt ist.

Die vom ASV herangezogenen Lärmgrenzwerte für Landesstraßen in der Betriebsphase, bei deren Überschreitung von einer unzumutbaren Belästigung von Anrainern im fachlichen Sinne auszugehen ist ($L_{den} = 60$ dB und $L_{night} = 50$ dB) ergeben sich nachvollziehbar aus der technischen Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“, Juni 2008, erstellt vom Amt der Oö. Landesregierung sowie aus § 6 Abs. 2 der – demselben Schutzziel dienenden, aber nur für Bundesstraßen geltenden – Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV). Die vom Erst-Bf und vom Zweit-Bf ohne nähere Begründung eingewendeten niedrigeren Lärmgrenzwerte der ÖNORM S 5021 ($L_{den} = 45$ dB und $L_{night} = 40$ dB) sind im Hinblick auf den

Anwendungsbereich dieser ÖNORM (schalltechnische Grundlage für die Standplatz- und Flächenwidmung bei der örtlichen und überörtlichen Raumplanung und -ordnung) im gegenständlichen Fall fachlich nicht einschlägig.

Dem Einwand der Bf, dass die Lärmgrenzwerte nicht nur für das Gebäudeinnere, sondern auch für den Außenbereich gelten würden, sind die nachvollziehbaren Ausführungen des schalltechnischen ASV zu entgegnen, wonach – auch vor dem Hintergrund des Schutzzwecks des Oö. Straßengesetz 1991 – die Lärmgrenzwerte an der Fassade der Wohngebäude gelten, womit der Schutz (des Menschen) im Inneren des Gebäudes – insb. das Ruhebedürfnis in der Nacht – sichergestellt wird. Dies deckt sich auch mit der Bestimmung des § 4 der – demselben Schutzziel dienenden, aber nur für Bundesstraßen geltenden – BStLärmIV, in der die Fassade des Objekts als maßgebender Immissionsort festgelegt wird.

Die nachvollziehbaren Ausführungen des schalltechnischen Projektanten sowie des schalltechnischen ASV zu den Lärmimmissionen aus dem gegenständlichen Landesstraßenbauvorhaben konnten der Erst-Bf und der Zweit-Bf mit ihrem fachlich nicht näher belegten Vorbringen nicht in Zweifel ziehen.

III.8. Die Feststellungen zur konkret gewählten (Höhen-)Lage der G__ einschließlich der Kreisverkehre beruhen auf den nachvollziehbaren Ausführungen der mbP, insb. in der im verwaltungsgerichtlichen Verfahren eingeholten Stellungnahme vom 22.11.2023 sowie in ihrer im Rahmen der Straßenbauverhandlung am 23.07.2019 abgegebenen Stellungnahme.

In seinem Gutachten vom 23.07.2019 hat der straßenbautechnische ASV das gegenständliche Einreichprojekt eingehend erörtert, auf Plausibilität geprüft und festgestellt, dass das Vorhaben zur Gänze (Fahrbahnbreiten, Knotenpunktabstände, Sichtweitennachweise, etc.) den anerkannten Regeln für den Straßenbau (RVS) entspricht. Für den Fall der vom Erst-Bf und vom Zweit-Bf geforderten Verschiebung der Trasse (inkl. Kreisverkehr Mitte) an den nördlichsten Rand des verordneten Trassenbands führte der ASV schlüssig aus, dass sich dabei die angetroffene Geländeform sowie die Trassierungsparameter der Straße (Radien im Grund- und Aufriss, Fahrbahnbreiten) bei gleichbleibenden Standböschungsneigungen von 2:3 nicht grundlegend ändern würden, weshalb sowohl in der projektierten Lage als auch im Fall der Verschiebung das Flächenausmaß der dauerhaften Inanspruchnahme von Grundstücken des Erst-Bf und des Zweit-Bf ähnlich bliebe. Auf dieser Grundlage war daher festzustellen, dass von einer Verschiebung der Trasse nach Norden keine relevante Verringerung der Grundflächeninanspruchnahme zu erwarten ist.

In Zusammenhang mit der Höhenlage legte der straßenbautechnische ASV schlüssig – und die diesbezüglichen Ausführungen der mbP sohin bestätigend – dar, welcher zusätzlicher Mehr- und Kostenaufwand im Falle einer Absenkung der

Trasse unter das bestehende Geländeniveau zu erwarten ist. Dabei wurde auch darauf hingewiesen, dass mit der u.a. vom Erst-Bf begehrten Absenkung der Trasse denklogisch mit höherer Wahrscheinlichkeit eine Beeinträchtigung der im Untergrund bestehenden Drainageleitungen verbunden ist, deren Schutz jedoch vom Erst-Bf ausdrücklich gefordert wird.

All diesen schlüssigen Ausführungen des straßenbautechnischen ASV sind der Erst-Bf und der Zweit-Bf nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten. Das diesbezügliche, fachlich nicht näher belegte Vorbringen ist zudem nicht geeignet, die gutachterlichen Ausführungen in Zweifel zu ziehen. Angesichts der festgestellten, für die rechtliche Beurteilung eindeutigen Sachlage sowie der mit einer alternativen Projektierung zu erwartenden Kosten erübrigte sich die Einholung eines Flächenverbrauch- und Kostenvergleichs.

III.9. Die Feststellungen zum Kreisverkehr Mitte gründen zum einen auf den Ausführungen der mbP in der Ergänzung des technischen Berichts vom 08.01.2020, in der unter Bezugnahme auf diverse technische Richtlinien (auch aus Deutschland), insb. auf die RVS 03.05.14 „Plangleiche Knoten – Kreisverkehre“ (Stand: Oktober 2010) und das vom Amt der Oö. Landesregierung erstellte Merkblatt „Standards für Kreisverkehre an oö. Landesstraßen“ (Stand: Juni 2007), die Wahl des Außendurchmessers von 50 m für die Kreisverkehre West und Mitte mit der Auflistung mehrerer verkehrstechnischer Vorteile (Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit, Einheitlichkeit, Kapazitätserhöhung im Bedarfsfall, Geschwindigkeitsdämpfung durch größere Ablenkung, etc.) begründet wird. In seinen ergänzenden gutachterlichen Stellungnahmen vom 06.06.2023 und vom 19.09.2025 hat der verkehrstechnische naSV I diese Ausführungen auf Plausibilität geprüft und festgestellt, dass die verkehrstechnischen Gründe für die Wahl des Außendurchmessers von 50 m nachvollziehbar sind und dass sich die gegenständliche Ausbauplanung des Kreisverkehrs Mitte aus fachlicher Sicht als sinnvoll und den technischen Richtlinien (RVS 03.05.14 und Merkblatt „Standards für Kreisverkehre an oö. Landesstraßen“) entsprechend erweist.

Zum anderen beruhen die diesbezüglichen Sachverhaltsfeststellungen auch auf den umfangreichen Erläuterungen des Amtes der Oö. Landesregierung zum Merkblatt „Standards für Kreisverkehre an oö. Landesstraßen“ in seiner im verwaltungsgerichtlichen Verfahren eingeholten Stellungnahme vom 18.10.2023. Darin wird schlüssig dargelegt, dass die RVS 03.05.14 „Plangleiche Knoten – Kreisverkehre“ (Stand: Oktober 2010) keinen Standardaußendurchmesser vorgibt, sondern lediglich – ohne weitere Randbedingungen – festlegt, dass bei drei- oder vierarmigen, einstreifigen Kreisverkehren ein Außendurchmesser von 35 bis 40 m eine günstige Lösung darstellt. Sinn und Zweck der Erlassung des – für die Planung von Landesstraßenbauvorhaben heranzuziehenden – Merkblatts bestand sohin u.a. darin, die fehlenden Randbedingungen für die Wahl des Außendurchmessers zu präzisieren.

Im Unterschied zur RVS, die ausschließlich zwischen ein- und zweistreifigen Kreisverkehrsanlagen differenziert, wird daher im Merkblatt zwischen der Lage des Kreisverkehrs innerorts oder außerorts, sowie an hoch- oder an niederrangigen Straßen unterschieden. Damit werden die unterschiedlichen Platzverhältnisse in bebauten oder unbebauten Gebieten und das unterschiedliche Geschwindigkeitsniveau der in den Kreisverkehr einmündenden Straßen (innerorts oder außerorts) bzw. das unterschiedliche Geschwindigkeitsniveau, die auf solchen Straßen erwartete Angebotsqualität und die Knotenpunktform (an hoch- oder niederrangigen Straßen) berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund wird in der Stellungnahme vom 18.10.2023 abschließend nachvollziehbar dargelegt, aus welchen verkehrstechnischen Gründen die Wahl eines Außendurchmessers von 50 m für Kreisverkehre an hochrangigen Straßen außerorts (wie hier im Fall der G__) als notwendig erachtet wird. Diese Gründe decken sich im Wesentlichen mit jenen von der mbP in der Ergänzung des technischen Berichts vorgebrachten, vom verkehrstechnischen naSV I als nachvollziehbar gewerteten verkehrstechnischen Vorteile der projektierten Ausbauplanung des Kreisverkehrs Mitte.

Dazu, dass der in der RVS 03.05.14 als „günstige Lösung“ festgelegte Außendurchmesser von 35 bis 40 m nicht als Mindest- oder Maximalaußendurchmesser zu verstehen ist, wird in der Stellungnahme vom 18.10.2023 schlüssig darauf hingewiesen, dass mit der aktuellen Fassung der RVS vom Oktober 2010 eine diesbezüglich restriktivere Formulierung in der Fassung aus dem Jahr 2001 („Bei drei- oder vierarmigen Kreisverkehrsanlagen stellt ein Außendurchmesser von 35,0 m eine günstige Lösung dar, 40,0 m Außendurchmesser sollen jedoch nicht wesentlich überschritten werden“) geändert wurde.

Unter Bezugnahme auf die diesbezüglichen Ausführungen der mbP und des verkehrstechnischen naSV I war, wie auch vom Erst-Bf unter Hinweis auf einen nahegelegenen bestehenden Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 36 m, der höhere Verkehrszahlen abwickeln als im gegenständlichen Fall prognostiziert sind, stets hervorgehoben wurde, festzustellen, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der G__ vom Kreisverkehr Mitte auch mit einem geringeren Außendurchmesser von 40 m bewältigt werden könnte.

Der Erst-Bf konnte die vorgenannten schlüssigen fachlichen und vom verkehrstechnischen naSV I auf Plausibilität geprüften Ausführungen, insb. die verkehrstechnischen Vorteile des gewählten Außendurchmessers von 50 m für den Kreisverkehr Mitte, mit seinem (fachlich nicht näher belegten) Vorbringen nicht in Zweifel ziehen.

Der Vollständigkeit halber wird angemerkt, dass vom Erst-Bf ausschließlich die Dimensionierung des Kreisverkehrs Mitte, nicht hingegen die Ausführung der Kreuzung als Kreisverkehr überhaupt releviert wurde, weshalb sich diesbezügliche Feststellungen erübrigten. Abgesehen davon kann diesbezüglich auf die Gutachtensergänzung des verkehrstechnischen naSV I vom 19.09.2025 hingewiesen werden, in der pointiert auf die Vorteile eines Kreisverkehrs für die Verkehrssicherheit gegenüber einer (lichtsignalgeregelten) Kreuzung, die einen geringeren Platzbedarf hätte, eingegangen wird.

Angesichts der festgestellten, für die rechtliche Beurteilung eindeutigen Sachlage sowie der mit einer alternativen Projektierung zu erwartenden Kosten erübrigte sich die Einholung eines Flächenverbrauch- und Kostenvergleichs.

III.10. Die Feststellungen zur alternativen Ausführung der geplanten Böschung als Winkelstützmauer im Bereich der Grundstücke des Viert-Bf und des Fünft-Bf beruhen auf den nachvollziehbaren Ausführungen des im behördlichen Verfahren beigezogenen ASV für Kunstbauten und Brückenbau im Rahmen der Verhandlung am 23.07.2019 sowie insb. auf der im verwaltungsgerichtlichen Verfahren eingeholten Gutachtensergänzung des straßenbautechnischen ASV vom 14.11.2023. Darin wird unter Zugrundelegung der eingeholten ergänzenden Ausführungen des ASV für Kunstbauten und Brückenbau schlüssig dargelegt, in welcher Dimensionierung eine solche Stützmauer aus fachlicher Sicht ausgeführt werden müsste sowie welche (geringere) Flächeninanspruchnahme dadurch zu erwarten ist. Zudem wird mit tabellarischen Aufschlüsselungen belegt, welche Mehrkosten mit einer Ausführung als Stützmauer im Vergleich zur Errichtung der projektierten Böschung verbunden wären. Im Rahmen der Verhandlung am 28.01.2026 hat der straßenbautechnische ASV diese Gutachtensergänzung eingehend erläutert sowie den Kostenvergleich anhand des Baukostenindexes November 2025 sowie in der Annahme einer der Entwicklung des Baukostenindexes ähnlichen Steigerung der Grundpreise aktualisiert und dabei abschließend eine Kostendifferenz von ca. 251.000 Euro festgestellt. Der Viert-Bf und der Fünft-Bf sind diesen Ausführungen, insb. dem von ihnen in den Beschwerden geforderten und im verwaltungsgerichtlichen Verfahren eingeholten Flächenverbrauch- und Kostenvergleich des straßenbautechnischen ASV nicht entgegen getreten.

