

# TE Vwgh Erkenntnis 2011/2/23 2009/06/0107

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 23.02.2011

## Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;  
10/07 Verwaltungsgerichtshof;  
14/01 Verwaltungsorganisation;  
40/01 Verwaltungsverfahren;  
83 Naturschutz Umweltschutz;  
90/01 Straßenverkehrsordnung;

## Norm

StVO 1960 §2 Abs1 Z5;  
StVO 1960 §2 Abs1 Z6b;  
StVO 1960 §2 Abs1 Z6c;  
UVPg 2000 §23a Abs1 Z1;  
UVPg 2000 §23a Abs2 Z1;  
UVPg 2000 §23a Abs2 Z3;  
UVPg 2000 §3 Abs4 Z3;  
UVPg 2000 §3 Abs4;  
UVPg 2000 §3 Abs7;  
UVPg 2000 §3a Abs1;  
UVPg 2000 §3a Abs2;  
UVPg 2000 §3a Abs3;  
UVPg 2000 Anh1 Z9 lit a;  
UVPg 2000 Anh1 Z9 lit d;  
UVPg 2000 Anh1 Z9;  
UVPg 2000 Anh1;  
VwGG §42 Abs2 Z1;  
VwRallg;

1. StVO 1960 § 2 heute
2. StVO 1960 § 2 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
3. StVO 1960 § 2 gültig von 01.05.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
4. StVO 1960 § 2 gültig von 01.07.2024 bis 30.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2024
5. StVO 1960 § 2 gültig von 01.10.2022 bis 30.06.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022
6. StVO 1960 § 2 gültig von 01.06.2019 bis 30.09.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2019

7. StVO 1960 § 2 gültig von 01.04.2019 bis 31.05.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 18/2019
8. StVO 1960 § 2 gültig von 06.10.2015 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 123/2015
9. StVO 1960 § 2 gültig von 31.03.2013 bis 05.10.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
10. StVO 1960 § 2 gültig von 22.07.1998 bis 30.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
11. StVO 1960 § 2 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
12. StVO 1960 § 2 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
13. StVO 1960 § 2 gültig von 01.07.1983 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 174/1983

1. StVO 1960 § 2 heute
2. StVO 1960 § 2 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
3. StVO 1960 § 2 gültig von 01.05.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
4. StVO 1960 § 2 gültig von 01.07.2024 bis 30.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2024
5. StVO 1960 § 2 gültig von 01.10.2022 bis 30.06.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022
6. StVO 1960 § 2 gültig von 01.06.2019 bis 30.09.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2019
7. StVO 1960 § 2 gültig von 01.04.2019 bis 31.05.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 18/2019
8. StVO 1960 § 2 gültig von 06.10.2015 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 123/2015
9. StVO 1960 § 2 gültig von 31.03.2013 bis 05.10.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
10. StVO 1960 § 2 gültig von 22.07.1998 bis 30.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
11. StVO 1960 § 2 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
12. StVO 1960 § 2 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
13. StVO 1960 § 2 gültig von 01.07.1983 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 174/1983

1. StVO 1960 § 2 heute
2. StVO 1960 § 2 gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
3. StVO 1960 § 2 gültig von 01.05.2026 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
4. StVO 1960 § 2 gültig von 01.07.2024 bis 30.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 52/2024
5. StVO 1960 § 2 gültig von 01.10.2022 bis 30.06.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2022
6. StVO 1960 § 2 gültig von 01.06.2019 bis 30.09.2022 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2019
7. StVO 1960 § 2 gültig von 01.04.2019 bis 31.05.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 18/2019
8. StVO 1960 § 2 gültig von 06.10.2015 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 123/2015
9. StVO 1960 § 2 gültig von 31.03.2013 bis 05.10.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 39/2013
10. StVO 1960 § 2 gültig von 22.07.1998 bis 30.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/1998
11. StVO 1960 § 2 gültig von 01.10.1994 bis 21.07.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994
12. StVO 1960 § 2 gültig von 01.03.1989 bis 30.09.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 86/1989
13. StVO 1960 § 2 gültig von 01.07.1983 bis 28.02.1989 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 174/1983

1. VwGG § 42 heute
2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

## **Betreff**

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Kail und die Hofräte Dr. Bernegger, Dr. Waldstätten, Dr. Bayjones und Dr. Moritz als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Schmidt, über die Beschwerde des Landes Oberösterreich, vertreten durch Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH in 4020 Linz, Europaplatz 7, gegen den Bescheid des Umweltsenates vom 6. April 2009, Zl. US 2A/2008/19-21, betreffend Feststellung gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G (weitere Partei: Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft; mitbeteiligte Partei: Oberösterreichischer Umweltsenat, 4021 Linz, Kärntnerstraße 10-12), zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Kail und die Hofräte Dr. Bernegger, Dr. Waldstätten, Dr. Bayjones und Dr. Moritz als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Schmidt, über die Beschwerde des Landes Oberösterreich, vertreten durch Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH in 4020 Linz, Europaplatz 7, gegen den Bescheid des Umweltsenates vom 6. April 2009, Zl. US 2A/2008/19-21,

betreffend Feststellung gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G (weitere Partei: Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft; mitbeteiligte Partei: Oberösterreichischer Umweltanwalt, 4021 Linz, Kärntnerstraße 10-12), zu Recht erkannt:

### **Spruch**

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der beschwerdeführenden Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.326,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

### **Begründung**

Beim gegenständlichen Projekt handelt es sich um ein Straßenbauvorhaben an der Landesstraße B 1 im Gemeindegebiet von Asten. Vorgesehen ist der Umbau von zwei Kreuzungen, und zwar des Kreisverkehrs bei km 173,0 und der durch eine Verkehrsleitsignalanlage geregelten Kreuzung Peterbauerstraße bei km 173,45. Die beschwerdeführende Partei beantragte mit Schreiben vom 27. März 2008 die Erlassung eines Feststellungsbescheides nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000, dass für dieses Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. In diesem Antrag wird ausgeführt, dass der Kreisverkehr Asten an der B 1 Wiener Straße schon derzeit verkehrlich stark belastet sei. Ein näher genannter Projektentwickler plane die Errichtung eines Geschäftsgebietes auf dem dafür bereits gewidmeten Grundstück Nr. 334/1, KG. A. Ein vom Projektentwickler vorgelegtes Verkehrsgutachten weise nach, dass der durch das Einkaufszentrum hervorgerufene zusätzliche Verkehr nicht mehr über die beiden Knoten ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden könne. Die beschwerdeführende Partei plane nun nach Verhandlungen mit den Projektwerbern, die beiden Knoten umzubauen und damit verkehrlich zu ertüchtigen. Die B 1 weise in diesem Abschnitt eine im Jahresdurchschnitt tägliche Verkehrsmenge von ca. 22.300 Kfz auf. Beim gegenständlichen Projekt handelt es sich um ein Straßenbauvorhaben an der Landesstraße B 1 im Gemeindegebiet von Asten. Vorgesehen ist der Umbau von zwei Kreuzungen, und zwar des Kreisverkehrs bei km 173,0 und der durch eine Verkehrsleitsignalanlage geregelten Kreuzung Peterbauerstraße bei km 173,45. Die beschwerdeführende Partei beantragte mit Schreiben vom 27. März 2008 die Erlassung eines Feststellungsbescheides nach Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000, dass für dieses Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. In diesem Antrag wird ausgeführt, dass der Kreisverkehr Asten an der B 1 Wiener Straße schon derzeit verkehrlich stark belastet sei. Ein näher genannter Projektentwickler plane die Errichtung eines Geschäftsgebietes auf dem dafür bereits gewidmeten Grundstück Nr. 334/1, KG. A. Ein vom Projektentwickler vorgelegtes Verkehrsgutachten weise nach, dass der durch das Einkaufszentrum hervorgerufene zusätzliche Verkehr nicht mehr über die beiden Knoten ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden könne. Die beschwerdeführende Partei plane nun nach Verhandlungen mit den Projektwerbern, die beiden Knoten umzubauen und damit verkehrlich zu ertüchtigen. Die B 1 weise in diesem Abschnitt eine im Jahresdurchschnitt tägliche Verkehrsmenge von ca. 22.300 Kfz auf.

Um die hohen Querverkehrsmengen ausreichend leistungsfähig bewältigen zu können, sei es notwendig, den Kreisverkehr Asten zu einer lichtsignalgeregelten Kreuzung umzubauen, auf der die einzelnen Fahrrelationen auf eigenen Fahrstreifen abgewickelt werden könnten. Ebenso werde die bestehende Verkehrsleitsignalanlage (VLSA) Peterbauerstraße aufgeweitet, um die bisher auf Mischfahrstreifen fahrenden Verkehre zu entflechten und damit die Gesamtleistungsfähigkeit der Kreuzung zu erhöhen. Die verkehrstechnischen Datennachweise für die zu geringe Leistungsfähigkeit der bestehenden Knotenlösungen im Prognosejahr 2017 und für die dann ausreichende Leistungsfähigkeit der umgebauten Knoten würden im beigelegten Verkehrsgutachten der S. C. Ziviltechnikergesellschaft m.b.H. (im Folgenden: S. C.), das im Auftrag der beschwerdeführenden Partei erarbeitet worden sei, geführt.

Im Antrag wird das Vorhaben derart beschrieben, dass die B 1 Wiener Straße im Raum Asten verkehrlich zweistreifig ausgeführt sei. An der zweistreifigen verkehrlichen Wirksamkeit der durchgehenden B 1 trete auch mit dem Kreuzungsumbau keine Veränderung ein. Die verkehrlichen Verflechtungsvorgänge würden an den beiden Knoten über Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen abgewickelt, die am jeweiligen Baulosende wieder abgebaut und in die zweistreifige B 1 übergeführt würden. Die Entfernung zwischen den beiden Knoten sei jedoch mit 440 m zu gering, um die Verzögerungstreifen auf- und die Beschleunigungstreifen abzubauen, sodass aus Verkehrssicherheitsgründen und nach dem Stand der Technik diese Adaptionsstrecken ineinander übergingen. Nach Ansicht der beschwerdeführenden Partei sei daher dieser Umbau nicht UVP-pflichtig gemäß dem UVP-G (Anhang 1 Z. 9

Spalte 3). Im Antrag wird das Vorhaben derart beschrieben, dass die B 1 Wiener Straße im Raum Asten verkehrlich zweistreifig ausgeführt sei. An der zweistreifigen verkehrlichen Wirksamkeit der durchgehenden B 1 trete auch mit dem Kreuzungsumbau keine Veränderung ein. Die verkehrlichen Verflechtungsvorgänge würden an den beiden Knoten über Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen abgewickelt, die am jeweiligen Baulosende wieder abgebaut und in die zweistreifige B 1 übergeführt würden. Die Entfernung zwischen den beiden Knoten sei jedoch mit 440 m zu gering, um die Verzögerungstreifen auf- und die Beschleunigungstreifen abzubauen, sodass aus Verkehrssicherheitsgründen und nach dem Stand der Technik diese Adaptionsstrecken ineinander übergingen. Nach Ansicht der beschwerdeführenden Partei sei daher dieser Umbau nicht UVP-pflichtig gemäß dem UVP-G (Anhang 1 Ziffer 9, Spalte 3).

Es sei auf die Analogie dieses plangleichen Kreuzungsumbaus im Hinblick auf den für Bundesstraßen geltenden § 23a Abs. 2 Z. 3 UVP-G hinzuweisen, der die Zulegung zu Kriechspuren, Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen von der UVP-Pflicht ausnehme. Die Rampen planfreier Knoten entsprächen technisch den für einzelne Fahrrelationen zugeordneten Fahrstreifen von plangleichen Knoten. Der Kreuzungsumbau mit der Entflechtung von unterschiedlichen Fahrrelationen durch die Aufteilung auf eigene Fahrstreifen diene der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verbesserung des Verkehrsflusses, erhöhe die Verkehrssicherheit durch klare Führung der einzelnen Verkehre und verbessere damit auch die Übersichtlichkeit in diesem Abschnitt der B 1. Es sei auf die Analogie dieses plangleichen Kreuzungsumbaus im Hinblick auf den für Bundesstraßen geltenden Paragraph 23 a, Absatz 2, Ziffer 3, UVP-G hinzuweisen, der die Zulegung zu Kriechspuren, Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen von der UVP-Pflicht ausnehme. Die Rampen planfreier Knoten entsprächen technisch den für einzelne Fahrrelationen zugeordneten Fahrstreifen von plangleichen Knoten. Der Kreuzungsumbau mit der Entflechtung von unterschiedlichen Fahrrelationen durch die Aufteilung auf eigene Fahrstreifen diene der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verbesserung des Verkehrsflusses, erhöhe die Verkehrssicherheit durch klare Führung der einzelnen Verkehre und verbessere damit auch die Übersichtlichkeit in diesem Abschnitt der B 1.

Das dem Antrag angeschlossene verkehrstechnische Gutachten der S. C. vom 5. März 2008 kam zu dem Ergebnis, dass es infolge des zusätzlichen Verkehrs durch den Solarpark Asten an den beiden untersuchten Kreuzungen zu Überlastungen komme. Dabei habe der bestehende Kreisverkehr bereits im Bestand seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Es sei daher notwendig, ihn in eine VLSA-geregelte Kreuzung umzubauen. Durch zusätzliche Fahrstreifen und geänderte Ampelschaltungen sei es möglich, auch den zusätzlichen Verkehr in Zukunft flüssig abzuleiten. Dieses Gutachten enthält auch für verschiedene Bereiche des Bauvorhabens ermittelte Verkehrswerte (JDTV - jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr).

Die erstinstanzliche Behörde holte ein Gutachten ihres Amtssachverständigen (DI R. H. von der Direktion Straßenbau und Verkehr) zu der Frage ein, ob die jeweiligen Umbauarbeiten am Kreisverkehr Asten und der Kreuzung Peterbauerstraße der B 1 und dem Straßenbereich dazwischen eine Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen darstellten oder der Argumentation der beschwerdeführenden Partei zu folgen sei, dass die Entfernung zwischen den beiden Knoten zu gering sei, um die Verzögerungstreifen auf- und die Beschleunigungstreifen abzubauen, sodass aus Verkehrssicherheitsgründen und nach dem Stand der Technik diese Strecken ineinander übergehen müssten. Beides wurde vom Amtsgutachter in seiner Stellungnahme vom 23. Mai 2008 bejaht; die Knoten selbst, das seien der jetzige Kreisverkehr Asten und die Kreuzung Peterbauerstraße, würden zur leistungsfähigen und sicheren Abwicklung der Verkehrsmengen bzw. der einzelnen Fahrrelationen notwendigerweise aufgeweitet und dabei die Strecke zwischen den Knoten vierstreifig geführt. Die verkehrlichen Verflechtungsvorgänge würden dabei über Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen abgewickelt, die zwischen den beiden Kreuzungen wegen der geringen Entfernung von insgesamt 440 m ineinander übergehen müssten, sodass auf dieser Länge durchgehend vier Fahrstreifen vorzusehen seien. Die Notwendigkeit dazu sei im vorgelegten Privatgutachten nachvollziehbar dargestellt. Diese projektierte Ausgestaltung der Straße habe unmittelbar mit der Kreuzungsauslegung und nichts mit einem allgemeinen vierstreifigen Ausbau der Landesstraße zu tun.

Nach Vorhalt der Beweisergebnisse äußerte sich die Oö. Umweltschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 2. Juni 2008 dahingehend, dass die gegenständliche Maßnahme dem in Anhang 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 angeführten Vorhabentyp zuzuordnen sei. Zum dort genannten Ausnahmetatbestand fänden sich weder im Privatgutachten noch im Amtsgutachten auch nur ansatzweise Äußerungen. Nach Vorhalt der Beweisergebnisse äußerte sich die Oö.

Umweltanwaltschaft in ihrer Stellungnahme vom 2. Juni 2008 dahingehend, dass die gegenständliche Maßnahme dem in Anhang 1 Ziffer 9, Litera i, UVP-G 2000 angeführten Vorhabentyp zuzuordnen sei. Zum dort genannten Ausnahmetatbestand fänden sich weder im Privatgutachten noch im Amtsgutachten auch nur ansatzweise Äußerungen.

Die Marktgemeinde Asten sprach sich für das Projekt aus.

Die Oberösterreichische Landesregierung stellte mit Bescheid vom 30. Juni 2008 fest, dass für das angeführte Vorhaben der beschwerdeführenden Partei nach Maßgabe der diesen Feststellungsantrag zugrundeliegenden Unterlagen keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Sie führte dazu im Wesentlichen aus, dass nach Anhang 1 Spalte 3 Z. 9 lit. i UVP-G 2000 der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte (wobei auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen als Neubau gelte) UVP-pflichtig sei, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E (das sei der Nahebereich von 300 m um ein Siedlungsgebiet) berührt werde und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum vom fünf Jahren zu erwarten sei. Es sei daher zuerst zu prüfen gewesen, ob die jeweiligen Umbauarbeiten am Kreisverkehr Asten und der Kreuzung Peterbauerstraße beide an der B 1 (km 173,0 bzw. 173,45) eine Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen und damit einen Neubau im Sinne des UVP-G 2000 darstellten oder ob die Entfernung zwischen den beiden Knoten zu gering sei, um die Verzögerungstreifen auf- und die Beschleunigungstreifen abzubauen, sodass aus Verkehrssicherheitsgründen und nach dem Stand der Technik diese Strecken ineinander übergehen müssten. Die Oberösterreichische Landesregierung stellte mit Bescheid vom 30. Juni 2008 fest, dass für das angeführte Vorhaben der beschwerdeführenden Partei nach Maßgabe der diesen Feststellungsantrag zugrundeliegenden Unterlagen keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Sie führte dazu im Wesentlichen aus, dass nach Anhang 1 Spalte 3 Ziffer 9, Litera i, UVP-G 2000 der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte (wobei auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen als Neubau gelte) UVP-pflichtig sei, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E (das sei der Nahebereich von 300 m um ein Siedlungsgebiet) berührt werde und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum vom fünf Jahren zu erwarten sei. Es sei daher zuerst zu prüfen gewesen, ob die jeweiligen Umbauarbeiten am Kreisverkehr Asten und der Kreuzung Peterbauerstraße beide an der B 1 (km 173,0 bzw. 173,45) eine Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen und damit einen Neubau im Sinne des UVP-G 2000 darstellten oder ob die Entfernung zwischen den beiden Knoten zu gering sei, um die Verzögerungstreifen auf- und die Beschleunigungstreifen abzubauen, sodass aus Verkehrssicherheitsgründen und nach dem Stand der Technik diese Strecken ineinander übergehen müssten.