III.11. Die Feststellungen zu den Einwirkungen in der Bauphase, konkret zu den Erschütterungen insb. im Bereich der Spundwanddrummung für die Baugrubensicherung bei der Herstellung der wasserdichten Wanne, ergeben sich aus den (eingeholten) Ausführungen des straßenbautechnischen ASV in seiner Gutachtensergänzung vom 14.11.2023 sowie aus den nachvollziehbaren Ausführungen des naSV für den Fachbereich Bauwesen (Tiefbau, Grundbau, Bodenmechanik) in seiner Stellungnahme vom 07.03.2024 sowie im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 28.01.2026. Diesen fachlichen Stellungnahmen, insb.

den im Rahmen der Verhandlung am 28.01.2026 vorgeschlagenen Beweissicherungsmaßnahmen, ist die Dritt-Bf nicht entgegen getreten. Im Hinblick auf die Unzulässigkeit dieser Einwendung (siehe dazu unten) erübrigten sich weitere Feststellungen sowie insb. auch die beantragte Einholung eines straßenbautechnischen Gutachtens zur Frage alternativer, vibrationsfreier bzw. vibrationsarmer Arbeitsmethoden.

III.12. Den Feststellungen zur Belastbarkeit der Brücke R-Weg liegen die unbestritten gebliebenen und schlüssigen Ausführungen des naSV für Bauwesen (Tiefbau, Grundbau, Bodenmechanik) in seiner Stellungnahme vom 30.04.2025 zugrunde.

III.13. Nähere Feststellungen zur Bauphase, insb. zur provisorischen Zufahrt zur Dritt-Bf während der Errichtung der Überführung R-Weg sowie zu den eingesetzten Arbeitsmethoden nahe der Gebäude des Erst-Bf, des Zweit-Bf und der Dritt-Bf, zu den bestehenden Drainageleitungen auf den Grundstücken des Erst-Bf und betreffend Verkehrseinbindung des landwirtschaftlichen Grunds des Erst-Bf und des Betriebsgeländes der Dritt-Bf erübrigten sich angesichts der Unzulässigkeit der diesbezüglichen Einwendungen (siehe ausführlich unten).

IV. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

Zu A.I.

IV.1. Rechtliche Grundlagen:

IV.1.1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Oö. Straßengesetz 1991, StF: LGBl. Nr. 84/1991, i.d.g.F. LGBl. Nr. 13/2024, lauten wie folgt (auszugsweise):

„§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinn dieses Landesgesetzes bedeutet:

1. Straße: eine Grundfläche, die ohne Rücksicht auf ihre Bezeichnung (Straße, Weg, Platz und dgl.) dem bestimmungsgemäßen Verkehr von Menschen, Fahrzeugen und Tieren dient oder dienen soll;
2. Bestandteil einer Straße
 - a. die unmittelbar dem Verkehr dienenden Anlagen, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Gehwege, Radwege, Radfahrstreifen, Geh- und Radwege, Fahrbahnteiler, Querungshilfen, Parkplätze, Abstellflächen, Haltestellenbuchten, Bankette und der Grenzabfertigung dienende Flächen,
 - b. bauliche Anlagen im Zuge einer Straße, wie Tunnels, Brücken, Straßengräben, Böschungen und Anlagen zur Ableitung anfallender Wässer,

- c. von der Straßenverwaltung errichtete Anlagen zum Schutz der Nachbarn vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Straße sowie
 - d. im Zuge einer Straße gelegene, der Erhaltung und der Beobachtung des baulichen Zustandes von Straßen dienende bebaute oder unbebaute Grundstücke;
3. Öffentliche Straße: eine Straße, die durch Verordnung gemäß § 11 Abs. 1 ausdrücklich dem Gemeingebrauch (§ 6 Abs. 1) gewidmet ist oder ein Grundstück, das als öffentliches Gut (zB. Straßen, Wege) eingetragen ist und allgemein für Verkehrszwecke benützt wird (§ 5 Abs. 2);
 4. [...]
 12. Anrainer: die Eigentümer jener Grundstücke, die innerhalb eines Bereichs von 25 m neben der öffentlichen Straße liegen; bei Verkehrsflächen des Landes außerhalb des Ortsgebiets darüber hinaus die Eigentümer jener Grundstücke, die innerhalb eines Bereichs von 50 m neben der öffentlichen Straße liegen;
 13. [...]

§ 13

Grundsätze für die Herstellung und die Erhaltung, Umweltbericht

(1) Bei der Herstellung und der Erhaltung von öffentlichen Straßen ist - im Sinn des Art. 9 L-VG 1991 - insbesondere Bedacht zu nehmen auf

1. das Verkehrsbedürfnis,
2. die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung,
3. die Sicherheit der öffentlichen Straßen und den Schutz langfristiger Lebensgrundlagen,
4. die möglichste Schonung der Natur, des Landschaftsbildes sowie der Luft, des Bodens und des Wassers,
5. Art und Intensität möglicher Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Straße,
6. bestehende und geplante Anlagen des öffentlichen Verkehrs,
7. die Erhaltung von Kunst und Naturdenkmälern,
8. die Erhaltung von wertvollen Stadt- und Ortsbildern und
9. die barrierefreie Gestaltung.

(2) Im Hinblick auf die Sicherheit der öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, daß öffentliche Straßen nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von den Straßenbenützern unter Berücksichtigung der durch Witterungsverhältnisse oder Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind.

(3) [...]

§ 14

Schutz der Nachbarn

(1) Bei der Herstellung von öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr soweit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist. Dies gilt nicht, wenn die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Straße benachbarten Geländes zumutbar ist.

(2) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen im Sinne des Abs. 1 kann auch dadurch erfolgen, daß auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers von der

Straßenverwaltung geeignete Vorkehrungen (Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen) selbst getroffen oder veranlaßt werden, sofern die Erhaltung und die allfällige Wiederherstellung der Vorkehrungen durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt sind.

(3) Durch Abs. 1 werden für die Anrainer, nicht jedoch für sonstige Nachbarn subjektive Rechte begründet; durch Abs. 2 werden subjektive Rechte nicht begründet.

(4) [...]

(5) Die beim Bau einer öffentlichen Straße von Grundstücken der Straßenverwaltung ausgehenden Einwirkungen können von den Nachbarn nicht untersagt werden. Wird durch solche Einwirkungen die ortsübliche Benützung eines benachbarten Grundstückes wesentlich beeinträchtigt, so hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen die Straßenverwaltung nur dann, wenn Organe der Straßenverwaltung an dieser Beeinträchtigung ein Verschulden trifft. Anspruch auf Schadenersatz besteht aber jedenfalls bei Sachschäden an Bauwerken und bei nicht bloß vorübergehender oder unerheblicher Beeinträchtigung einer rechtmäßigen Nutzung von Quell- oder Grundwasser.

§ 31

Verfahren

(1) [...]

(3) Parteien sind:

1. der Antragsteller,
2. die Eigentümer der betroffenen Grundstücke sowie jene Personen, denen an einem solchen Grundstück ein dingliches Recht zum Gebrauch oder zur Nutzung zusteht,
3. die Anrainer,

[...]

§ 32

Bewilligung

(1) Die Behörde hat über den Antrag gemäß § 31 Abs. 2 einen schriftlichen Bescheid zu erlassen.

(2) Die beantragte Bewilligung ist unter Berücksichtigung des Umweltberichtes (§ 13 Abs. 4) zu erteilen, wenn die zu bauende Straße, erforderlichenfalls unter Vorschreibung von Bedingungen und Auflagen für das Straßenbauvorhaben selbst bzw. für die Ausführung des Bauvorhabens den Grundsätzen des § 13 Abs. 1 und 2 entspricht und der Bewilligung auch sonst keine Bestimmung dieses Landesgesetzes entgegensteht; handelt es sich um einen Neubau oder um eine Umlegung einer öffentlichen Straße, so darf die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn sie der gemäß § 11 erlassenen Verordnung nicht widerspricht.

(3) [..]

(5) Die von der Ausführung des Bauvorhabens tatsächlich Betroffenen sind durch die Straßenverwaltung über den Bau, den Beginn und die voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten mindestens vier Wochen vorher schriftlich zu verständigen. Die Gemeinde hat der Straßenverwaltung auf Verlangen Namen und Anschrift der vom Bauvorhaben tatsächlich Betroffenen zur Verfügung zu stellen."

IV.2. Zuständigkeit:

IV.2.1. Nach der höchstgerichtlichen Rechtsprechung ist die (Fach-)Behörde verpflichtet, ihre Zuständigkeit von Amts wegen unter Berücksichtigung einer

allfälligen Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für das eingereichte Vorhaben zu prüfen und aufgrund nachvollziehbarer Feststellungen im Bescheid darzulegen, warum sie vom Fehlen einer UVP-Pflicht und damit von ihrer Zuständigkeit ausgeht (vgl. etwa VwGH 31.07.2007, 2006/05/0221, 10.06.1999, 96/07/0209). Die UVP-pflichtigen Vorhaben werden gemäß § 3 Abs. 1 UVP-G 2000 in Anhang 1 zur leg. cit. angeführt.

IV.2.2. Nach der beschwerdeseitig vorgebrachten Z 9 lit. g in Spalte 3 des Anhang 1 zum UVP-G 2000 unterliegen „Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen oder [der] Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist“ der UVP-Pflicht. Für diesen Tatbestand wird sohin die Berührung eines schutzwürdigen Gebiets vorausgesetzt, wozu gemäß Anhang 2 zum UVP-G 2000 insb. Europaschutzgebiete (Vogelschutzrichtlinie, Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), Naturschutzgebiete, Nationalparks, sonstige Schutzgebiete nach dem Oö. NSchG 2001, Naturgebilde oder UNESCO-Welterbestätten (Kategorie A) und Wasserschutz- und Schongebiete iSd §§ 34, 35 und 37 WRG 1959 (Kategorie C) zählen. In Anhang 1 siebter Satz wird normiert, dass Gebiete u.a. der Kategorien A und C für die UVP-Pflicht eines Vorhabens nur dann zu berücksichtigen sind, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind.

Im vorliegenden Fall wird zwar der Schwellenwert der jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung überschritten. Abgesehen davon wird aber, wie dem Sachverhalt zu entnehmen ist, kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie A oder C unmittelbar beeinträchtigt oder auf andere Weise berührt. Die umfangreiche beschwerdeseitige Behauptung, dass die Voraussetzungen für die Ausweisung eines Europaschutzgebiets nach den Vorgaben der FFH-Richtlinie insb. im Bereich der Grundstücke des Erst-Bf und des Zweit-Bf vorliegen würden, ändert nichts am Erfordernis der bestehenden Ausweisung eines solchen Schutzgebiets am Tag der Antragstellung. Ein Europaschutzgebiet – oder ein anderes relevantes Schutzgebiet – war aber zum Zeitpunkt der Einbringung des Antrags (und ist weiterhin) weder im Projektgebiet noch in dessen Nahbereich ausgewiesen. Es liegt daher entgegen den Ausführungen der Bf kein Vorhaben iSd Z 9 lit. g in Spalte 3 des Anhang 1 zum UVP-G 2000 vor.

IV.2.3. Darüber hinaus bleibt festzuhalten, dass durch das gegenständliche Projekt auch keiner der sonstigen Tatbestände der Z 9 (Infrastrukturprojekte) in Spalte 3 des Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt wird, zumal die einzig in Frage kommenden Tatbestände (für den „Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte“) am Längenkriterium von min. 10 km (lit. b) bzw. am Längenkriterium von min. 5 km und zusätzlich am Schwellenwert für die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von min. 15.000 Kfz scheitern (lit. d). Die für das Vorliegen der

UVP-Pflicht nach lit. b erforderliche Mindestlänge von 10 km wird selbst bei einheitlicher Betrachtung der drei Teilabschnitte der S__ hinsichtlich des Längenkriteriums (ca. 3,7 km) nach Z 9 lit. f in Spalte 2 des Anhang 1 zum UVP-G 2000 (und selbst bei nicht gebotener Einbeziehung der Längen der übrigen Projektbestandteile [Anbindungen, etc.]) nicht überschritten.

Die belangte Behörde ist daher infolge Fehlens einer UVP-Pflicht zutreffend von ihrer Zuständigkeit ausgegangen.

IV.3. Prüfungsumfang:

IV.3.1. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs ist „Sache des Beschwerdeverfahrens“ jene Angelegenheit, die den Inhalt des Spruchs der vor dem Verwaltungsgericht belangten Behörde gebildet hat (vgl. VwGH 08.09.2015, Ra 2015/18/0134, mwN). Diese „Sache“ des bekämpften Bescheids bildet den äußersten Rahmen für die Prüfungsbefugnis des Verwaltungsgerichts (vgl. etwa VwGH 29.06.2016, Ra 2016/05/0052). In einem antragsbedürftigen Verwaltungsverfahren kann von der Behörde wie auch dem Verwaltungsgericht nur darüber abgesprochen werden, was überhaupt beantragt wurde; insofern sind die Behörde und das Gericht an den Inhalt des Antrags des jeweiligen Antragstellers gebunden (vgl. 22.06.2016, Ra 2016/03/0027, mwN).

Sache des gegenständlichen Beschwerdeverfahrens ist der Antrag der mbP als zuständige Straßenverwaltung, mit dem die straßenrechtliche Bewilligung für die Umlegung bzw. den Umbau der Landesstraßen L509a, AG-Straße, Ausüstung S__, und B143, AI-Straße (Baulos „G__“) begehrt wird. Das erkennende Gericht ist an den Inhalt dieses Antrags gebunden, weshalb sich der Prüfungsumfang ausschließlich auf das Landesstraßenbauvorhaben zu beschränken hat. Die vom Erst-Bf und vom Zweit-Bf vorgebrachte (außerhalb des verordneten Trassenbands) gelegene „Bahnhof“-Trassenvariante hat daher im gegenständlichen Projektgenehmigungsverfahren außer Betracht zu bleiben.