Das dazu eingeholte verkehrstechnische Gutachten vom 23. Mai 2008 komme zu dem Ergebnis, dass es aus Verkehrssicherheitsgründen und nach dem Stand der Technik notwendig sei, dass diese Strecken ineinander übergängen. Da es sich somit um keinen Neubau durch die Zulegung auf vier Fahrstreifen nach Anhang 1 Z. 9 UVP-G 2000 handle, sondern um das Übergehen eines Beschleunigungs- in einen Verzögerungstreifen, werde der Tatbestand des UVP-G 2000 nicht erfüllt und könne eine weitere Prüfung unterbleiben. Das dazu eingeholte verkehrstechnische Gutachten vom 23. Mai 2008 komme zu dem Ergebnis, dass es aus Verkehrssicherheitsgründen und nach dem Stand der Technik notwendig sei, dass diese Strecken ineinander übergängen. Da es sich somit um keinen Neubau durch die Zulegung auf vier Fahrstreifen nach Anhang 1 Ziffer 9, UVP-G 2000 handle, sondern um das Übergehen eines Beschleunigungs- in einen Verzögerungstreifen, werde der Tatbestand des UVP-G 2000 nicht erfüllt und könne eine weitere Prüfung unterbleiben.

Die Mitbeteiligte erhob dagegen Berufung und führte insbesondere aus, dass weder aus den Materialien zum UVP-G 2000 noch aus der höchstgerichtlichen Rechtsprechung noch aus einem sonstigen Regelwerk zu entnehmen sei, dass Verzögerungstreifen und Beschleunigungstreifen keine Fahrstreifen seien oder von der Z. 9 Anhang 1 UVP-G 2000 ausgenommen seien. Dass eingeholte verkehrstechnische Gutachten vom 5. März 2008 bescheinige dem Vorhaben durchaus plausibel eine Ertüchtigung, Verkehrsentflechtung und Erhöhung der Verkehrsleistungsfähigkeit. Welche verkehrssicherheitstechnischen Aspekte dem Vorhaben zu Grunde lägen, sei jedoch nicht ersichtlich. Die Mitbeteiligte erhob dagegen Berufung und führte insbesondere aus, dass weder aus den Materialien zum UVP-G 2000 noch aus der höchstgerichtlichen Rechtsprechung noch aus einem sonstigen Regelwerk zu entnehmen sei, dass Verzögerungstreifen und Beschleunigungstreifen keine Fahrstreifen seien oder von der Ziffer 9, Anhang 1 UVP-G 2000

ausgenommen seien. Dass eingeholte verkehrstechnische Gutachten vom 5. März 2008 bescheinige dem Vorhaben durchaus plausibel eine Ertüchtigung, Verkehrsentflechtung und Erhöhung der Verkehrsleistungsfähigkeit. Welche verkehrssicherheitstechnischen Aspekte dem Vorhaben zu Grunde lägen, sei jedoch nicht ersichtlich.

Die um entsprechende Ermittlungen ersuchte erstinstanzliche Behörde teilte mit Schreiben vom 29. September 2008 mit, dass das Vorhaben ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C (Wasserschutzgebiet) und ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) des Anhanges 2 UVP-G 2000 berühre. Die Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft des Amtes der Oö. Landesregierung führte in ihrer Stellungnahme vom 24. November 2008 aus, dass mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit mit keiner Beeinträchtigung der Nutzwasserversorgungsanlage der Justizanstalt Linz zu rechnen sei.

In dem von der belangten Behörde eingeholten lufttechnischen Gutachten vom 27. Jänner 2009 stellte der Amtssachverständige fest, es ergebe sich aus der verkehrstechnischen Untersuchung der S. C., dass im entscheidungsrelevanten Straßenstück (Querschnitt 3, B 1 in Richtung Asten) für das Jahr 2017 ohne Fachmarktzentrum (FMZ) mit einem JDTV (jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr) von 21.800 KFZ zu rechnen sein werde, während mit Fachmarktzentrum der Verkehr im Jahre 2017 mit 23.100 KFZ als JDTV angegeben werde. Es sei daher mit 1300 KFZ zusätzlich auf diesem Straßenstück zu rechnen, dies entspreche einer Zunahme von rund 6 %. Die Emissionen durch den KFZ-Verkehr würden daher um ebenfalls 6 % zunehmen. Für den Jahresmittelwert an NO<sub>2</sub> würden für das Jahr 2017 für eine Entfernung von 10 m vom Mittelpunkt der Straße 14,94 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> ohne FMZ und 15,38 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> mit FMZ berechnet. Die durch FMZ bewirkte Zusatzbelastung betrage nach der angewendeten Berechnungsmethode 0,44 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> entsprechend rund 1,5 % des IG-L-Grenzwertes (IG-L: Immissionschutzgesetz-Luft, BGBl. I Nr. 115/1997, i.d.F. BGBl. Nr. 70/2007) für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub>. In dem von der belangten Behörde eingeholten lufttechnischen Gutachten vom 27. Jänner 2009 stellte der Amtssachverständige fest, es ergebe sich aus der verkehrstechnischen Untersuchung der S. C., dass im entscheidungsrelevanten Straßenstück (Querschnitt 3, B 1 in Richtung Asten) für das Jahr 2017 ohne Fachmarktzentrum (FMZ) mit einem JDTV (jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr) von 21.800 KFZ zu rechnen sein werde, während mit Fachmarktzentrum der Verkehr im Jahre 2017 mit 23.100 KFZ als JDTV angegeben werde. Es sei daher mit 1300 KFZ zusätzlich auf diesem Straßenstück zu rechnen, dies entspreche einer Zunahme von rund 6 %. Die Emissionen durch den KFZ-Verkehr würden daher um ebenfalls 6 % zunehmen. Für den Jahresmittelwert an NO<sub>2</sub> würden für das Jahr 2017 für eine Entfernung von 10 m vom Mittelpunkt der Straße 14,94 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> ohne FMZ und 15,38 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> mit FMZ berechnet. Die durch FMZ bewirkte Zusatzbelastung betrage nach der angewendeten Berechnungsmethode 0,44 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> entsprechend rund 1,5 % des IG-L-Grenzwertes (IG-L: Immissionschutzgesetz-Luft, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 115 aus 1997,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 70 aus 2007,) für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub>.

Der Sachverständige merkte zu dieser Berechnung unter den Punkten 1. bis 4. an, dass sich die JDTV-Zahlen der Tabelle mit Ausnahme der Werte, die die Zahlen für den durch das FMZ induzierten Verkehr angäben, auf 24 Stunden bezögen, während sich die Zahlen für den induzierten Verkehr nur auf die Stunden der Öffnungszeit des FMZs bezögen. Für die maximale Stunde sei daher mit einem Wert von deutlich über 1,5 % des Grenzwertes zu rechnen.

Die Immissionsberechnung erfolge weiters nach dem angeführten Verfahren systembedingt in 10 m-Schritten, ausgehend vom Mittelpunkt der Straße. Da das Siedlungsgebiet Asten im betrachteten Straßenabschnitt der B 1 bis an die Straße (und damit deutlich näher als 10 m entfernt vom Mittelpunkt der Straße) heranreiche, sei mit einem nochmals erhöhten Prozentwert zu rechnen.

Weiters entspreche die Angabe der JDTV-Werte nicht der juristischen Forderung, die maximale Belastung der betroffenen Anrainer zu bestimmen. Da im verkehrstechnischen Gutachten die Zahlen für die maximale Stunde nicht angegeben würden, könnten auch die Immissionswerte für diese Stunde nicht berechnet werden.

Weiters sei als Auswahlkriterium für die Umgebung im Programm die Angabe "Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung" gewählt worden. Im betrachteten Straßenabschnitt sei jedoch eine niedere, aber geschlossene Bebauung entlang der B 1 vorhanden. Da diese Bebauungsart nicht im System wählbar sei, sei wiederum mit erhöhten Prozentwerten, bezogen auf den Grenzwert, zu rechnen.