IV.3.2. Innerhalb des soeben skizzierten Prüfungsumfangs ergibt sich eine weitere Beschränkung aus dem Umstand, dass die vorliegenden Beschwerden von Parteien mit nur einzelnen subjektiv-öffentlichen Rechten stammen. Den Bf kommt im gegenständlichen straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren, insoweit ihre Grundstücke infolge des projektierten Straßenbaus durch Inanspruchnahme von Grundflächen unmittelbar betroffen sind, Parteistellung gemäß § 31 Abs. 3 Z 2 Oö. Straßengesetz 1991 zu. Im Übrigen haben sie aufgrund der Lage ihrer Grundstücke innerhalb eines Bereichs von 50 m neben der geplanten öffentlichen Straße (Verkehrsfläche des Landes außerhalb des Ortsgebiets) Parteistellung nach Z 3 par. cit. („Anrainer“ iSd § 2 Z 12 Oö. Straßengesetz 1991). Das Mitspracherecht der betroffenen Grundeigentümer bzw. der Anrainer im straßenrechtlichen Verfahren ist aber in zweifacher Weise beschränkt: Es besteht einerseits nur

insoweit, als dem Anrainer bzw. dem betroffenen Grundeigentümer nach den in Betracht kommenden straßenrechtlichen Vorschriften subjektiv-öffentliche Rechte zukommen, und andererseits nur in jenem Umfang, in dem solche Rechte im Verfahren durch die rechtzeitige Erhebung entsprechender Einwendungen wirksam geltend gemacht wurden. Der Anrainer bzw. der betroffene Grundeigentümer kann daher nur eine Verletzung seiner ihm vom Gesetz eingeräumten subjektiv-öffentlichen Rechte geltend machen (vgl. VwGH 12.11.2020, Ra 2020/06/0242, mHa VwGH 23.05.2017, Ro 2015/05/0021 [ständige Rechtsprechung zur Oö. BauO 1994]). Den Bf kommt sohin über die ihnen eingeräumten subjektiv-öffentlichen Rechte hinaus kein generelles Recht auf Einhaltung der straßenrechtlichen Bestimmungen zu.

IV.3.3. Die subjektiv-öffentlichen Rechte der Anrainer nach § 31 Abs. 3 Z 3 Oö. Straßengesetz 1991 sind im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren im § 14 leg. cit. geregelt. Gemäß § 14 Abs. 3 leg. cit. kommt den Anrainern nur hinsichtlich der im Abs. 1 dieser Gesetzesstelle behandelten Gesichtspunkte, also in Fragen des Immissionsschutzes ("Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr") und des zur Vermeidung derartiger Beeinträchtigungen erforderlichen Aufwands, ein Mitspracherecht zu. § 14 Abs. 1 leg. cit. gewährt einem Anrainer also keinen absoluten, zu einer Versagung des Straßenbauvorhabens führenden Immissionsschutz. Nur wenn das von der Straßenverwaltung eingereichte Projekt nicht ausreichend auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Nachbarn iSd § 14 Abs. 1 leg. cit. Rücksicht nimmt, hat die Behörde im straßenrechtlichen Baubewilligungsverfahren durch entsprechende Auflagen dem gesetzlich geforderten Berücksichtigungsgebot Rechnung zu tragen (vgl. VwGH 12.11.2020, Ra 2020/06/0242, mwN).

Hinsichtlich des Mitspracherechts der Parteien gemäß § 31 Abs. 3 Z 2 Oö. Straßengesetz 1991 hat der Verwaltungsgerichtshof wiederholt ausgeführt, dass die nach dieser Bestimmung Parteistellung genießenden Grundeigentümer im straßenrechtlichen Verfahren Einwendungen gegen die Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens insoweit erheben können, als davon ihre Grundstücke betroffen sind. Im Fall der bereits erfolgten Festlegung des Straßenverlaufes in einer Verordnung nach § 11 leg. cit. können die betroffenen Grundeigentümer in diesem Zusammenhang jedoch nur mehr geltend machen, dass innerhalb der von der Trassenverordnung vorgegebenen Linienführung eine sie weniger belastende Ausbauweise (in Lage und Form) der Straße gewählt wird, sofern dies nach den von der Behörde zu beachtenden Grundsätzen des § 13 leg. cit. möglich ist und kein Widerspruch zur Trassenverordnung entsteht (vgl. VwGH 12.11.2020, Ra 2020/06/0242, mwN).

IV.3.4. Diese Beschränkung des Mitspracherechts bringt eine (weitere) Beschränkung der Prüfbefugnis des Verwaltungsgerichts mit sich. Denn über Beschwerden von Parteien mit nur einzelnen subjektiv-öffentlichen Rechten – wie

hier die Anrainer und betroffenen Grundeigentümer im straßenrechtlichen Verfahren – darf das Verwaltungsgericht nur insoweit entscheiden, als die Frage einer (rechtzeitig eingewendeten) Verletzung derartiger subjektiv-öffentlicher Rechte Gegenstand ist (vgl. erneut VwGH 12.11.2020, Ra 2020/06/0242, mHa VwGH 23.05.2017, Ro 2015/05/0021). Eine Aufhebung oder Abänderung des angefochtenen Bescheids aus öffentlichen Interessen darf das Verwaltungsgericht nicht vornehmen (vgl. in diesem Sinne zur Oö. BauO 1994 etwa VwGH 16.02.2017, Ra 2015/05/0060; 22.01.2019, Ra 2018/05/0287). Daraus folgt, dass dem erkennenden Gericht bei Beschwerden von Parteien mit nur einzelnen subjektiv-öffentlichen Rechten keine Befugnis zu einer umfassenden objektiven Rechtskontrolle zukommt.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass die verfahrensmäßigen Rechte des Anrainers bzw. des betroffenen Grundeigentümers im straßenrechtlichen Verfahren nicht weiter gehen als seine materiell-rechtlichen Ansprüche. Der Anrainer bzw. der betroffene Grundeigentümer kann daher allfällige Verfahrensmängel nur insoweit geltend machen, als dadurch seine subjektiv-öffentlichen Rechte beeinträchtigt werden (vgl. zur Oö. BauO 1994: VwGH 06.11.2013, 2010/05/0199 mwN).

IV.3.5. Im vorliegenden Fall haben die Bf mehrere, in den Beschwerden teilweise aufrechterhaltene Einwendungen erhoben, die jedoch aus nachfolgenden Gründen allesamt unzulässig bzw. unbegründet sind:

IV.4. Einwendungen des Erst-Bf und/oder des Zweit-Bf:

IV.4.1. Naturschutz:

In ihren Beschwerden relevieren der Erst-Bf und der Zweit-Bf die „exorbitanten naturschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens“ unter Vorlage einer privatgutachterlichen Stellungnahme. Demnach würden durch das Vorhaben näher genannte Vogelarten und – nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und der Oö. Artenschutzverordnung geschützte – Fledermausarten wesentlich beeinträchtigt, weshalb die belangte Behörde das Gebot des § 13 Abs. 1 Z 4 Oö. Straßengesetz 1991 zur Bedachtnahme auf die möglichste Schonung der Natur, des Landschaftsbilds sowie der Luft, des Bodens und des Wassers nicht berücksichtigt habe. Das Vorbringen zur mangelnden Naturverträglichkeit des gegenständlichen Projekts wurde im Laufe des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wiederholt und stetig ergänzt (bspw auch um die Behauptung des Vorliegens der Voraussetzungen für die Ausweisung eines Europaschutzgebiets im Projektbereich oder um die Ausführungen zur Bodenversiegelung in Österreich).

Die Thematik der Naturverträglichkeit wurde vom Erst-Bf und vom Zweit-Bf erstmals mit Schreiben vom 15.10.2020 und sohin mehr als ein Jahr nach Durchführung der Straßenbauverhandlung am 23.07.2019 vorgebracht. Dem

Sachverhalt ist weiters zu entnehmen, dass die Bf mit persönlicher Verständigung (im spätesten Fall am 06.07.2019 zugestellt) mehr als zwei Wochen vor der Verhandlung unter eindeutiger Umschreibung des Verfahrensgegenstands sowie unter Hinweis auf die Präklusionsfolgen und auf die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Projektunterlagen (ebenso mehr als zwei Wochen vor der Verhandlung), sohin den Vorgaben des § 41 AVG und des § 31 Abs. 4 Oö. Straßengesetz 1991 entsprechend, geladen wurden, weshalb ihnen gegenüber gemäß § 42 Abs. 2 iVm Abs. 1 AVG die Präklusionsfolgen eintreten. Die Bf verlieren sohin ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht zeitgerecht zulässige Einwendungen erheben.

Daraus folgt, dass sich die erstmals nach der Verhandlung erhobene Einwendung betreffend die Naturverträglichkeit bereits mangels rechtzeitiger Geltendmachung als unzulässig erweist. Unabhängig davon läge das umfangreiche Vorbringen aber ohnehin außerhalb der Prüfbefugnis des Verwaltungsgerichts, da den obigen Ausführungen zum eingeschränkten Mitspracherecht unzweifelhaft zu entnehmen ist, dass weder dem Anrainer noch dem betroffenen Grundeigentümer ein subjektiv-öffentliches Recht auf den Schutz der Natur bzw. konkret auf „die möglichste Schonung der Natur, des Landschaftsbildes sowie der Luft, des Bodens und des Wassers“ (worauf die belangte Behörde gemäß § 13 Abs. 1 Z 4 Oö. Straßengesetz 1991 Bedacht zu nehmen hat) zukommt. Beide Verfahrensparteien sind auf Einwendungen zum Schutz ihrer Person bzw. ihres Grundeigentums beschränkt.

Abgesehen davon bleibt anzumerken, dass die naturschutzfachlichen Aspekte im straßenbautechnischen Kontext bereits in den Umweltberichten im Rahmen der Erlassung der gegenständlich relevanten Trassenverordnungen berücksichtigt wurden. Hinzu kommt, dass die, auch schon in den beiden Verfahren zur Erlassung der Trassenverordnungen beigezogene Oö. Umweltschutzbehörde, die gemäß § 5 Abs. 1 Oö. Umweltschutzgesetz 1996 zur Wahrung des Umweltschutzes eintritt, im Rahmen der behördlichen Verhandlung am 23.07.2019 – bei Vorschreibung von sechs näher ausgeführten Auflagenvorschlägen – keine Einwände gegen die Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung für das gegenständliche Vorhaben erhoben hat. Die Klärung der naturschutzrechtlichen Thematik (bspw. die behauptete Beeinträchtigung von Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie) fällt jedenfalls in die Zuständigkeit der Naturschutzbehörde, bei der ein entsprechendes Verfahren anhängig (bzw. zwischenzeitig mitunter schon abgeschlossen) ist.

IV.4.2. Immissionsschutz (Luft):

Der Erst-Bf und der Zweit-Bf zweifeln in ihren Beschwerden unter Vorlage einer privatgutachterlichen Stellungnahme die Schlüssigkeit des Gutachtens des luftreinhalte-technischen ASV an und rügen dabei insb. die ihrer Ansicht nach mangelnde Berücksichtigung des Luftschadstoffeintrags in andere Umweltkompartimente (außer Luft), allen voran in den Boden. Die Thematik der

Luftreinhalte-technik wurde vom Erst-Bf und vom Zweit-Bf erstmals mit Eingabe vom 18.05.2022 und sohin mehrere Jahre nach Durchführung der ordnungsgemäß kundgemachten Verhandlung am 23.07.2019 (siehe ausführlich oben) geltend gemacht, weshalb die beiden Bf mit dieser Einwendung gemäß § 42 Abs. 2 iVm Abs. 1 AVG präkludiert sind.

Die bereits eingetretene Präklusion ist auch trotz der – nach der Durchführung der Straßenbauverhandlung erfolgten – Vorlage des um den Planfall P1N aaaaaa ergänzten lärmtechnischen Projekts durch die mbP, der Ergänzung des Gutachtens durch den luftreinhalte-technischen ASV und des dazu behördlich eingeräumten Parteiengehörs weiterhin gegeben.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs haben Änderungen des verfahrenseinleitenden Antrags nach Anberaumung der mündlichen Verhandlung nur dann keine Auswirkungen auf die Präklusionsfolgen, wenn durch die Änderung die subjektiven Rechte der Parteien im Verhältnis zum ursprünglich eingebrachten Antrag (= kundgemachter Verfahrensgegenstand) in keiner Weise nachteilig betroffen sein können (vgl. etwa VwGH 25.06.2020, Ra 2018/07/0455). Werden durch eine Antragsänderung subjektive Rechte von bereits Präkludierten aber nachteilig berührt, lebt ihre Parteistellung ex nunc wieder auf. Die Präklusion fällt nicht nur insofern weg, als neue subjektive Rechte der Beteiligten betroffen sind, sondern auch, wenn die Parteien in ihren bereits tangierten Rechten anders als nach dem ursprünglichen Antrag berührt werden (vgl. VwGH 30.09.2020, Ra 2020/03/0054), zumal die Parteien bezüglich des geänderten Teils des Verfahrensgegenstandes noch nicht die Möglichkeit hatten, sich zu verschweigen und dadurch die Parteistellung zu verlieren.