Zusammenfassend stellte der luftreinhaltetechnische Sachverständige fest, dass die beschriebene vereinfachte Berechnungsmethode für das Jahr 2017 eine Zusatzbelastung durch das FMZ von zumindest 1,5 % des JG-L-Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> ergeben habe. Eine genauere Berechnung, die allerdings zusätzliche

verkehrstechnische Angaben erfordern würde, werde mit großer Wahrscheinlichkeit einen deutlich höheren Prozentsatz ergeben. Die Überschreitung des 1 % Schwellenwertes für die Irrelevanz der Zusatzbelastung für den Schadstoff (NO<sub>2</sub>) könne als sicher angenommen werden. Ob auch der 3 % Schwellenwert überschritten werde, könne anhand der vorliegenden Daten nicht mit ausreichender Sicherheit festgestellt werden.

Die belangte Behörde stellte mit dem angefochtenen Bescheid fest, dass durch das geplante Vorhaben die Tatbestände des § 3 Abs. 4 i.V. m. Anhang 1 Z. 9 lit. g UVP-G 2000 und des § 3 Abs. 4 i. V.m. Anhang 1 Z. 9 lit. i UVP-G 2000 verwirklicht seien und eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen sei. Sie führte dazu im Wesentlichen aus, es sei zunächst zu klären, ob durch das Vorhaben ein Tatbestand des Anhangs 1 Z. 9 Spalte 3 UVP-G 2000 erfüllt werde. Die darin normierten Tatbestände verpflichteten zur Durchführung einer Einzelfallprüfung, wenn das Vorhaben u.a. eine bestimmte, näher bezeichnete Ausbaumaßnahme von Straßen oder den Neubau von Straßen zum Inhalt habe, weiters wenn das Vorhaben schutzwürdige Gebiete nach Anhang 2 UVP-G 2000 berühre und wenn ein bestimmter Schwellenwert überschritten werde. Die belangte Behörde stellte mit dem angefochtenen Bescheid fest, dass durch das geplante Vorhaben die Tatbestände des Paragraph 3, Absatz 4, i.V. m. Anhang 1 Ziffer 9, Litera g, UVP-G 2000 und des Paragraph 3, Absatz 4, i. römisch fünf.m. Anhang 1 Ziffer 9, Litera i, UVP-G 2000 verwirklicht seien und eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen sei. Sie führte dazu im Wesentlichen aus, es sei zunächst zu klären, ob durch das Vorhaben ein Tatbestand des Anhangs 1 Ziffer 9, Spalte 3 UVP-G 2000 erfüllt werde. Die darin normierten Tatbestände verpflichteten zur Durchführung einer Einzelfallprüfung, wenn das Vorhaben u.a. eine bestimmte, näher bezeichnete Ausbaumaßnahme von Straßen oder den Neubau von Straßen zum Inhalt habe, weiters wenn das Vorhaben schutzwürdige Gebiete nach Anhang 2 UVP-G 2000 berühre und wenn ein bestimmter Schwellenwert überschritten werde.

Als Neubau im Sinne der lit. g bis i Anhang 1 Z. 9 Spalte 3 UVP-G 2000 gelte auch die Zulegung von 2 auf 4 oder mehr Fahrstreifen. Die erstinstanzliche Behörde habe das Vorliegen dieses Kriteriums verneint, weil es sich im vorliegenden Fall nur um die Zulegung von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen handeln würde. Die belangte Behörde teile diese Ansicht nicht. Das UVP-G 2000 verwende den Begriff "Fahrstreifen", ohne ihn selbst zu definieren. Zur Auslegung sei daher die in der einschlägigen Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) enthaltene Definition von Fahrstreifen heranzuziehen (Hinweis auch auf Ennöckl/Raschauer, Kommentar zum UVP-G 2000, Anhang 1, Rn. 11). Im § 2 Abs. 1 Z. 5 StVO 1960 werde Fahrstreifen definiert als "ein Teil der Fahrbahn, dessen Breite für die Fortbewegung einer Reihe von mehreren Fahrzeugen" ausreiche. Das projektgegenständliche Vorhaben bestehe in einer Zulegung von zwei Streifen, deren Breite für die Fortbewegung einer Reihe von mehrspurigen Fahrzeugen ausreiche. Als Neubau im Sinne der Litera g bis i Anhang 1 Ziffer 9, Spalte 3 UVP-G 2000 gelte auch die Zulegung von 2 auf 4 oder mehr Fahrstreifen. Die erstinstanzliche Behörde habe das Vorliegen dieses Kriteriums verneint, weil es sich im vorliegenden Fall nur um die Zulegung von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen handeln würde. Die belangte Behörde teile diese Ansicht nicht. Das UVP-G 2000 verwende den Begriff "Fahrstreifen", ohne ihn selbst zu definieren. Zur Auslegung sei daher die in der einschlägigen Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) enthaltene Definition von Fahrstreifen heranzuziehen (Hinweis auch auf Ennöckl/Raschauer, Kommentar zum UVP-G 2000, Anhang 1, Rn. 11). Im Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 5, StVO 1960 werde Fahrstreifen definiert als "ein Teil der Fahrbahn, dessen Breite für die Fortbewegung einer Reihe von mehreren Fahrzeugen" ausreiche. Das projektgegenständliche Vorhaben bestehe in einer Zulegung von zwei Streifen, deren Breite für die Fortbewegung einer Reihe von mehrspurigen Fahrzeugen ausreiche.

Auch wenn es sich dabei nur um die Zulegung von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen handle, ändere dies nichts an der rechtlichen Beurteilung, da auch Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen nach der Definition der StVO 1960 "Fahrstreifen" seien. So definiere § 2 Abs. 1 Z. 6b StVO 1960 als Verzögerungsstreifen den "Fahrstreifen, der bei Ausfahrten zum Einordnen in die Ausfahrt" diene. § 2 Abs. 1 Z. 6c StVO 1960 definiere als Beschleunigungsstreifen den "Fahrstreifen, der bei Einfahrten zum Einordnen in den fließenden Verkehr dient". Nach den in der StVO 1960 enthaltenen Definitionen seien daher selbst Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen Fahrstreifen. Auch die Zulegung von derartigen Fahrstreifen stelle demnach eine Zulegung von Fahrstreifen dar. Der Ansicht der erstinstanzlichen Behörde, dass es sich bei dem Vorhaben um keinen Neubau durch die Zulegung auf vier Fahrstreifen nach Anhang 1 Z. 9 UVP-G 2000 handle, könne daher nicht gefolgt werden. Auch wenn es sich dabei nur um die Zulegung von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen handle, ändere dies nichts an der rechtlichen Beurteilung, da auch Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen nach der Definition der StVO 1960 "Fahrstreifen" seien. So definiere Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 6 b, StVO 1960 als Verzögerungsstreifen den "Fahrstreifen, der bei Ausfahrten

zum Einordnen in die Ausfahrt" diene. Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 6 c, StVO 1960 definiere als Beschleunigungsstreifen den "Fahrstreifen, der bei Einfahrten zum Einordnen in den fließenden Verkehr dient". Nach den in der StVO 1960 enthaltenen Definitionen seien daher selbst Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen Fahrstreifen. Auch die Zulegung von derartigen Fahrstreifen stelle demnach eine Zulegung von Fahrstreifen dar. Der Ansicht der erstinstanzlichen Behörde, dass es sich bei dem Vorhaben um keinen Neubau durch die Zulegung auf vier Fahrstreifen nach Anhang 1 Ziffer 9, UVP-G 2000 handle, könne daher nicht gefolgt werden.

Besondere Regelungen, die eine Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen im Zusammenhang mit der Ertüchtigung von Verkehrsknoten ausnehmen würden oder die ein (Mindest-)Längenkriterium normieren würden, bestünden nicht (vgl. dem gegenüber etwa die Vorgaben betreffend Anschlussstellen bzw. Ausnahmen, wie sie etwa im § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 für die dem Besondere Regelungen, die eine Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen im Zusammenhang mit der Ertüchtigung von Verkehrsknoten ausnehmen würden oder die ein (Mindest-)Längenkriterium normieren würden, bestünden nicht vergleiche, dem gegenüber etwa die Vorgaben betreffend Anschlussstellen bzw. Ausnahmen, wie sie etwa im Paragraph 23 a, Absatz 2, UVP-G 2000 für die dem

3. Abschnitt dieses Gesetzes unterliegenden Bundesstraßen vorgesehen seien, oder das im Anhang 1 Z. 9 lit. h UVP-G 2000 enthaltene Längenkriterium von 500 m). 3. Abschnitt dieses Gesetzes unterliegenden Bundesstraßen vorgesehen seien, oder das im Anhang 1 Ziffer 9, Litera h, UVP-G 2000 enthaltene Längenkriterium von 500 m).

Die von der erstinstanzlichen Behörde auf Ersuchen der belangten Behörde durchgeführte Ergänzung des Ermittlungsverfahrens habe ergeben, dass das Vorhaben ein Wasserschutzgebiet (schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C) sowie ein Siedlungsgebiet (schutzwürdiges Gebiete der Kategorie E) im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 berühre. Nach der verkehrstechnischen Untersuchung vom 5. März 2008 werde der in Anhang 1 Z. 9 lit. g UVP-G 2000 festgelegte Schwellenwert im Zusammenhang mit einem berührten Wasserschutzgebiet einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren auf der B 1 zwischen den beiden in Frage stehenden Kreuzungen überschritten. Der Tatbestand von Anhang 1 Z. 9 lit. g UVP-G 2000 sei somit erfüllt. Die von der erstinstanzlichen Behörde auf Ersuchen der belangten Behörde durchgeführte Ergänzung des Ermittlungsverfahrens habe ergeben, dass das Vorhaben ein Wasserschutzgebiet (schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C) sowie ein Siedlungsgebiet (schutzwürdiges Gebiete der Kategorie E) im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 berühre. Nach der verkehrstechnischen Untersuchung vom 5. März 2008 werde der in Anhang 1 Ziffer 9, Litera g, UVP-G 2000 festgelegte Schwellenwert im Zusammenhang mit einem berührten Wasserschutzgebiet einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren auf der B 1 zwischen den beiden in Frage stehenden Kreuzungen überschritten. Der Tatbestand von Anhang 1 Ziffer 9, Litera g, UVP-G 2000 sei somit erfüllt.

Auch der in Anhang 1 Z. 9 lit. i UVP-G 2000 festgelegte Schwellenwert im Zusammenhang mit einem schutzwürdigen Siedlungsgebiet, das durch ein Vorhaben berührt werde, werde zwischen den beiden Kreuzungen, aber auch im Bereich östlich des Kreisverkehrs Asten (in dessen Fortsetzung liege das in Frage stehende Siedlungsgebiet Asten) in dem angeführten Prognosezeitraum überschritten. Daher sei auch dieser Tatbestand erfüllt. Auch der in Anhang 1 Ziffer 9, Litera i, UVP-G 2000 festgelegte Schwellenwert im Zusammenhang mit einem schutzwürdigen Siedlungsgebiet, das durch ein Vorhaben berührt werde, werde zwischen den beiden Kreuzungen, aber auch im Bereich östlich des Kreisverkehrs Asten (in dessen Fortsetzung liege das in Frage stehende Siedlungsgebiet Asten) in dem angeführten Prognosezeitraum überschritten. Daher sei auch dieser Tatbestand erfüllt.

Bei diesem Ergebnis habe die belangte Behörde mittels Einzelfallprüfung festzustellen, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Die Einzelfallprüfung habe den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibe dem hiefür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten. Durch die Formulierung des § 3 Abs. 4 UVP-G werde weiters deutlich, dass nicht jede Berührung oder Beeinflussung der schutzwürdigen Gebiete eine UVP-Pflicht auslösen solle, sondern nur jene Beeinträchtigungen, die den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes wesentlich negativ beeinflussten (Hinweis auf die Entscheidung des Umweltsenates vom 26. Jänner 2004, US 9A/2003/19-30, "Maishofen"). Bei diesem Ergebnis habe die belangte Behörde mittels Einzelfallprüfung festzustellen, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Die Einzelfallprüfung habe den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibe



dem hierfür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten. Durch die Formulierung des Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G werde weiters deutlich, dass nicht jede Berührung oder Beeinflussung der schutzwürdigen Gebiete eine UVP-Pflicht auslösen solle, sondern nur jene Beeinträchtigungen, die den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes wesentlich negativ beeinflussten (Hinweis auf die Entscheidung des Umweltsenates vom 26. Jänner 2004, US 9A/2003/19-30, "Maishofen").

Die Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht hänge nicht davon ab, ob tatsächlich erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Z. 1 UVP-G 2000 eintreten, sondern davon, ob mit solchen Auswirkungen zu rechnen sei. Die Feststellung der Auswirkungen baue demnach auf Prognosen und Erwartungen auf. Zur Beurteilung müsse aber auch auf das allgemeine menschliche Erfahrungsgut zurückgegriffen werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht hänge nicht davon ab, ob tatsächlich erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des Paragraph eins, Ziffer eins, UVP-G 2000 eintreten, sondern davon, ob mit solchen Auswirkungen zu rechnen sei. Die Feststellung der Auswirkungen baue demnach auf Prognosen und Erwartungen auf. Zur Beurteilung müsse aber auch auf das allgemeine menschliche Erfahrungsgut zurückgegriffen werden.

Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 sei die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Es sei die Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zur Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens zu prüfen.

Die belangte Behörde hätte zunächst zu klären, welche Verkehrswerte, d.h. welche Kapazitäten der Straße beim Vergleich zwischen Nullvariante und Ausbauvariante heranzuziehen seien. § 3 Abs. 4 Z. 3 UVP-G 2000 gebe vor, dass beim Vergleich zwischen der Nullvariante und der Ausbauvariante die Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen zu berücksichtigen sei. Dabei seien dem Vergleich jene Auswirkungen des Straßenprojektes zugrunde zu legen, die nach der konkreten Planung des Projektes wahrscheinlich seien. In der verkehrstechnischen Untersuchung von 2008 werde davon ausgegangen, dass ein FMZ errichtet werden werde. Bei der Erhebung der Verkehrsströme der Ausbauvariante sei daher von dieser konkreten Annahme auszugehen und der durch das FMZ induzierte Verkehr zu berücksichtigen. Die belangte Behörde hätte zunächst zu klären, welche Verkehrswerte, d.h. welche Kapazitäten der Straße beim Vergleich zwischen Nullvariante und Ausbauvariante heranzuziehen seien. Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer 3, UVP-G 2000 gebe vor, dass beim Vergleich zwischen der Nullvariante und der Ausbauvariante die Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen zu berücksichtigen sei. Dabei seien dem Vergleich jene Auswirkungen des Straßenprojektes zugrunde zu legen, die nach der konkreten Planung des Projektes wahrscheinlich seien. In der verkehrstechnischen Untersuchung von 2008 werde davon ausgegangen, dass ein FMZ errichtet werden werde. Bei der Erhebung der Verkehrsströme der Ausbauvariante sei daher von dieser konkreten Annahme auszugehen und der durch das FMZ induzierte Verkehr zu berücksichtigen.

Dieser Verkehrswert wäre dann der Nullvariante gegenüberzustellen. Dazu könne der verkehrstechnischen Untersuchung für 2017 ohne Errichtung des FMZ nur ein Wert entnommen werden, ohne Differenzierung allerdings, ob sich dieser Wert auf die Nullvariante oder auf die Ausbauvariante (ohne FMZ) beziehe. Es könne der verkehrstechnischen Untersuchung aber auch nicht entnommen werden, dass bei einer gesonderten Ermittlung der Werte für die Nullvariante und der Werte für die Ausbauvariante (ohne FMZ) eine wesentliche Abweichung zwischen den Werten erzielt werden würde. Im Verfahren sei dies nicht thematisiert worden. Die belangte Behörde erachte daher die in der verkehrstechnischen Untersuchung vorgelegten Werte für das Jahr 2017 (ohne Errichtung des FMZ) als im Rahmen der Grobprüfung geeignete Referenzwerte, die dem Verkehrswert für die Ausbauvariante mit induziertem Verkehr aus dem FMZ gegenüber zu stellen seien.

Nach Ansicht der belangten Behörde könne als Grundlage für die Ermittlung der Umweltauswirkungen von den für das Jahr 2017 prognostizierten Verkehrswerten ausgegangen werden. Die geringfügige Unterschreitung des empfohlenen Mindestzeitraumes für die Prognose (nach dem UVP Handbuch Verkehr des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2001 ein Zeitraum von 10 bis 15 Jahren) erscheine im Rahmen der gebotenen Grobprüfung als zulässig. Eine Ergänzung der verkehrstechnischen Untersuchung in dieser Hinsicht sei daher nicht erforderlich.

Gemäß § 3 Abs. 4 erster Satz UVP-G 2000 habe die Behörde zu entscheiden, ob zu erwarten sei, dass - unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen - der Schutzzweck, für den das

schutzwürdiges Gebiet festgelegt worden sei, wesentlich beeinträchtigt werde. Das Vorhaben berühre ein Gemäß Paragraph 3, Absatz 4, erster Satz UVP-G 2000 habe die Behörde zu entscheiden, ob zu erwarten sei, dass - unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen - der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt worden sei, wesentlich beeinträchtigt werde. Das Vorhaben berühre ein

schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C (Wasserschutzgebiet) und ein

schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet). Zu den wichtigsten Schutzzwecken dieser schutzwürdigen Gebiete zählten nach dem "Leitfaden Einzelprüfung gemäß UVP-G 2000" des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Aktualisierung 2006) der Schutz der menschlichen Gesundheit und der menschlichen Nutzungsinteressen (im Hinblick auf die Gebiete der Kategorie C) bzw. der Schutz des Menschen und der menschlichen Nutzungsinteressen (betreffend Gebiete der Kategorie E).

Bei der Frage, ob eine wesentliche Beeinträchtigung der angeführten Schutzzwecke der in Frage stehenden schutzwürdigen Gebiete gegeben sei, seien nach der Judikatur der belangten Behörde die sogenannten "Irrelevanzkriterien" zu berücksichtigen. Diese beruhten auf dem "Schwellenwertkonzept". Dabei handle es sich um eine fachliche Beurteilungsgrundlage, deren rechtliche Zulässigkeit ausdrücklich anerkannt worden sei (Hinweis u.a. auf die Entscheidung der belangten Behörde vom 21. März 2002, US 1A/2001/13-57, "Arnoldstein").