Im vorliegenden Fall wurde im Rahmen der Verhandlung am 23.07.2019 vom luftreinhalte-technischen ASV festgestellt, dass im Prognosejahr 2035 für den Planfall P1 (mit G__) keine relevanten Überschreitungen der Grenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft zu erwarten sind. Schon aus den ursprünglich eingereichten, im Zeitpunkt der Verhandlung bekannten Projektunterlagen ergibt sich, dass mit der G__ das „eingeschränkte gemischte Baugebiet“ nördlich der Straße aufgeschlossen und der Wirtschaftsraum (langfristig) entwickelt werden sollen. Die durch die Nutzung des aufgeschlossenen Baugebiets generierten Verkehrsströme waren (und sind) bereits im Planfall P1N aaaaaa enthalten (siehe Verkehrsuntersuchung vom 22.03.2018). Dem zusätzlich für die immissionstechnische Beurteilung von der mbP vorgelegten lärmtechnischen Projekt waren jedoch die (etwas geringeren) Verkehrszahlen des Planfalls P1 aaaaaa zugrunde gelegt, weshalb die mbP auftragsgemäß nach der Verhandlung ergänzende Berechnungen vorgelegt hat, um (auch aus immissionstechnischer Sicht) den zusätzlichen Verkehr aus der betrieblichen Nutzung (der Hälfte) des gewidmeten Baugebiets im Prognosejahr und damit den „worst case“ aus Sicht der Bf darzustellen. Das den Gegenstand der Verhandlung bildende

Straßenbauvorhaben blieb dabei und auch bis zum Zeitpunkt dieser Entscheidung unverändert. Die Vorlage des ergänzten lärmtechnischen Projekts diene der Gewährleistung des bestmöglichen Immissionsschutzes für die Anrainer und erfolgte sohin zugunsten der Bf. Dieser Umstand und die Tatsache, dass der luftreinhalte technische ASV auch bei den höheren Verkehrszahlen des Planfalls P1N aaaaaa keine relevanten Grenzwertüberschreitungen bei den nächstgelegenen Wohnanrainern feststellte, belegen, dass – sofern man bei der Ergänzung eines lärmtechnischen Projekts für ein baulich unverändertes Straßenbauvorhaben überhaupt von einer Antragsänderung ausgehen kann – der Erst-Bf und der Zweit-Bf in ihren bereits tangierten Rechten nicht nachteilig betroffen sein können. Die beiden Bf sind daher betreffend Immissionsschutz in luftreinhalte technischer Sicht weiterhin präkludiert, weshalb die diesbezügliche Einwendung unzulässig ist.

Das erkennende Gericht übersieht in diesem Zusammenhang nicht, dass nach dem Schluss der behördlichen Verhandlung am 23.07.2019 seitens der belangten Behörde mit Schreiben vom 22.04.2022 die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme eingeräumt wurde. Dies ändert jedoch nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs genauso wenig an den Präklusionsfolgen wie die in diesem Zusammenhang von der belangten Behörde verwendete Bezeichnung „Parteiengehör“ (vgl. VwGH 24.10.2017, Ro 2014/06/0017, uHa 29.09.2016, 2013/05/0193). Die bereits verloren gegangene Parteistellung des Erst-Bf und des Zweit-Bf lebte durch das mit „Parteiengehör“ betitelte Schreiben der belangten Behörde nicht wieder auf.

Abgesehen davon wird der Vollständigkeit halber angemerkt, dass sich die privatgutachterliche Stellungnahme vom 23.05.2022 in einer Plausibilitätsprüfung des ASV-Gutachtens erschöpft: demnach sei das Gutachten infolge behaupteter fehlender, veralteter oder nicht nachvollziehbarer Annahmen bzw. Berechnungen als unzutreffend zu bezeichnen. Der luftreinhalte technische PSV tritt dem ASV-Gutachten jedoch nicht mit eigenen Berechnungen und Darstellungen der zu erwartenden Luftschadstoffbelastung nach dem – von ihm vertretenen – Stand der Technik entgegen, weshalb die privatgutachterliche Stellungnahme prima vista keine Veranlassung dazu gäbe, an der Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des umfangreichen ASV-Gutachtens zu zweifeln.

IV.4.3. Immissionsschutz (Schall):

In den Beschwerden relevieren der Erst-Bf und der Zweit-Bf die vom schalltechnischen ASV herangezogenen Lärmgrenzwerte und bringen vor, dass bei Heranziehung der ihrer Ansicht nach maßgeblichen, niedrigeren Lärmgrenzwerte der ÖNORM S 5021 eine Grenzwertüberschreitung im Tag-Abend-Nachtzeitraum bzw. im Nachtzeitraum und sohin eine Gesundheitsgefährdung vorliege. Zudem seien die Lärmgrenzwerte nicht nur im Gebäudeinneren, sondern auch im Außenbereich einzuhalten.

In Anbetracht der bisherigen Ausführungen stellt das Vorbringen beider Bf zu schalltechnischen Belangen infolge rechtzeitiger Erhebung eine zulässige Einwendung dar. Dabei gewährt § 14 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991 den beiden Bf allerdings keinen absoluten, zu einer Versagung des Straßenbauvorhabens führenden Immissionsschutz. Nur dann, wenn mit der Herstellung der Straße für sie eine – über die Grenze der Zumutbarkeit hinausgehende – Gesundheitsgefährdung verbunden wäre, könnte dies allenfalls zu einer Änderung bzw. Ergänzung des Projekts oder zur Vorschreibung von entsprechenden Auflagen führen (vgl. VwGH 14.10.2003, 2001/05/1171).

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Immissionen setzt im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren (Projektgenehmigungsverfahren) eine Prognoseentscheidung über die durch den zu erwartenden Straßenverkehr entstehenden Beeinträchtigungen der Nachbarn voraus. Die Prüfung der Beeinträchtigungen hat daher anhand einer Prognoseentscheidung zu erfolgen, welche auf Grund von ausreichenden Sachverhaltsermittlungen und schlüssigen Sachverständigengutachten über die zu erwartenden Beeinträchtigungen zu treffen ist. Ausgehend von diesen Feststellungen sind – sofern dies nicht bereits Projektgegenstand ist – die erforderlichen Vorsorgemaßnahmen gegen die zu erwartenden Beeinträchtigungen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben mittels Auflagen vorzuschreiben (vgl. VwGH 20.12.2005, 2004/05/0138). Zur Schlüssigkeit der den Feststellungen im Sachverhalt zugrunde gelegten Unterlagen bzw. Gutachten wird auf die Beweiswürdigung verwiesen (siehe Punkt III.7.).

In schalltechnischer Hinsicht ist voranzustellen, dass das Oö. Straßengesetz 1991 – wie die Bf zutreffend anmerken – für die Betriebsphase (arg. für „den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr“) keine Lärmgrenzwerte normiert. Diese ergeben sich aber – wie bereits in der Beweiswürdigung dargelegt – aus der für Landesstraßenbauvorhaben bestehenden technischen Richtlinie sowie aus dem für Bundesstraßen geltenden, aufgrund desselben Schutzziels hilfsweise heranziehbaren § 6 Abs. 2 BStLärmIV, wonach die Grenze der Zumutbarkeit der Lärmbelastung im vorliegenden Fall bei $L_{den} = 60$ dB und $L_{night} = 50$ dB liegt (zum unbedenklichen Rückgriff auf die auf Bundesebene normierten Schwellenwerte siehe auch die – hier nicht anwendbare – Oö. Umgebungslärmschutzverordnung, in deren § 1 im Wesentlichen festgelegt wird, dass die Bundes-LärmV als Verordnung iSd § 32f oö Oö. Straßengesetz 1991 gilt; die dabei für alle Landes- und Gemeindestraßen im Ballungsraum BE__ übernommenen Schwellenwerte des § 8 Abs. 2 Z 1 Bundes-LärmV decken sich sogar mit den im gegenständlichen Fall herangezogenen Grenzwerten). Entgegen der pauschalen Behauptung der beiden Bf sind die niedrigeren Lärmgrenzwerte der ÖNORM S 5021 nicht maßgeblich, zumal der spezifische Anwendungsbereich dieser technischen Richtlinie (für die Raumplanung) im vorliegenden Fall nicht eröffnet ist.

Zum nicht näher begründeten Einwand, dass die Lärmgrenzwerte auch im Außenbereich einzuhalten seien, bleibt auf die diesbezüglichen Ausführungen in der Beweiswürdigung hinzuweisen (siehe Punkt III.7.). Demnach gelten – auch vor dem Hintergrund des Schutzzwecks des Oö. Straßengesetzes 1991 – die Lärmgrenzwerte an der Fassade der Wohngebäude, zumal damit der Schutz (des Menschen) im Inneren des Gebäudes – insb. das Ruhebedürfnis in der Nacht – sichergestellt wird. Dies deckt sich auch mit der Bestimmung des § 4 der hilfsweise heranziehbaren BStLärmIV, in der die Fassade des Objekts als maßgebender Immissionsort festgelegt wird.

Wie sich aus dem Sachverhalt ergibt, unterschreiten die Lärmimmissionen aus dem zu erwartenden Verkehr auf der G__ – unter Berücksichtigung des von der mbP geplanten L-förmigen Lärmschutzwalls bei der Hofstelle des Erst-Bf – bei den Objekten beider Bf die vorgenannten Grenzwerte. Dabei beruht diese Prognoseentscheidung auf Verkehrszahlen, die von beiden Bf im Rahmen ihres Vorbringens zur Notwendigkeit des Projekts als überhöht bestritten wurden, aber in immissionstechnischer Hinsicht (sohin im Ergebnis zu ihren Gunsten) als „worst case“ anzusehen sind. Die Grenzwerte würden denklogisch auch bei geringeren Verkehrszahlen eingehalten werden.

Im Hinblick auf die bisherigen Ausführungen würde die in diesem Zusammenhang geforderte Verlängerung des projektierten 225 m langen Lärmschutzwalls in Richtung Westen um zusätzliche ca. 530 m (von km 0,930 [nordwestlich der Hofstelle des Erst-Bf] bis km 0,400 [nordwestlich der Hofstelle des Zweit-Bf]) keine, für die – bereits zu erwartende – Einhaltung der Lärmgrenzwerte relevante Schutzwirkung entfalten; damit würde zudem großteils nur die, im lärmtechnischen Kontext nicht schutzwürdige unbebaute, landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen den Hofstellen des Erst-Bf und des Zweit-Bf von der G__ abgeschirmt.

Auch eine Verschiebung der Trasse der G__ an den nördlichen Rand des in den gegenständlich relevanten Trassenverordnungen festgelegten Trassenbands kann von den beiden Bf als Anrainer, soweit mit dieser Forderung also eine Verbesserung der schalltechnischen Situation angestrebt wird (zum Eingriff in das Grundeigentum siehe Punkt IV.4.8.), nicht gefordert werden. Wiewohl infolge der Verschiebung der Abstand zwischen der landwirtschaftlichen Hofstelle und der Trasse um jeweils ca. 35 m vergrößert und damit die schalltechnische Belastung für die beiden Bf allenfalls verbessert werden könnte, ändert dies nichts daran, dass bereits mit der projektierten Lage der Trasse in einem Abstand von ca. 55 m zum landwirtschaftlichen Betrieb des Zweit-Bf bzw. von ca. 45 m zur Hofstelle des Erst-Bf (unter Berücksichtigung des geplanten Lärmschutzwalls) die einschlägigen Lärmgrenzwerte eingehalten werden, womit die, aus dem auf der G__ zu erwartenden Verkehr resultierenden Lärmimmissionen zumutbar sind. Wie sich aus der oben dargelegten höchstgerichtlichen Judikatur ergibt, kommt dem

Anrainer ein subjektiv-öffentliches Recht auf die (weitere) Reduktion einer zumutbaren Lärmbelästigung nicht zu.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit den Lärmimmissionen der G__ in der Betriebsphase bei den Objekten des Erst-Bf und des Zweit-Bf die einschlägigen Lärmgrenzwerte eingehalten und sohin keine über die Grenze der Zumutbarkeit hinausgehende Gesundheitsgefährdung verbunden ist, weshalb die diesbezügliche (zulässig geltend gemachte) Einwendung beider Bf unbegründet ist.

Zu den Lärmimmissionen aus der Bauphase bleibt der Vollständigkeit halber anzumerken, dass sich das subjektiv-öffentliche Recht des Anrainers auf Beeinträchtigungen aus dem zu erwartenden Verkehr (= Betriebsphase) beschränkt. Dies verdeutlicht auch § 14 Abs. 5 Oö. Straßengesetz 1991, wonach beim Bau einer öffentlichen Straße von Grundstücken der Straßenverwaltung ausgehende Einwirkungen von den Anrainern nicht untersagt werden können (jedoch allenfalls Anspruch auf Schadenersatz).

IV.4.4. Drainagen:

Der Erst-Bf wendet in der Beschwerde ein, dass auf seinen betroffenen Grundstücken ein Drainageleitungssystem besteht, deren exakte Situierung nicht bekannt ist. Im Schadensfall wäre eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung seiner Grundstücke nicht mehr möglich, weshalb vom Erst-Bf die Berücksichtigung bzw. der Erhalt der Drainagen gefordert wird.