Diese für die Genehmigung von Vorhaben erarbeiteten Grundlagen könnten nach der Judikatur der belangten Behörde auch in der Einzelfallprüfung herangezogen werden. Überschritten die prognostizierten Auswirkungen eines Vorhabens die so angewendete Irrelevanzschwelle, so sei davon auszugehen, dass mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen sei.

Etlichen Entscheidungen der belangten Behörde sei ein Erheblichkeitsschwellenwert von 1 % des Langzeitwertes zu Grunde gelegen. Bislang seien aber die Umweltauswirkungen von Punktquellen bzw. verkehrserregenden Vorhaben (etwa Einkaufszentren) zu beurteilen gewesen. Demgegenüber seien im vorliegenden Verfahren Auswirkungen eines Straßenbauvorhabens zu beurteilen. Für derartige Vorhaben gebe es keine gesetzlichen Bestimmungen über Bagatelldgrenzen. Nach dem "Leitfaden UVP und JG-L" (überarbeitete Fassung 2007) des Umweltbundesamtes werde zum Ausdruck gebracht, dass die für Vorhaben nach Anhang 1 UVP-G 2000 mit erhöhter Verkehrsrelevanz - wie etwa Einkaufszentren, Freizeit- und Vergnügungsparks, Industrie- und Gewerbeparks und Städtebauvorhaben - getätigten Aussagen sinngemäß auch für Verkehrsanlagen und andere Anlagen herangezogen werden könnten.

Danach werde der Erheblichkeitsschwellenwert bei 3 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert angesetzt. Die Annahme eines Schwellenwertes einer zulässigen Zusatzbelastung der Luft von 3 % des Jahresmittelwertes (Langzeitgrenzwert) liege auch nach der aktuellen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes im Rahmen des der Behörde vom Gesetzgeber bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens eingeräumten Spielraums (Hinweis auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 6. Oktober 2008, V 52/07-12). In dieser Entscheidung werde ausgeführt, dass die von einem Straßenbauprojekt ausgehende Zusatzbelastung der Luftqualität für die Zulässigkeit des Projektes unbeachtlich sei, also insofern rechtlich irrelevant sei, als diese Zusatzbelastung sowohl im Verhältnis zur Vorbelastung als auch im Hinblick auf die einzuhaltenden Umweltstandards nicht ins Gewicht falle.

Der luftreinhalteamtliche Sachverständige habe in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Zusatzbelastung zumindest 1,5 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> betrage. Eine genauere Berechnung werde mit großer Wahrscheinlichkeit einen deutlich höheren Prozentsatz ergeben. Ob auch der 3 % Schwellenwert überschritten werde, könne anhand der vorliegenden Daten nicht mit ausreichender Sicherheit festgestellt werden.

Obwohl der Sachverständige nicht mit ausreichender Sicherheit feststellen habe können, ob die Irrelevanzschwelle von 3 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> überschritten werde, halte die belangte Behörde dies für wahrscheinlich. Es sei zu erwarten, dass beeinträchtigende Auswirkungen auf die Umweltbedingungen infolge der Verwirklichung des Vorhabens eintreten werden. Zu dieser Auffassung gelange die belangte Behörde auf Grund der nachvollziehbaren und schlüssigen, im angefochtenen Bescheid wiedergegebenen Ausführungen des luftreinhalteamtlichen Sachverständigen (insbesondere auf Grund seiner "Feststellungen" in den Punkten 1 bis 4 und der Zusammenfassung sowie der darin zum Ausdruck gebrachten Einschätzung, dass eine genauere Berechnung mit großer Wahrscheinlichkeit einen deutlich höheren Prozentsatz ergeben werde). Dieses Gutachten und die darin deutlich zum Ausdruck gebrachte Einschätzung seien im Rahmen des Parteiengehörs auch nicht bestritten worden.

Die belangte Behörde gehe daher auf der Grundlage der Stellungnahme des luftreinhalte-technischen Amtssachverständigen vom 27. Jänner 2009 davon aus, dass bei Verwirklichung des Vorhabens mit wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) festgelegt worden sei, zu rechnen sei. Das genaue Ausmaß der Belastungen könne erst nach Ergänzung der verkehrstechnischen Untersuchung ermittelt werden. Nach Ansicht der belangten Behörde erreichten diese weiteren Untersuchungen aber den Umfang einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Ein Feststellungsverfahren einer allfälligen Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung solle aber gerade keine Umweltverträglichkeitsprüfung sein (Hinweis auf die Entscheidung der belangten Behörde vom 26. Juni 2006, US 5B/2005/7-19 "Wels Maximarkt II").

Es sei daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen, um die (potentiell zu erwartenden) erheblichen, belästigenden oder belastenden Umweltauswirkungen des Vorhabens zu prüfen.

In der dagegen erhobenen Beschwerde wird Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht.

Die belangte Behörde hat die Verwaltungsakten vorgelegt und - wie die Mitbeteiligte - eine Gegenschrift erstattet. Die belangte Behörde und die Mitbeteiligte replizierten jeweils.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Im vorliegenden Beschwerdefall kam das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. Nr. 2/2008, zur Anwendung. Im vorliegenden Beschwerdefall kam das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993, in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 2 aus 2008,, zur Anwendung.

Die im vorliegenden Fall maßgeblichen Bestimmungen dieses Gesetzes lauten wie folgt:

"§ 3 (1) ...

1. (4) Absatz 4, Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind.

Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Abs. 7 (Feststellungsverfahren) ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen: Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Absatz 7, (Feststellungsverfahren) ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Kumulierung mit anderen Vorhaben, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Unfallrisiko),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes, Belastbarkeit der Natur),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Ausmaß der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens. Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

1. (6) Absatz 6, ...

2. (7) Absatz 7, Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltschutzes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem

Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhangs 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Die Entscheidung ist in erster und zweiter Instanz jeweils innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Der wesentliche Inhalt der Entscheidungen einschließlich der wesentlichen Entscheidungsgründe sind von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen oder zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit."Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhangs 1 oder des Paragraph 3 a, Absatz eins bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Die Entscheidung ist in erster und zweiter Instanz jeweils innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Der wesentliche Inhalt der Entscheidungen einschließlich der wesentlichen Entscheidungsgründe sind von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen oder zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit."

"Anwendungsbereich für Bundesstraßen

§ 23a. (1) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:Paragraph 23 a, (1) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (Paragraph eins,) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen,
2. Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,

...

1. (2)Absatz 2,Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (Paragraph eins,) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau zusätzlicher Anschlussstellen, wenn auf allen Rampen insgesamt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 8 000 KFZ in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

...

3. Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhangs 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umliegungen von bestehenden Trassen, die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen, die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha, die Zulegung von Kriechspuren, Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen, oder Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m, Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen." 3. Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhangs 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der

Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen, die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen, die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß Paragraph 27, des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha, die Zulegung von Kriechspuren, Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen, oder Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m, Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen."

Gemäß dem Einleitungssatz des Anhangs 1 enthalten die Spalte 1 und Spalte 2 jene Vorhaben, die jedenfalls umweltverträglichkeitsprüfungspflichtig sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. Spalte 3 enthält jene Vorhaben, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen einer UVP-Pflicht unterliegen (dem vereinfachten Verfahren).

Anhang 1 Z. 9 lit. a (Spalte 1) lautet: Anhang 1 Ziffer 9, Litera a, (Spalte 1) lautet:

"a) Neubau von Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;"

Anhang 1 Z. 9 lit. d (Spalte 2) lautet: Anhang 1 Ziffer 9, Litera d, (Spalte 2) lautet:

"d) Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen, wenn auf allen Rampen insgesamt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 8 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;"

Anhang 1 Z. 9 lit. g und i (Spalte 3) lauten: Anhang 1 Ziffer 9, Litera g und i (Spalte 3) lauten:

"g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen<sup>1)</sup> oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

1. h) Litera h

...;

2. i) Litera i

Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

Als Neubau im Sinn der lit. g bis i gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen; ausgenommen von lit. g bis i ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen, durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Straßen. Als Neubau im Sinn der Litera g bis i gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen; ausgenommen von Litera g bis i ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen, durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Straßen.

Bei lit. g und h ist § 3a Abs. 5 nicht anzuwenden. Von Z 9 sind Bundesstraßen (§ 23a) nicht erfasst. Bei Litera g und h ist Paragraph 3 a, Absatz 5, nicht anzuwenden. Von Ziffer 9, sind Bundesstraßen (Paragraph 23 a,) nicht erfasst.

1. (1) Absatz eins, Schnellstraßen gemäß den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975.)"

Gemäß Anhang 2 UVP-G 2000 ist der Anwendungsbereich eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie C in einem Wasserschutz- und Schongebiet gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG sowie der Kategorie E (Siedlungsgebiet) in oder nahe von Siedlungsgebieten gelegen. Gemäß Anhang 2 UVP-G 2000 ist der Anwendungsbereich eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie C in einem Wasserschutz- und Schongebiet gemäß Paragraphen 34, 35 und 37 WRG sowie der Kategorie E (Siedlungsgebiet) in oder nahe von Siedlungsgebieten gelegen.

"Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:

1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten),
2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielflächen, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibadbecken, Garten- und Kleingartensiedlungen."

Zunächst ist zu der von der belangten Behörde aufgeworfenen Frage Stellung zu nehmen, ob die vorliegende Beschwerde überhaupt dem Land Oberösterreich zugerechnet werden kann. Die belangte Behörde verneint dies, weil das Land in Angelegenheiten der Privatwirtschaftsverwaltung allein durch die Landesregierung vertreten werden könne. Die Landesregierung könne sich vertreten lassen, eine Vertretung des Landes Oberösterreich unmittelbar durch die in der Beschwerde ausgewiesenen Vertreter sei nicht zulässig. Eine Vertretung der Oö. Landesregierung durch die Beschwerdevertreter sei aus der Beschwerde nicht ersichtlich.

Die beschwerdeführende Partei hat dazu zutreffend dargelegt, dass die Beschwerdevertreter vom zuständigen Mitglied der Landesregierung (Landeshauptmann-Stellvertreter F H) gemäß § 3 der Geschäftsordnung der Oö. Landesregierung, LGBl. Nr. 24/1977 in der Fassung LGBl. Nr. 80/1990 i.V.m. der bundesverfassungsrechtlichen Ermächtigung dazu gemäß § 3 BVG über die Ämter der Landesregierungen, wonach auch einzelne Mitglieder der Landesregierung zur monokratischen Besorgung der obersten Landesverwaltung berufen werden können, zur Vertretung des Landes Oberösterreich im vorliegenden Fall bevollmächtigt worden seien. Antragsteller ist im vorliegenden Feststellungsverfahren das Land Oberösterreich, um dessen Straßenbauvorhaben es im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung geht. Auch wenn im Beschwerdeschriftsatz nicht aufscheint, dass das Land Oberösterreich in der vorliegenden Angelegenheit vom zuständigen Mitglied der Landesregierung vertreten wird, sondern dies nur in der vorgelegten Vollmacht zum Ausdruck kommt, kann die vorliegende Beschwerde dem Land Oberösterreich zugerechnet werden. Die beschwerdeführende Partei hat dazu zutreffend dargelegt, dass die Beschwerdevertreter vom zuständigen Mitglied der Landesregierung (Landeshauptmann-Stellvertreter F H) gemäß Paragraph 3, der Geschäftsordnung der Oö. Landesregierung, Landesgesetzblatt Nr. 24 aus 1977, in der Fassung Landesgesetzblatt Nr. 80 aus 1990, in Verbindung mit der bundesverfassungsrechtlichen Ermächtigung dazu gemäß Paragraph 3, BVG über die Ämter der Landesregierungen, wonach auch einzelne Mitglieder der Landesregierung zur monokratischen Besorgung der obersten Landesverwaltung berufen werden können, zur Vertretung des Landes Oberösterreich im vorliegenden Fall bevollmächtigt worden seien. Antragsteller ist im vorliegenden Feststellungsverfahren das Land Oberösterreich, um dessen Straßenbauvorhaben es im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung geht. Auch wenn im Beschwerdeschriftsatz nicht aufscheint, dass das Land Oberösterreich in der vorliegenden Angelegenheit vom zuständigen Mitglied der Landesregierung vertreten wird, sondern dies nur in der vorgelegten Vollmacht zum Ausdruck kommt, kann die vorliegende Beschwerde dem Land Oberösterreich zugerechnet werden.

Soweit die beschwerdeführende Partei ihrerseits in Frage stellt, ob die Gegenschrift der belangten Behörde zugeordnet werden kann, kann der Verwaltungsgerichtshof dem gleichfalls nicht folgen. Die Zuteilung der Angelegenheit erfolgte gemäß § 1 Abs. 5 der Geschäftsordnung des Umweltsenates an die Kammer 2A. Die Gegenschrift wurde - wie sich dies aus den Akten ergibt - vom Richter in der Angelegenheit vorbereitet, von der zuständigen Kammer 2A am 15. Juli 2009 beschlossen und das Original vom Vorsitzenden des Senates Dr. Beran unterschrieben. Dies entspricht § 9 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Umweltsenates. Soweit die beschwerdeführende Partei ihrerseits in Frage stellt, ob die Gegenschrift der belangten Behörde zugeordnet werden kann, kann der Verwaltungsgerichtshof dem gleichfalls nicht folgen. Die Zuteilung der Angelegenheit erfolgte gemäß Paragraph eins, Absatz 5, der Geschäftsordnung des Umweltsenates an die Kammer 2A. Die Gegenschrift wurde - wie sich dies aus den Akten ergibt - vom Richter in der Angelegenheit vorbereitet, von der zuständigen Kammer 2A am 15. Juli 2009 beschlossen und das Original vom Vorsitzenden des Senates Dr. Beran unterschrieben. Dies entspricht Paragraph 9, Absatz 2, der Geschäftsordnung des Umweltsenates.

In der Sache ist zunächst festzuhalten, dass weder eine Bundesstraße noch eine Schnellstraße verfahrensgegenständlich ist, und auch die Längenkriterien des Anhanges 1 Z. 9 UVP-G 2000 nicht erfüllt sind, sodass

lediglich die Tatbestände der Z. 9 lit. g und i des Anhanges 1 UVP-G 2000 in Betracht kommen. In der Sache ist zunächst festzuhalten, dass weder eine Bundesstraße noch eine Schnellstraße verfahrensgegenständlich ist, und auch die Längenkriterien des Anhanges 1 Ziffer 9, UVP-G 2000 nicht erfüllt sind, sodass lediglich die Tatbestände der Ziffer 9, Litera g und i des Anhanges 1 UVP-G 2000 in Betracht kommen.

Nach Ansicht der beschwerdeführenden Partei sei es verfehlt, auch Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen gemäß § 2 Abs. 2 Z 6b und Z. 6c StVO als Fahrstreifen im Sinne Anhang 1 Z. 9 UVP-G 2000 anzusehen. Es müssten die einzelnen literae a bis i von Z. 9 Anhang 1 UVP-G 2000 in ihrer Systematik bzw. in ihrem unmittelbaren Kontext zueinander betrachtet werden. Danach wäre sie zum Ergebnis gelangt, dass vorliegendenfalls von keinem Neubau von Straßen gesprochen werden könne. So sei in lit. a der Z. 9 Anhang 1 UVP-G 2000 der Grundtatbestand "Neubau von Straßen" erfasst, die dem ordentlichen UVP-Verfahren unterlägen. Davon würden allerdings "zusätzliche Anschlussstellen" ausgenommen. Daraus ergebe sich indirekt, dass der Ausbau einer bereits bestehenden Anschlussstelle, also - wie etwa im vorliegenden Fall - nach Ansicht der beschwerdeführenden Partei sei es verfehlt, auch Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen gemäß Paragraph 2, Absatz 2, Ziffer 6 b und Ziffer 6 c, StVO als Fahrstreifen im Sinne Anhang 1 Ziffer 9, UVP-G 2000 anzusehen. Es müssten die einzelnen literae a bis i von Ziffer 9, Anhang 1 UVP-G 2000 in ihrer Systematik bzw. in ihrem unmittelbaren Kontext zueinander betrachtet werden. Danach wäre sie zum Ergebnis gelangt, dass vorliegendenfalls von keinem Neubau von Straßen gesprochen werden könne. So sei in Litera a, der Ziffer 9, Anhang 1 UVP-G 2000 der Grundtatbestand "Neubau von Straßen" erfasst, die dem ordentlichen UVP-Verfahren unterlägen. Davon würden allerdings "zusätzliche Anschlussstellen" ausgenommen. Daraus ergebe sich indirekt, dass der Ausbau einer bereits bestehenden Anschlussstelle, also - wie etwa im vorliegenden Fall -

auch die Zulegung von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen von vorneherein kein "Neubau von Straßen" sei bzw. sein könne. Andernfalls hätte der Gesetzgeber in Z. 9 lit. a Anhang 1 UVP-G 2000 nicht nur die Errichtung zusätzlicher, also gänzlich neuer Anschlussstellen, sondern zweifellos auch den weitaus weniger eingriffsintensiven Ausbau von bereits bestehenden Anschlussstellen explizit vom Begriff "Neubau von Straßen" ausgenommen. auch die Zulegung von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen von vorneherein kein "Neubau von Straßen" sei bzw. sein könne. Andernfalls hätte der Gesetzgeber in Ziffer 9, Litera a, Anhang 1 UVP-G 2000 nicht nur die Errichtung zusätzlicher, also gänzlich neuer Anschlussstellen, sondern zweifellos auch den weitaus weniger eingriffsintensiven Ausbau von bereits bestehenden Anschlussstellen explizit vom Begriff "Neubau von Straßen" ausgenommen.

Erst nachfolgend zu dieser Ausnahme erkläre der Gesetzgeber des UVP-G 2000 die Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen, weil es sich dabei (sprachlich eindeutig) eben nur um einen Aus- bzw. Umbau handle, ausdrücklich ebenfalls zu einem "Neubau von Straßen". Der Gesetzgeber räume damit selbst ein, dass die Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen also an sich kein "Neubau von Straßen" sei.