In diesem Zusammenhang bleibt darauf hinzuweisen, dass die Drainageleitungen zwar – auch mangels Kenntnis ihrer Lage – offenkundig nicht im Projekt berücksichtigt wurden bzw. werden konnten. Die mbP hat aber im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 23.07.2019 ausgeführt, dass die Drainagen ihrer Ansicht nach funktionsfähig zu erhalten und allenfalls wiederherzustellen sind. Abgesehen davon wird die Funktionsfähigkeit der Drainagen entgegen den Ausführungen des Erst-Bf ohnehin durch den im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen, vom straßenbautechnischen ASV in seinem Gutachten vom 23.07.2019 vorgeschlagenen Auflagenpunkt 4. ausreichend gewährleistet:

„4. Die Funktion der beim Straßenbau angetroffen oder berührten bestehenden Grundstücks Drainagen ist, durch entsprechende Ersatzmaßnahmen der Landstraßenverwaltung, zu gewährleisten.“

[Rechtschreibfehler übernommen]

Für einen allfälligen Schadenseintritt räumt die Privatrechtsordnung dem Erst-Bf als Eigentümer der Drainageleitungen ausreichende Möglichkeiten zum Schutz seines Eigentums ein.

IV.4.5. Zufahrt:

Im Beschwerdeschriftsatz wiederholt (ausschließlich) der Erst-Bf seine Forderung nach einer ordnungsgemäßen Zufahrt zu seinen landwirtschaftlichen Grundstücken, um diese weiterhin bewirtschaften zu können. In den Fokus dieses Vorbringens stellt der Erst-Bf das Grundstück Nr. fff, KG S___, das nach der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens nicht mehr erreichbar sei, da weder im Norden (Gehsteig) noch im Osten (Fremdgrund) eine Zufahrt möglich und weder im Westen (Verbindungsast zur B143) noch im Süden (G___) eine Zufahrt projiziert sei.

Mit Rücksicht auf das beschränkte Mitspracherecht der Anrainer (und der betroffenen Grundeigentümer) im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren kommt dem Erst-Bf ein Rechtsanspruch auf Erhaltung von Zu- und Abfahrten und somit auf eine „entsprechende Verkehrseinbindung“ nicht zu (vgl. VwGH 30.06.2015, 2012/06/0031, mwN), weshalb sich diese Einwendung als unzulässig erweist. Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass die mbP als Straßenverwaltung ex lege, konkret nach § 15 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991, zur Wiederherstellung infolge des Baus einer öffentlichen Straße unterbrochener Verkehrsbeziehungen verpflichtet ist. Die mbP hat anlässlich dieser Verpflichtung bereits im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 23.07.2019 die Errichtung eines landwirtschaftlichen Bringungswegs zu anderen Grundstücken, u.a. zum im Alleineigentum des Erst-Bf stehenden Grundstück Nr. ggg, KG S___, vorab angekündigt.

IV.4.6. Immissionsschutz in der Bauphase (Erschütterungen):

In ihren Beschwerden fordern der Erst-Bf und der Zweit-Bf den Schutz der historischen Bausubstanz ihrer Gebäude durch den Einsatz vibrationsarmer bzw. vibrationsfreier Arbeitsmethoden im Bereich der Gebäude. Die vor Baubeginn vorgesehene Beweissicherung sei nicht ausreichend.

Auch bei diesem Vorbringen handelt es sich um eine unzulässige Einwendung, da sich – wie bereits oben zum „Immissionsschutz (Schall)“ dargelegt – das subjektiv-öffentliche Recht des Anrainers auf Beeinträchtigungen aus der Betriebsphase der herzustellenden Straße beschränkt. Denn nach § 14 Abs. 5 Oö. Straßengesetz 1991 können die beim Bau einer öffentlichen Straße von Grundstücken der Straßenverwaltung ausgehenden Einwirkungen von den Nachbarn nicht untersagt werden. Im Falle eines Schadenseintritts (bspw bei Sachschäden an einem Bauwerk) steht den Bf der diesbezügliche Zivilrechtsweg offen.

Abgesehen davon wird die mbP vor Baubeginn eine Beweissicherung bei den umliegenden Gebäuden, einschließlich jener des Erst-Bf und des Zweit-Bf,

durchführen, weshalb eine diesbezügliche Auflage im Spruch des angefochtenen Bescheids zu ergänzen war.

IV.4.7. Öffentliches Interesse; Trassenverordnungen:

Der Erst-Bf und der Zweit-Bf wenden mit umfangreichem Vorbringen in ihren Beschwerden sowie in ihren zahlreichen Eingaben im Laufe des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens unter Vorlage privatgutachterlicher Stellungnahmen die mangelnde Notwendigkeit und sohin das fehlende öffentliche Interesse am gegenständlichen Vorhaben ein. In diesem Zusammenhang wird von beiden Bf auch die Verfassungs- und Gesetzwidrigkeit der gegenständlich relevanten Trassenverordnungen behauptet und die Einleitung diesbezüglicher Verordnungsprüfungsverfahren beim Verfassungsgerichtshof angeregt.

Gemäß Art. 135 Abs. 4 B-VG iVm Art. 89 Abs. 2 B-VG haben die Verwaltungsgerichte von Amts wegen einen Antrag auf Aufhebung einer Verordnung beim Verfassungsgerichtshof zu stellen, wenn Bedenken gegen die Anwendung der Verordnung aus dem Grund der Gesetzwidrigkeit bestehen. Einen Rechtsanspruch auf einen solchen Antrag durch das Verwaltungsgericht besitzt ein Beschwerdeführer nicht. Die Ermittlungs- und Prüfpflicht des Verwaltungsgerichts ist jedoch eine eingeschränkte, zumal einzig der Verfassungsgerichtshof über die Rechtmäßigkeit von Verordnungen befinden darf (vgl. VwGH 24.01.2017, Ra 2016/05/0144) und das Verwaltungsgericht nicht verpflichtet ist, die Entscheidungsgrundlagen für den Verfassungsgerichtshof in einem Verordnungsprüfungsverfahren sachverhältnismäßig aufzubereiten (vgl. VwGH 27.06.2017, Ra 2017/05/0098). Die Prüfung, ob Bedenken iSd Art. 89 Abs. 2 B-VG bestehen, hat sich daher nach Ansicht des erkennenden Gerichts auf wesentliche Fehler, und zwar in der Kundmachung, in der Zuständigkeit, im Verfahren sowie im Inhalt der gegenständlichen Verordnung zu beschränken.

Den weiteren Ausführungen ist voranzustellen, dass für die Verfahren zur Erlassung beider Trassenverordnungen die Vorschrift des § 11 Oö. Straßengesetz 1991 in der bis 31.12.2022 geltenden Fassung LGBl. Nr. 61/2008 („aF“) anzuwenden war.

Die Verordnung betreffend die Umlegung der AR-Straße L509a, AG-Straße – Ausüstung S__, kundgemacht im LGBl Nr. 107/2015, und die Verordnung betreffend die Umlegung der AR-Straße B 143, AI-Straße, kundgemacht im LGBl. Nr. 46/2017, wurden von der Oö. Landesregierung, und somit vom gemäß § 11 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991 aF zuständigen Organ beschlossen. Aus den beigeschafften Verfahrensakten ergibt sich, dass vor Erlassung der Verordnungen jeweils die Planunterlagen (im Maßstab 1:2.000) unter Anschluss des Umweltberichts gemäß § 13 Abs. 4 leg. cit. und der dazu abgegebenen Stellungnahme der Oö. Umwelthanwaltschaft durch vier Wochen vom 24.02.2015

bis 25.03.2015 bzw. vom 14.03.2016 bis 11.05.2016 zur öffentlichen Einsicht bei den betroffenen Gemeinden S__ und M__ aufgelegt wurden. Vor Beginn dieser Frist wurde in beiden Fällen rechtzeitig auf die Planaufgabe mittels Anschlags an den Amtstafeln der betroffenen Gemeinden sowie durch nachweisliche Verständigung der betroffenen Grundeigentümer hingewiesen. Der Erst-Bf hat in beiden Verordnungserlassungsverfahren eine schriftliche Stellungnahme abgegeben, der nur von der Verordnung betreffend die Umlegung der AR-Straße L509a, AG-Straße – Ausüstung S__, betroffene Zweit-Bf erhob in jenem Verfahren Einwendungen. Sämtliche während den Planaufgaben eingebrachten Einwendungen und Anregungen (einschließlich jener der beiden Bf) wurden jeweils der Oö. Landesregierung mit den Stellungnahmen der Gemeinderäte der Gemeinden S__ und M__ vorgelegt. Die Kundmachung als Verordnung erfolgte jeweils im Landesgesetzblatt. Somit wurden die gegenständlichen Verordnungen ordnungsgemäß, insb. nach den spezifischen Verfahrensvorschriften des § 11 Abs. 6 und Abs. 7 Oö. Straßengesetz 1991 aF erlassen.

Nach § 11 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991 aF hat die mit der Verordnung vorzunehmende Widmung einer Straße für den Gemeingebrauch und ihre Einreihung in eine bestimmte Straßengattung unter Berücksichtigung der Grundsätze des § 13 Abs. 1 und 2 leg. cit. sowie des Umweltberichts gemäß § 13 Abs. 4 leg. cit. zu erfolgen. Zudem ist in einer solchen Verordnung der Verlauf der Straße in seinen Grundzügen (Linienführung) zu beschreiben. In diesem Zusammenhang ist den beige-schafften Verfahrensakten eine ausreichende Grundlagenforschung zu entnehmen. In beiden Fällen wurden die Linienführung verbal beschrieben, die Gründe für die (Trassierung der) Straße dargelegt (siehe insb. die Amtsvorträge) und die während der Planaufgabe eingebrachten, mit den Stellungnahmen der Gemeinderäte vorgelegten Einwendungen behandelt (siehe insb. auch die Stellungnahmen der mbP). Die in den beiden Verordnungen bezeichneten Ordnungspläne im Maßstab 1:2.000 stimmen mit der verbalen Trassenbeschreibung überein und geben die genaue Lage der neuen Trasse der Straße wieder.

Den Bf ist zuzustimmen, dass der Erlassung der Trassenverordnungen mitunter Unterlagen zugrunde gelegt wurden, in denen auf eine nicht mehr in Geltung stehende Flächenwidmung Bezug genommen wird, wonach sowohl nördlich als auch südlich der Trasse der G__ insgesamt 24 ha Betriebsbaugelände ausgewiesen waren (bzw. in der KG M__ ausgewiesen werden hätten sollen). Diese Flächen sind in der KG M__ tatsächlich als Grünland (9 ha) und in der KG S__ nunmehr als „Wohngebiet“ und „eingeschränktes gemischtes Baugelände“ gewidmet. Diese in den Verfahrensakten (teilweise) nicht berücksichtigte Änderung vermag aber keine grobe Rechtswidrigkeit der Trassenverordnungen darzulegen, zumal eine betriebliche Nutzung zwar in einem kleineren Ausmaß, aber (auf den als „eingeschränktes gemischtes Baugelände“ gewidmeten Flächen) weiterhin möglich ist und in § 13 iVm § 11 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991 eine Bedachtnahme auf

die Flächenwidmung bei der Erlassung einer Trassenverordnung nicht normiert wird. Hinzu kommt, dass die Wahl der gegenständlichen Trasse nicht nur auf der Aufschließung eines „Betriebsbaugebiets“ beruht, sondern auch damit begründet wird, dass es sich dabei um die kürzeste und die mit dem geringsten Flächenverbrauch zur Entlastung des Rieder Stadtzentrums führende Variante handelt und dass die von der G__ ausgehenden Lärmimmissionen diesfalls am besten in den Griff zu bekommen seien, zumal von der Trasse lediglich einzelne landwirtschaftliche Objekte und nicht hingegen dicht bebaute Siedlungsgebiete betroffen sind.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs ist einer Behörde hinsichtlich der Erlassung einer Trassenverordnung im Rahmen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit ein Ermessensbereich eingeräumt, der nach den jeweiligen gesetzlichen Grundlagen (hier: § 13 Abs. 1 und 2 Oö. Straßengesetz 1991) durch verschiedene Kriterien determiniert ist. Aufgabe der planenden Verwaltungsbehörde ist es u.a., anhand der angeführten gesetzlichen Abwägungskriterien für einen bestimmten Straßenverlauf eine wohlabgewogene Entscheidung nach Maßgabe des konkreten, festgestellten Sachverhaltes zu treffen (vgl. VfSlg. 9823/1983, 12.084/1989, 12.846/1991, 13.191/1992, 13.579/1993 und 19.126/2010 mwN). Im Rahmen der gegenständlichen Grobprüfung ist festzustellen, dass sich die beiden Trassenverordnungen in dem von § 11 iVm § 13 Abs. 1 und 2 Oö. Straßengesetz 1991 eingeräumten Ermessenspielraum bewegen.

Zusammengefasst bestehen aus Sicht des erkennenden Gerichts weder in formeller (Kundmachung, Zuständigkeit, Verfahren) noch in materieller Hinsicht (grobe inhaltliche Rechtswidrigkeit) Bedenken an der Anwendung der gegenständlich relevanten Trassenverordnungen, weshalb die Beantragung einer Verordnungsprüfung beim Verfassungsgerichtshof nicht geboten ist. Dafür spricht auch der Umstand, dass der Verfassungsgerichtshof bereits eine der beiden Trassenverordnungen anlässlich einer Beschwerde des Erst-Bf gegen ein Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich (Versagung einer Bauplatzbewilligung) anzuwenden hatte und dabei keine Gesetzwidrigkeit der Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Umlegung der AR-Straße L509a, AG-Straße – Ausästung S__, LGBl Nr. 107/2015, erkannt hat (siehe VfGH 26.02.2018, E 2699/2017-14).

Im vorliegenden Fall besteht daher im Projektgebiet ein durch die zwei gegenständlichen Trassenverordnungen, die trotz diesbezüglicher Anträge und Anregungen des Erst-Bf und des Zweit-Bf bei der Oö. Landesregierung weiterhin in Geltung stehen, festgelegtes, sohin rechtswirksam verordnetes Trassenband.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs sind bereits im Verfahren zur Festlegung des Straßenverlaufs durch eine Verordnung nach § 11 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991 diejenigen (und zwar sämtliche) Grundsätze für

die Herstellung und die Erhaltung von öffentlichen Straßen gemäß § 13 Abs. 1 und 2 leg. cit. einzuhalten, die auch als Voraussetzung für die Erteilung der straßenbaurechtlichen Bewilligung gemäß § 32 Abs. 2 leg. cit. zu beachten sind. Schon mit der Erlassung dieser Verordnung ist das öffentliche Interesse an der Herstellung der Straße festgestellt und es ist daher davon auszugehen, dass die in dieser Verordnung vorgenommenen Festlegungen, insbesondere die Linienführung der Straße im festgelegten Rahmen, das straßenrechtliche Bewilligungsverfahren präjudizieren (vgl. etwa VwGH 17.07.2023, Ra 2023/06/0050, mwN).

Das gegenständliche Projekt liegt zur Gänze innerhalb des Trassenbands der beiden gegenständlich relevanten Trassenverordnungen, zumal die Anbindung Schenker nur einen Vorschlag an die Gemeindestraßenverwaltung und sohin keinen Projektbestandteil darstellt. Im Lichte der dargelegten höchstgerichtlichen Rechtsprechung ist sohin das öffentliche Interesse an der innerhalb des Trassenbands situierten G__ bereits mit der Erlassung der beiden Trassenverordnungen festgestellt, weshalb das diesbezügliche umfangreiche Vorbringen des Erst-Bf und des Zweit-Bf zur generellen Notwendigkeit der G__ unzulässig ist.

Die beiden betroffenen Grundeigentümer können im gegenständlichen straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren daher (nur mehr) geltend machen, dass innerhalb der von der Trassenverordnung vorgegebenen Linienführung eine sie bzw. ihr Grundeigentum) weniger belastende Ausbauweise (in Lage und Form) der Straße gewählt wird, sofern dies nach den von der Behörde zu beachtenden Grundsätzen des § 13 Oö. Straßengesetz 1991 möglich ist und kein Widerspruch zur Trassenverordnung entsteht (vgl. VwGH 12.11.2020, Ra 2020/06/0242, mwN).

In diesem Zusammenhang wurden vom Erst-Bf und vom Zweit-Bf rechtzeitig Einwendungen gegen die Ausbauweise der gemäß § 5 Oö. Straßengesetz 1991 in das öffentliche Gut zu übernehmenden G__ erhoben, die eine öffentliche Straße iSd § 2 Z 3 leg. cit. darstellt. Zu den Bestandteilen dieser Straße zählen u.a. auch die Kreisverkehrsanlagen (§ 2 Z 2 lit. a und b leg. cit.), die Böschungen bzw. Stützmauern (§ 2 Z 2 lit. b leg. cit.) und der Lärmschutzwall (§ 2 Z 2 lit. c leg. cit.), weshalb auch gegen deren Ausbauweise Einwendungen betreffend die Minimierung des Eigentumseingriffs erhoben werden können. Das Vorbringen des Erst-Bf und/oder des Zweit-Bf zur (Höhen-)Lage der Straße (bzw. zur Dimensionierung des Lärmschutzwalls) und zur Dimensionierung des Kreisverkehrs Mitte ist zwar zulässig, aber – wie im Folgenden darzulegen ist – unbegründet.

IV.4.8. Lage der Straße:

Der Erst-Bf und der Zweit-Bf bringen im Wesentlichen vor, dass die Straße (einschließlich des einen Bestandteil der Straße darstellenden Kreisverkehrs Mitte) angesichts der Lärmbelastung zu nahe an ihren Hofstellen situiert sei, weshalb sie eine Verschiebung der Trasse nach Norden an den äußerst möglichen Rand des verordneten Trassenbands fordern. Der Erst-Bf wendet darüber hinaus ein, dass die Trasse im Bereich seiner Grundstücke unter das bestehende Geländeniveau (ca. – 2 m) abzusenken sei. Dadurch könne der mit einer Höhe von 2,5 m über dem Gelände geplante Lärmschutzwall niedriger sowie in Form einer Stützmauer errichtet werden, womit der Eigentumseingriff durch die Grundinanspruchnahme für die Herstellung des Lärmschutzwalls minimiert werde.

Diese Einwendungen sind im Lichte der bisherigen Ausführungen zulässig. Die Geltendmachung einer sie weniger belastenden Ausbauweise der Straße ist jedoch nur dann begründet, wenn dies nach den von der Behörde zu beachtenden Grundsätzen des § 13 Oö. Straßengesetz 1991 möglich ist und kein Widerspruch zur Trassenverordnung entsteht (vgl. VwGH 12.11.2020, Ra 2020/06/0242, mwN). Gemäß § 13 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991 ist bei der Herstellung und der Erhaltung von öffentlichen Straßen „insbesondere Bedacht zu nehmen auf

1. das Verkehrsbedürfnis,
2. die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung,
3. die Sicherheit der öffentlichen Straßen und den Schutz langfristiger Lebensgrundlagen,
4. die möglichste Schonung der Natur, des Landschaftsbildes sowie der Luft, des Bodens und des Wassers,
5. Art und Intensität möglicher Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Straße,
6. bestehende und geplante Anlagen des öffentlichen Verkehrs,
7. die Erhaltung von Kunst und Naturdenkmälern,
8. die Erhaltung von wertvollen Stadt- und Ortsbildern und
9. die barrierefreie Gestaltung.“

Nach § 13 Abs. 2 leg. cit. ist im Hinblick auf die Sicherheit der öffentlichen Straßen vorzusorgen, dass öffentliche Straßen nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von den Straßenbenützern unter Berücksichtigung der durch Witterungsverhältnisse oder Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benutzbar sind.

Den weiteren Ausführungen ist voranzustellen, dass nach Ansicht des erkennenden Gerichts bereits die Geltendmachung einer die beiden Bf weniger belastenden Ausbauweise zumindest fraglich scheint. Denn dem Sachverhalt kann entnommen werden, dass aus dem Blickwinkel des Eigentumseingriffs weder die Verschiebung der Trasse noch die Absenkung der Trasse zu einer (wesentlich) geringeren Inanspruchnahme von Grundflächen des Erst-Bf und des Zweit-Bf führen wird. Im Falle der Verschiebung an den nördlichen Rand des verordneten Trassenbands liegt

die Trasse weiterhin auf dem Grundeigentum der beiden Bf, weshalb sich diesfalls das Ausmaß des Flächenverbrauchs – bei unveränderter, von beiden Bf unbestritten gebliebener Fahrbahnbreite – nicht wesentlich ändert; eine geringere Belastung ist angesichts des zusätzlichen Abstands von jeweils ca. 35 m von den Hofstellen zur Trasse allenfalls in schalltechnischer Hinsicht argumentierbar (siehe dazu Punkt IV.4.3.). Im Falle der vom Erst-Bf geforderten Absenkung der Trasse relativiert sich eine allfällige Reduktion der Grundinanspruchnahme infolge der niedrigen Ausführung des Lärmschutzwalls als Stützmauer aufgrund des zusätzlichen Flächenbedarfs für die Oberbauentwässerung des abgesenkten Unterbauplanums, die zusätzlichen Entwässerungsmaßnahmen sowie die Fundamentierung der erforderlichen Stützmauern.

Ob mit dem Vorbringen des Erst-Bf und des Zweit-Bf überhaupt eine sie weniger belastende Ausbauweise der G__ geltend gemacht wird, kann aber letztlich dahingestellt bleiben, zumal weder die Verschiebung noch die Absenkung der Trasse der G__ nach den Grundsätzen des § 13 Oö. Straßengesetz 1991 möglich ist.

Die Verschiebung der Trasse an den nördlichen Rand des verordneten Trassenbands würde angesichts der dadurch entstehenden größeren, eigenständig nicht verwertbaren, als „eingeschränktes gemischtes Baugebiet“ gewidmeten Restflächen südlich der Trasse zu zusätzlichen Kosten im Rahmen der Grundeinlöse der größeren Restflächen führen. Diese Mehrkosten widersprechen daher unzweifelhaft einem effizienten Einsatz öffentlicher Mittel und damit dem nach § 13 Abs. 1 Z 2 Oö. Straßengesetz 1991 zu beachtenden Grundsatz der Wirtschaftlichkeit der Bauausführung. Über den wirtschaftlichen Nachteil hinaus würde mit der Verschiebung der Trasse eine Verringerung der Abstände zwischen den Knotenpunkten und damit eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit (geringere Übersichtlichkeit) sowie der Leistungsfähigkeit der G__ einhergehen. Die beschwerdeseitig geforderte alternative Situierung der Trasse steht folglich auch im Widerspruch zum Grundsatz des § 13 Abs. 1 Z 3 leg. cit., wonach auf die „Sicherheit der öffentlichen Straßen“ Bedacht zu nehmen ist. Der Rücksichtnahme auf die Art und Intensität möglicher Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Straße (§ 13 Abs. 1 Z 5 leg. cit.) kommt im vorliegenden Fall keine wesentliche Bedeutung zu, da bereits in der projektierten Lage der G__ die einschlägigen Grenzwerte für die Lärmimmissionen (und die Luftschadstoffe) in der Betriebsphase (arg. „durch den zu erwartenden Verkehr“) bei den Objekten des Erst-Bf und des Zweit-Bf eingehalten werden (siehe dazu ausführlich Punkt IV.4.3.).

Im Ergebnis kommt es mit der begehrten alternativen Ausführung zu keiner wesentlichen Änderung des Ausmaßes der Grundinanspruchnahme. Weder dieser Umstand noch eine durch die Verschiebung der Trasse allenfalls erzielbare Verbesserung einer bereits zumutbaren Lärmbelastung vermögen (gesondert oder

gemeinsam) die durch die Verschiebung bedingten wirtschaftlichen und verkehrstechnische Nachteile zu überwiegen.

Im Gegensatz zur Verschiebung sind mit der vom Erst-Bf geforderten Absenkung der Trasse keine Vor- oder Nachteile in verkehrstechnischer Hinsicht und in Belangen des Immissionsschutzes verbunden. Die Absenkung der Trasse unter das bestehende Geländeniveau erfordert jedoch mehrere zusätzliche Maßnahmen, die zu wesentlichen Mehrkosten (und erhöhtem – bautechnischem – Aufwand) führen: Neben der Errichtung (und Erhaltung) von Stützmauern und zusätzlichen Entwässerungsmaßnahmen (einschließlich der aufwendigeren Oberbauentwässerung für das abgesenkte Unterbauplanum) bedingt die Absenkung der Trasse mehr Erdbewegungen und damit einhergehend die fachgerechte Verbringung und Deponierung des zusätzlichen Bodenaushubs. Hinzu kommt, dass bei einer Absenkung der Trasse unweigerlich einige der Hauptstränge der auf den Grundstücken des Erst-Bf im Untergrund bestehenden Drainageleitungen anzupassen sind, was ebenso zusätzliche Kosten verursacht. All diese Mehrkosten für die öffentliche Hand sind mit dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit der Bauausführung (§ 13 Abs. 1 Z 2 Oö. Straßengesetz 1991) nicht in Einklang zu bringen und stehen letztlich der vom Erst-Bf begehrten alternativen Ausführung entgegen, zumal sich der allenfalls für den Erst-Bf erzielbare „Grundgewinn“ angesichts des durch die Absenkung bedingten Flächenbedarfs für die zusätzlichen Entwässerungsmaßnahmen und die Fundamentierung der Stützmauern relativiert.

Im Lichte dieser Ausführungen steht sohin fest, dass weder die Verschiebung noch die Absenkung der Trasse der G__ im Hinblick auf die damit für die beiden Bf erzielbaren, bloß geringfügigen Vorteile (allfällige Verbesserung einer ohnehin bereits zumutbaren Lärmsituation, keine relevante Verringerung der Grundinanspruchnahme) nach den Grundsätzen des § 13 Oö. Straßengesetz 1991 möglich ist, weshalb die diesbezüglichen Einwendungen unbegründet sind.

Der Vollständigkeit halber bleibt anzumerken, dass bei diesem Ergebnis der – vom Erst-Bf offenkundig befürchtete – Eintritt eines Schadensfalls beim bestehenden Drainageleitungssystem auf seinen Grundstücken (siehe dazu Punkt IV.4.4.) nach der vom straßenbautechnischen ASV in der behördlichen Verhandlung am 23.07.2019 geäußerten Ansicht unwahrscheinlicher ist, zumal bei der projektierten Höhenlage der Trasse (über dem bestehenden Gelände) keine derart weitreichenden Eingriffe in den Untergrund erforderlich sind.

IV.4.9. Form der Straße (Dimensionierung des Kreisverkehrs Mitte):

Der Erst-Bf wendet in seiner Beschwerde ein, dass der nördlich seiner landwirtschaftlichen Hofstelle situierte Kreisverkehr Mitte angesichts der abzuwickelnden Verkehrsströme mit einem Außendurchmesser von 50 m zu groß

dimensioniert sei. Das (zu hoch) prognostizierte Verkehrsaufkommen könne angesichts eines nahegelegenen bestehenden Kreisverkehrs mit einem Außendurchmesser von 36 m, in welchem weitaus höhere Verkehrszahlen abgewickelt würden, auch mit einem geringeren Außendurchmesser bewältigt und damit das Ausmaß der dauerhaften Flächeninanspruchnahme seiner Grundstücke reduziert werden.

Auch dieses Vorbringen des Erst-Bf zu einer ihn weniger belastenden Ausbauweise (zur Form der Straße innerhalb des verordneten Trassenbands) erweist sich im Lichte der oben dargelegten höchstgerichtlichen Judikatur zum Mitspracherecht des betroffenen Grundeigentümers als zulässig. Wie bereits ausgeführt ist eine solche Einwendung jedoch nur dann begründet, wenn dies nach den von der Behörde zu beachtenden Grundsätzen des § 13 Oö. Straßengesetz 1991 möglich ist und kein Widerspruch zur Trassenverordnung entsteht (vgl. VwGH 12.11.2020, Ra 2020/06/0242, mwN).

Wie sich aus dem Sachverhalt ergibt, können die im Planfall P1N aaaaaa prognostizierten Verkehrszahlen auch von einem Kreisverkehr mit einem geringeren Außendurchmesser von 40 m bewältigt werden. Da mit einer Reduktion des Außendurchmessers geringere Kosten für die erforderliche Grundeinlöse verbunden sind, scheint die geforderte alternative Dimensionierung des Kreisverkehrs Mitte vor dem Hintergrund der Grundsätze des § 13 Abs. 1 Z 1 und Z 2 Oö. Straßengesetz 1991 (Verkehrsbedürfnis sowie Wirtschaftlichkeit der Bauausführung) grundsätzlich möglich.

Dem stehen jedoch die zahlreichen im Sachverhalt festgestellten verkehrstechnischen Vorteile für die Wahl eines Außendurchmessers von 50 m für den außerorts, an einer hochrangigen Straße gelegenen Kreisverkehr Mitte entgegen. Der projektierte Außendurchmesser ermöglicht die Errichtung einer größeren und höheren Mittelinsel, die im Hinblick auf das hohe Geschwindigkeitsniveau auf den einmündenden Straßen zu einer rechtzeitigen Erkennbarkeit des Kreisverkehrs und im Zusammenhang mit einer schmaleren Kreisfahrbahn zu einer stärkeren Ablenkung und sohin Geschwindigkeitsdämpfung beiträgt. Dadurch sowie durch den größeren Abstand zwischen den Ein- und Ausfahrten gestaltet sich der Verkehrsablauf insb. in den Konfliktbereichen des Kreisverkehrs übersichtlicher und begreifbarer. Die Beibehaltung des im Jahr 2007 eingeführten oberösterreichischen Standards von 50 m als Außendurchmesser für außerorts an hochrangigen Landesstraßen gelegenen Kreisverkehren erleichtert zudem die Befahrbarkeit für den angesichts der zu erwartenden betrieblichen Nutzung der als „eingeschränktes gemischtes Baugebiet“ gewidmeten Flächen nicht bloß in geringfügigen Zahlen prognostizierten Schwerverkehr einschließlich des öffentlichen Verkehrs (geplante Nutzung des Kreisverkehrs Mitte durch die Regionalbusse der Linie 852) und wahrt aus Sicht der Fahrzeuglenker die Einheitlichkeit des Landesstraßennetzes („selbsterklärende Straße“).

Mit der projektierten Dimensionierung des Kreisverkehrs Mitte wird die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs im Vergleich zu einem geringeren Außendurchmesser besser gewährleistet, zumal ein größerer Kreisverkehr angesichts des Geschwindigkeitsniveaus auf der G__ (und den übrigen einmündenden Straßen) rechtzeitig erkennbar, übersichtlicher, begreifbarer und insb. für den Schwerverkehr besser befahrbar ist. Die beschwerdeseitig geforderte geringere Dimensionierung des Kreisverkehrs steht folglich im Widerspruch zum Grundsatz des § 13 Abs. 1 Z 3 leg. cit., wonach auf die „Sicherheit der öffentlichen Straßen“ Bedacht zu nehmen ist.

An dieser Stelle wird angemerkt, dass die von der mbP vorgebrachte Kapazitätserhöhung im Bedarfsfall (durch Anlegung eines zweiten Fahrstreifens) ohne zusätzlichen Flächenverbrauch keine Relevanz entfaltet, zumal das erkennende Gericht seine Entscheidung an der im Zeitpunkt der Entscheidung maßgeblichen Sach- und Rechtslage auszurichten hat (vgl. zuletzt VwGH 29.01.2026, Ra 2025/07/0017, mwN) und der Eintritt des Bedarfsfalls derzeit völlig ungewiss ist. Von einer geplanten Anlage des öffentlichen Verkehrs iSd § 13 Abs. 1 Z 6 Oö. Straßengesetz 1991 kann jedenfalls keine Rede sein.

Nach diesen Ausführungen ist festzustellen, dass die zahlreichen mit der Wahl eines Außendurchmessers von 50 m für den außerorts an der G__ gelegenen Kreisverkehr Mitte verbundenen Vorteile hinsichtlich der im öffentlichen Interesse gelegenen Verkehrssicherheit den mit einer geringeren Dimensionierung des Kreisverkehrs für den Erst-Bf erzielbaren „Grundgewinn“ und die damit einhergehende – für die öffentliche Hand – geringere Grundeinlöse überwiegen. Dabei wird auch berücksichtigt, dass sich der wirtschaftliche Vorteil der einmalig zu leistenden geringeren Grundeinlöse durch die mit einem geringeren Außendurchmesser einhergehenden höheren laufenden Erhaltungskosten (infolge regelmäßigen Befahrens des Banketts, höherer Schwerkraft, etc.) relativiert.

Wiewohl also das Verkehrsbedürfnis die Wahl eines kleineren Außendurchmessers beim Kreisverkehr Mitte durchaus ermöglicht, überwiegen die verkehrstechnischen Vorteile das Interesse des Erst-Bf an einer geringeren Dimensionierung des Kreisverkehrs Mitte, weshalb sich auch diese Einwendung als unbegründet erweist.

IV.5. Einwendungen der Dritt-Bf:

IV.5.1. Stützmauer statt Böschung:

Die Dritt-Bf fordert in ihrer Beschwerde, dass die nördlich ihres Grundstücks projektierte Böschung durch eine Stützmauer ersetzt werde, um den Eingriff in das Grundeigentum zu minimieren. Die Minimierung des Eigentumseingriffs sei höher zu gewichten als die Mehrkosten für eine Stützmauer.

Wie dem Sachverhalt zu entnehmen ist, wird das im Alleineigentum der Dritt-Bf stehende Grundstück Nr. ddd, KG S___, vom gegenständlichen Projekt nur vorübergehend beansprucht, weshalb der Dritt-Bf ausschließlich eine Parteistellung als Anrainerin nach § 31 Abs. 3 Z 3 Oö. Straßengesetz 1991 und sohin nur hinsichtlich der in § 14 Abs. 1 leg. cit. behandelten Gesichtspunkte, also in Fragen des Immissionsschutzes und des zur Vermeidung derartiger Beeinträchtigungen erforderlichen Aufwands, ein Mitspracherecht zukommt (vgl. VwGH 12.11.2020, Ra 2020/06/0242, mwN). Die gegenständliche Einwendung ist daher mangels dauerhafter Inanspruchnahme des Grundeigentums der Dritt-Bf (und mangels Parteistellung als betroffene Grundeigentümerin) unzulässig. Selbst im Falle ihrer Zulässigkeit bliebe das diesbezügliche Vorbringen vor dem Hintergrund der Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit der Bauausführung unbegründet (siehe die diesbezüglichen Ausführungen zur Einwendung des Viert-Bf und des Fünft-Bf).

IV.5.2. Zufahrt:

In ihrer Beschwerde fordert die Dritt-Bf, dass ihr Grundstück bzw. das darauf befindliche Betriebsgelände nach der Realisierung des gegenständlichen Projekts über die Brücke R-Weg weiterhin für Sondertransporte erreichbar sein müsse. Sollte dies nicht gewährleistet sein, werde damit massiv in das Recht auf Erwerbsfreiheit eingegriffen.

Mit Rücksicht auf das beschränkte Mitspracherecht der Anrainer im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren kommt der Dritt-Bf ein Rechtsanspruch auf Erhaltung von Zu- und Abfahrten und somit auf eine „entsprechende Verkehrseinbindung“ (vgl. VwGH 30.06.2015, 2012/06/0031, mwN) und damit im Sinne eines Größenschlusses auch auf eine Mindestbelastbarkeit einer projektierten Zufahrt nicht zu, weshalb sich diese Einwendung als unzulässig erweist. Unabhängig davon wird die Zufahrt mit der projektierten Brücke R-Weg ohnehin aufrechterhalten und ergibt sich aus den im vorgeschriebenen Auflagenpunkt 16. aufgezählten, bei der Errichtung der Tragwerke zu berücksichtigenden technischen Normen, dass das Bauwerk bei einspuriger Befahrung von einem Fahrzeug mit einem Gesamtgewicht von bis zu 100 Tonnen und sohin auch jedenfalls von einem Sondertransport (Fahrzeug mit einem Gesamtgewicht von über 40 Tonnen) überquert werden kann.

Abschließend bleibt anzumerken, dass auch privatrechtliche Einwendungen (wie etwa die Geltendmachung der Beeinträchtigung wirtschaftlicher Interessen) im gegenständlichen Verfahren unzulässig sind. Im Lichte der obigen Ausführungen ist eine wirtschaftliche Beeinträchtigung der Dritt-Bf durch die Zufahrtssituation in der Betriebsphase des gegenständlichen Projekts aber ohnehin nicht zu erwarten.

IV.5.3. Zufahrt in der Bauphase:

Die Dritt-Bf bringt in ihrer Beschwerde vor, dass das Betriebsgelände in der Bauphase des gegenständlichen Vorhabens zu jeder Zeit über die provisorische Zufahrt für Lkws mit einem Gesamtgewicht von bis zu 40 Tonnen erreichbar sein solle, zumal die für eine reibungslose Produktion notwendigen Betriebsmittel (insb. das für den Betrieb der Laser-Schneidanlage erforderliche Gas) mitunter auch in der Nacht von Lkws angeliefert werden. Bei mangelnder Erreichbarkeit des Betriebsgeländes und damit einhergehender Beeinträchtigung der Produktion seien wirtschaftliche Nachteile zu erwarten (Pönalzahlungen, Kundenverlust). Es wird daher die Präzisierung der diesbezüglich von der belangten Behörde im Spruch des angefochtenen Bescheids vorgeschriebenen Auflage gefordert.

Wie bereits ausgeführt, kommt der Dritt-Bf als Anrainerin ein Rechtsanspruch auf Erhaltung von Zu- und Abfahrten und somit auf eine „entsprechende Verkehrseinbindung“ in der Betriebsphase (vgl. VwGH 30.06.2015, 2012/06/0031, mwN) und damit denklogisch auch in der Bauphase (siehe zu den Einwirkungen in der Bauphase § 14 Abs. 5 Oö. Straßengesetz 1991) nicht zu, weshalb diese Einwendung unzulässig ist. Zur Thematik der Befahrbarkeit der im Auflagenpunkt 17. des angefochtenen Bescheids vorgeschriebenen provisorischen Zufahrt zum Grundstück der Dritt-Bf im Zeitraum der Herstellung der Überführung R-Weg bleibt auf die Ausführungen der mbP im Rahmen der Verhandlung am 28.01.2026 hinzuweisen, wonach die provisorische Zufahrt den verkehrstechnischen Anforderungen für die Befahrbarkeit mit einem Standard-Lkw (Gesamtgewicht von bis zu 40 Tonnen) entsprechen wird.

IV.5.4. Immissionsschutz in der Bauphase (Erschütterungen):

Im Zusammenhang mit den Erschütterungen in der Bauphase, insb. im Zuge der Spundwanddrummungen bei der Errichtung der Baugrubensicherung, fordert die Dritt-Bf angesichts der hohen Vibrationsempfindlichkeit ihrer Laser-Schneidanlage den Ersatz vibrationsarmer bzw. -freier Arbeitsmethoden. Zudem wird eingewendet, dass der im angefochtenen Bescheid vorgeschriebene Auflagenpunkt 15. keine bloß möglichst kurze (einmalige) Einstellung des Betriebs ihrer Laser-Schneidanlage und sohin der Produktion gewährleiste, zumal unklar sei, wie die Abstimmung mit den Anrainern erfolge und auf welche Interessen bei der Festlegung des Errichtungszeitraums Rücksicht genommen werde. Eine längere oder mehrmalige Stilllegung der Anlage habe wirtschaftliche Nachteile zur Folge.

Auch bei diesem Vorbringen handelt es sich um eine unzulässige Einwendung, weil sich das subjektiv-öffentliche Recht des Anrainers auf Beeinträchtigungen aus der Betriebsphase der Straße beschränkt. Die beim Bau einer öffentlichen Straße von Grundstücken der Straßenverwaltung ausgehenden Einwirkungen können gemäß § 14 Abs. 5 Oö. Straßengesetz 1991 von den Nachbarn nicht untersagt werden.

Im Falle eines Schadenseintritts (bspw bei Sachschäden an einem Bauwerk) steht der Dritt-Bf der diesbezügliche Zivilrechtsweg offen.

Abgesehen davon wird auf die im Sachverhalt festgestellten Ausführungen verwiesen, wonach die angewandte Methode der Spundwandrammung aufgrund der Distanz zur Laser-Schneidanlage voraussichtlich zu keinen wesentlichen Vibrationen führen wird (dies unabhängig davon, ob bei der Laser-Schneidanlage die nach den Herstellerangaben mitunter erforderlichen Schwingungsdämpfer angebracht sind). Desweiteren hat die mbP im Rahmen der Verhandlung am 28.01.2026 ausgeführt, dass bereits im Zuge einer Begehung vor Ort aus anderem Anlass zugesichert wurde, die erforderlichen, vom naSV für Bauwesen (Tiefbau, Grundbau, Bodenmechanik) in derselben Tagsatzung vorgeschlagenen Beweissicherungsmaßnahmen vor Baubeginn und während den Bauarbeiten vorzunehmen, weshalb der Spruch des angefochtenen Bescheids um eine entsprechende Auflage ergänzt wurde.

Zur Verständigung der Anrainer bleibt auf § 32 Abs. 5 Oö. Straßengesetz 1991 hinzuweisen, wonach die mbP verpflichtet ist, die von der Ausführung des Bauvorhabens tatsächlich Betroffenen über den Bau, den Beginn und die voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten mindestens vier Wochen vorher schriftlich zu verständigen. Darüber hinaus wurde mit dem im Spruch des angefochtenen Bescheids vorgeschriebenen Auflagenpunkt 15. hinsichtlich der Rammung der baugrubenumschließenden Spundwände für das Wannengebäude eine zeitliche Abstimmung mit den Anrainern vorgeschrieben, womit offenkundig zum Ausdruck gebracht wird, dass die Anrainer (insb. die Dritt-Bf) rechtzeitig über den jeweiligen Beginn und die jeweilige Dauer der mindestens drei Bauabschnitte, in denen die Spundwände gerammt werden, zu informieren sind.

IV.6. Einwendung des Viert-Bf und des Fünft-Bf:

IV.6.1. Stützmauer statt Böschung:

Der Viert-Bf und der Fünft-Bf fordern in ihren Beschwerden, dass die teilweise auf ihren Grundstücken projektierte südliche Einschnitts-Böschung der G__ durch eine Stützmauer ersetzt werde, um den Eingriff in das Grundeigentum zu minimieren. Die Minimierung des Eigentumseingriffs sei höher zu gewichten als die Mehrkosten für eine Stützmauer.

Da das gegenständliche Vorhaben die Grundstücke der beiden Bf in einem Gesamtausmaß von 973 m² dauerhaft beansprucht, kommt ihnen die Parteistellung als betroffener Grundeigentümer nach § 31 Abs. 3 Z 2 Oö. Straßengesetz 1991 zu, weshalb die gegenständliche Einwendung – mit der eine sie weniger belastende Ausbaueise innerhalb des verordneten Trassenbands geltend gemacht wird – zulässig ist. Die Einwendung ist jedoch nur dann

begründet, sofern die alternative Ausbauweise nach den von der Behörde zu beachtenden Grundsätzen des § 13 Oö. Straßengesetz 1991 möglich ist und kein Widerspruch zur Trassenverordnung entsteht (vgl. VwGH 12.11.2020, Ra 2020/06/0242, mwN).

Im vorliegenden Fall würde mit einer alternativen Ausführung der projektierten Böschung als Stützmauer die Inanspruchnahme von, im Eigentum der beiden Bf stehenden Grundflächen um 449 m² (sohin auf 524 m²) reduziert. Mit der Ausführung als Stützmauer gehen jedoch deutlich höhere Mehrkosten für die Errichtung sowie für die Grundeinlöse einher, die in keinem Verhältnis zum damit reduzierten Flächenverbrauch stehen. Denn während sich die Grundinanspruchnahme um ca. 46 % (von 973 m² auf 524 m²) reduziert, nehmen die Kosten für die Errichtung der Stützmauer und für die zugehörige Grundeinlöse (trotz geringeren Flächenbedarfs) um ca. 162 % (von ca. 155.000 Euro auf ca. 406.000 Euro) zu, was dem nach § 13 Abs. 1 Z 2 Oö. Straßengesetz 1991 zu beachten Grundsatz der Wirtschaftlichkeit der Bauausführung wesentlich widerspricht. Hinzu kommt, dass bei diesem Kostenvergleich die zusätzlichen Kosten für allenfalls erforderliche Absturzsicherungen oder zusätzliche Lärmschutz- oder Beleuchtungsmaßnahmen sowie die höheren Erhaltungskosten noch nicht berücksichtigt wurden.

Vor diesem Hintergrund vermag das Interesse des Viert-Bf und des Fünft-Bf an einer geringeren Grundinanspruchnahme die damit einhergehenden, außer Verhältnis dazu stehenden wirtschaftlichen Nachteile (für die öffentliche Hand) nicht zu überwiegen, weshalb sich die Einwendung der beiden Bf als unbegründet erweist.

Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass auch die zweite vom straßenbautechnischen ASV betrachtete Alternative (Errichtung einer Stützmauer einschließlich Verlängerung der wasserdichten Wanne) am Grundsatz der Wirtschaftlichkeit der Bauausführung scheitert, zumal diesfalls – neben den bereits außer Verhältnis zum erzielbaren „Grundgewinn“ stehenden Mehrkosten für die Stützmauer und trotz geringfügig niedrigeren Flächenverbrauchs – zusätzliche Kosten von ca. 459.500 Euro anfallen würden.

IV.7. Abschließende Anmerkungen:

Im Laufe des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wechselten die Dritt-Bf, der Viert-Bf und der Fünft-Bf zur rechtsfreundlichen Vertretung des Erst-Bf und des Zweit-Bf, die sodann undifferenziert im Namen aller Beschwerdeführer zahlreiche Eingaben tätigte. Der Vollständigkeit halber wird daher angemerkt, dass der „Übernahme“ der Einwendungen des Erst-Bf und des Zweit-Bf durch die übrigen drei Beschwerdeführer, soweit dies überhaupt in Betracht käme, jeweils der

Mangel der rechtzeitigen Erhebung bis zum Schluss der Straßenbauverhandlung am 23.07.2019 entgegenstünde.

Soweit die Bf im Rahmen der ihnen zukommenden subjektiv-öffentlichen Rechte Ermittlungsmängel und Verfahrensfehler relevieren, ist darauf hinzuweisen, dass allfällige Verfahrensmängel im Verfahren vor der belangten Behörde durch ein mängelfreies Verfahren vor dem Verwaltungsgericht saniert werden (vgl. VwGH 28.02.2022, Ra 2021/09/0251). Die Bf hatten im verwaltungsgerichtlichen Verfahren umfangreich die Möglichkeit, sich zu den zahlreichen Ergebnissen des verwaltungsgerichtlichen Ermittlungsverfahrens und darüber hinaus sogar nach Schluss der Verhandlung am 28.01.2026 abschließend zu äußern und auch durchgehend die Möglichkeit, in den Akt einzusehen, wovon die rechtsfreundliche Vertretung der Bf mehrfach Gebrauch gemacht hat.

Der Vollständigkeit halber bleibt ergänzend zu den bereits zahlreich – auch zu Gunsten der Bf – im Spruch des angefochtenen Bescheids vorgeschriebenen und mit dem gegenständlichen Erkenntnis ergänzten Auflagenpunkten auf die in bestimmten Fällen gegebene Verpflichtung zur nachträglichen Vorschreibung von zusätzlichen Bedingungen oder Auflagen gemäß § 32 Abs. 4 Oö. Straßengesetz 1991 hinzuweisen.

IV.8. Gebühren der nichtamtlichen Sachverständigen:

Nach § 17 VwGVG sind die §§ 75 ff AVG sinngemäß anzuwenden. Gemäß § 76 Abs. 1 AVG hat, wenn der Behörde bei einer Amtshandlung Barauslagen erwachsen, dafür, sofern nach den Verwaltungsvorschriften nicht auch diese Auslagen von Amts wegen zu tragen sind, die Partei aufzukommen, die den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat. Als Barauslagen gelten auch die Gebühren, die den Sachverständigen und Dolmetschern zustehen. Nach § 17 VwGVG iVm § 53a Abs. 2 AVG ist die Gebühr für den nichtamtlichen Sachverständigen von dem Verwaltungsgericht, das den Sachverständigen herangezogen hat, mit Beschluss zu bestimmen.

Mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 07.03.2023, GZ: LVwG-153563/11/MK/GSc, wurde der bereits im behördlichen Verfahren beigezogene Dipl.-Ing. U__ gemäß § 17 VwGVG iVm § 52 Abs. 2 AVG aF als nichtamtlicher Sachverständiger für den Fachbereich der Verkehrsplanung bestellt. Dies wurde damit begründet, dass beim Amt der Oö. Landesregierung Amtssachverständige auf dem Gebiet der Verkehrsplanung, und zwar insb. für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Kreisverkehrsanlagen, nicht zur Verfügung standen.

Mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 28.03.2025, GZ: LVwG-153563/aaahh/MK/GSc, wurde Dipl.-Ing. Dr. Z__ gemäß § 17 VwGVG

iVm § 52 Abs. 2 AVG aF als nichtamtlicher Sachverständiger für den Fachbereich Bauwesen (Tiefbau, Grundbau, Bodenmechanik) bestellt. Dies wurde damit begründet, dass beim Amt der Oö. Landesregierung Amtssachverständige auf dem vorgenannten Fachgebiet, insb. im Zusammenhang mit dem Straßenbau, nicht zur Verfügung standen.

Mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 17.07.2025, GZ: LVwG-153563/141/MK/GSc, wurde Dipl.-Ing. AD__ gemäß § 17 VwGVG iVm § 52 Abs. 2 AVG aF als nichtamtlicher Sachverständiger für den Fachbereich Verkehrsplanung bestellt. Dies wurde damit begründet, dass beim Amt der Oö. Landesregierung Amtssachverständige auf dem Fachgebiet der Verkehrsplanung nicht zur Verfügung standen und dass die in diesem Fachbereich zusätzliche Beiziehung des Erstellers des S__ als notwendig erachtet wird, um ausreichend gesichertes Faktensubstrat für die Sachverhaltsfeststellung ermitteln zu können.

Auf der Grundlage der nachvollziehbaren und schlüssigen gutachterlichen Ausführungen dieser drei nichtamtlichen Sachverständigen im Rahmen ihrer Stellungnahmen und Erläuterungen in den Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung konnten wesentliche Sachverhaltselemente insb. hinsichtlich der Verkehrsmodellierung, der Dimensionierung des Kreisverkehrs Mitte, der vom Vorhaben zu erwartenden Erschütterungen sowie der Belastbarkeit der Brücke R-Weg festgestellt werden.

Mit den im Sachverhalt aufgelisteten Beschlüssen des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich wurden die Gebühren für die Tätigkeit der drei nichtamtlichen Sachverständigen (Aktenstudium, Erstattung gutachterlicher Stellungnahmen und deren Erörterung im Rahmen der Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung) wie folgt bestimmt und bereits überwiesen:

- Dipl.-Ing. U__: insgesamt 33.104,31 Euro
- Dipl.-Ing. Dr. Z__: insgesamt 3.864,00 Euro
- Dipl.-Ing. AD__: insgesamt 8.001,00 Euro

Diese Kosten stellen Barauslagen iSd § 76 Abs. 1 AVG dar, die mangels Vorliegens einer anderslautenden Kostentragungsregelung von jener Partei zu tragen sind, die den, den Gegenstand des Verwaltungsverfahrens bildenden, verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat. Dies ist auch im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren die mbP (als Antragstellerin vor der belangten Behörde), weshalb ihr die festgesetzten Gebühren der nichtamtlichen Sachverständigen als Barauslagen in Höhe von insgesamt 44.969,31 Euro vorzuschreiben waren.

Zu B.I.

IV.9. In Anlehnung an die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu § 33 VwGG hat das Verwaltungsgericht ein Beschwerdeverfahren mit Beschluss gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG einzustellen, wenn Prozessvoraussetzungen (erst) während des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wegfallen (in analoger Anwendung des § 33 VwGG zur Klaglosstellung). Dies liegt unter anderem dann vor, wenn die Beschwerde gegenstandslos wird, weil durch Änderung maßgebender Umstände das rechtliche Interesse des Beschwerdeführers an der Entscheidung wegfällt und sohin einer Sachentscheidung durch das Verwaltungsgericht praktisch überhaupt keine Bedeutung mehr zukäme (vgl. VwGH 21.11.2013, 2012/01/0127; 20.01.2016, Ro 2014/04/0045).

Zur Gegenstandslosigkeit der Beschwerde hat der Verwaltungsgerichtshof bereits mehrfach judiziert, dass mit der Entscheidung des Verwaltungsgerichts in der Hauptsache und damit der Erledigung des Beschwerdeverfahrens ein dort gestellter Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung gegenstandslos wird (vgl. etwa VwGH 19.11.2019, Ra 2019/09/0050; 05.03.2018, Ro 2017/17/0023). Da nunmehr im vorliegenden Fall die Beschwerden des Erst-Bf und des Zweit-Bf gegen den straßenrechtlichen Bewilligungsbescheid vom 27.05.2022 abgewiesen wurden und damit in der Hauptsache entschieden wurde, käme einer meritorischen Entscheidung des erkennenden Gerichts betreffend die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung keine praktische Bedeutung mehr zu. Der Erst-Bf und der Zweit-Bf sind daher materiell klaglos gestellt, weshalb im Lichte der dargestellten höchstgerichtlichen Rechtsprechung die Beschwerden gegen den Bescheid der belangten Behörde vom 22.09.2022 als gegenstandslos geworden zu erklären und die diesbezüglichen Beschwerdeverfahren einzustellen waren.

V. Zu A.II. und B.II. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die Entscheidung von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer solchen. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Rechtsmittelbelehrung

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.

Hinweis

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. Kitzberger