Der Begriff "Anschlussstelle" müsse mangels einer Determinierung durch den Gesetzgeber nach dem allgemeinen Sprachgebrauch ausgelegt werden. Danach bestehe eine Anschlussstelle meistens aus jeweils einer Auf- und einer Abfahrt an beiden Richtungsfahrbahnen und sei so angelegt, dass der fließende Verkehr auf der Autobahn nicht beeinträchtigt werde. Dazu gebe es bei der Abfahrt einen neben der Autobahn verlaufenden Verzögerungsstreifen, der den abfahrenden Fahrzeugen die Reduzierung der Geschwindigkeit ermögliche, um die Abfahrt sicher zu durchfahren. Bei der Auffahrt diene ein Beschleunigungsstreifen zur Erhöhung der Geschwindigkeit, damit sich ein Fahrzeug in den fließenden Verkehr auf der Autobahn einordnen könne. Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen seien jeweils durch Fahrbahnmarkierungen von der Autobahn getrennt. Anschlussstellen gebe es auch bei anderen Straßen als Autobahnen (Hinweis auf <http://de.wikipedia.org/wiki/Anschlussstelle/Autobahn> bzw. Kraftfahrstraße). Danach entsprächen Anschlussstellen für vierspurige Kraftfahrstraßen im Regelfall nach ihrer Bauart jenen von Autobahnen. Bei zweispurigen Kraftfahrstraßen finde man häufig auch diese Bauart, allerdings würden auch häufig Anschlussstellen mit nur einer Zufahrtsrampe verwendet, bei der der Verkehr auf der Kraftfahrstraße links abbiegen müsse. Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen seien also von der Definition her (bei Straßen, die keine Autobahnen seien, zwar nicht immer, aber auch dort oft vorgesehene) Elemente einer Anschlussstelle.

Berücksichtige man dies, ergebe sich daraus, dass der in Z. 9 Anhang 1 UVP-G 2000 verwendete Begriff "Zulegung von zwei auf vier ... Fahrstreifen" die Errichtung von Verzögerungs- oder Beschleunigungsstreifen denkunmöglich erfassen könne. Derartige Streifen gebe es schon rein begrifflich nur im Bereich bzw. genauer als Bestandteile einer Anschlussstelle. Lege man diese Bestimmung anders aus, würde man dem Gesetzgeber des UVP-G 2000 unterstellen,

dass er in Z. 9 lit. a Anhang 1 UVP-G 2000 zuerst die Errichtung von zusätzlichen Anschlussstellen, die im Sinne der Ausführungen ja regelmäßig einen Verzögerungs- und einen Beschleunigungsstreifen erfassten, ausdrücklich vom Begriff "Neubau von Straßen" ausgenommen hätte, um diese von ihm explizit erklärte Ausnahme allerdings im unmittelbaren Anschluss daran sofort wieder zu widerrufen und Anschlussstellen dann doch wieder, nämlich unter dem Titel der Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen zu einem "Neubau von Straßen" zu erklären. Dass der Gesetzgeber derart inhaltsleere bzw. sinnlose Regelungen treffe, dürfe ihm nicht unterstellt werden. Das vorliegende Vorhaben könne nicht als "Neubau von Straßen" qualifiziert werden. Es werde keine zusätzliche Anschlussstelle errichtet, sondern bloß eine bereits bestehende Anschlussstelle ausgebaut. Berücksichtige man dies, ergebe sich daraus, dass der in Ziffer 9, Anhang 1 UVP-G 2000 verwendete Begriff "Zulegung von zwei auf vier ... Fahrstreifen" die Errichtung von Verzögerungs- oder Beschleunigungsstreifen denkunmöglich erfassen könne. Derartige Streifen gebe es schon rein begrifflich nur im Bereich bzw. genauer als Bestandteile einer Anschlussstelle. Lege man diese Bestimmung anders aus, würde man dem Gesetzgeber des UVP-G 2000 unterstellen, dass er in Ziffer 9, Litera a, Anhang 1 UVP-G 2000 zuerst die Errichtung von zusätzlichen Anschlussstellen, die im Sinne der Ausführungen ja regelmäßig einen Verzögerungs- und einen Beschleunigungsstreifen erfassten, ausdrücklich vom Begriff "Neubau von Straßen" ausgenommen hätte, um diese von ihm explizit erklärte Ausnahme allerdings im unmittelbaren Anschluss daran sofort wieder zu widerrufen und Anschlussstellen dann doch wieder, nämlich unter dem Titel der Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen zu einem "Neubau von Straßen" zu erklären. Dass der Gesetzgeber derart inhaltsleere bzw. sinnlose Regelungen treffe, dürfe ihm nicht unterstellt werden. Das vorliegende Vorhaben könne nicht als "Neubau von Straßen" qualifiziert werden. Es werde keine zusätzliche Anschlussstelle errichtet, sondern bloß eine bereits bestehende Anschlussstelle ausgebaut.

Der dargelegten Auslegung der beschwerdeführenden Partei kann nicht gefolgt werden. Der Gesetzgeber erwähnt Anschlussstellen nur im Zusammenhang mit Schnellstraßen in Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 lit. a) und d) (wie auch im Zusammenhang mit Bundesstraßen im § 23a Abs. 1 Z. 1 und Abs. 2 Z. 1 und Z. 3 UVP-G 2000). Im Zusammenhang mit der Regelung des Neubaus sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte bezieht sich der Gesetzgeber nicht auf damit im Zusammenhang stehende Anschlussstellen, die allenfalls anders geregelt werden. Es kann auch nicht gesagt werden, dass in lit. a Anhang 1 Z. 9 UVP-G 2000 als Grundtatbestand der Neubau von Straßen geregelt ist. Es ist dort vielmehr nur der Tatbestand des Neubaus von Schnellstraßen geregelt. Der dargelegten Auslegung der beschwerdeführenden Partei kann nicht gefolgt werden. Der Gesetzgeber erwähnt Anschlussstellen nur im Zusammenhang mit Schnellstraßen in Anhang 1 Ziffer 9, UVP-G 2000 Litera a,) und d) (wie auch im Zusammenhang mit Bundesstraßen im Paragraph 23 a, Absatz eins, Ziffer eins und Absatz 2, Ziffer eins und Ziffer 3, UVP-G 2000). Im Zusammenhang mit der Regelung des Neubaus sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte bezieht sich der Gesetzgeber nicht auf damit im Zusammenhang stehende Anschlussstellen, die allenfalls anders geregelt werden. Es kann auch nicht gesagt werden, dass in Litera a, Anhang 1 Ziffer 9, UVP-G 2000 als Grundtatbestand der Neubau von Straßen geregelt ist. Es ist dort vielmehr nur der Tatbestand des Neubaus von Schnellstraßen geregelt.

Die belangte Behörde hat auch zutreffend die Ansicht vertreten, dass der Begriff "Fahrstreifen" in Übereinstimmung mit den entsprechenden Regelungen in der StVO auszulegen ist. Ein Fahrstreifen ist gemäß § 2 Abs. 1 Z. 5 StVO ein Teil der Fahrbahn, dessen Breite für die Fortbewegung einer Reihe mehrspuriger Fahrzeuge ausreicht. Als Verzögerungsstreifen wird gemäß § 2 Abs. 1 Z. 6b StVO der Fahrstreifen definiert, der bei Ausfahrten zum Einordnen in die Ausfahrt dient, während der Beschleunigungsstreifen gemäß § 2 Abs. 1 Z. 6c StVO jener Fahrstreifen ist, der bei Einfahrten zum Einordnen in den fließenden Verkehr dient. Nach diesen Bestimmungen der StVO sind auch Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen Fahrstreifen und daher unter den Begriff "Fahrstreifen" zu subsumieren. Die von der beschwerdeführenden Partei angestrebte Auslegung, dass Beschleunigungs- und Verzögerungsfahrstreifen zu sonstigen Straßen nicht als Fahrstreifen im Sinne Anhang 1 Z. 9 UVP-G 2000 zu qualifizieren seien, geht über den Wortlaut dieser Regelung hinaus. Der Gesetzgeber hat mit der im vorliegenden Fall noch nicht anzuwendenden Novelle des UVP-G 2000, BGBl. I Nr. 87/2009 in Anhang 1 Z. 9 (Spalte 3) nunmehr eine entsprechende Ergänzung nach dem Wort "Fahrstreifen" vorgesehen, wonach die gesetzliche Fiktion "nicht jedoch die ausschließliche Spuraufweitung im Zuge von Kreuzungen" erfasse. Die belangte Behörde hat auch zutreffend die Ansicht vertreten, dass der Begriff "Fahrstreifen" in Übereinstimmung mit den entsprechenden Regelungen in der StVO auszulegen ist. Ein Fahrstreifen ist gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 5, StVO ein Teil der Fahrbahn, dessen Breite für die Fortbewegung einer Reihe mehrspuriger Fahrzeuge ausreicht. Als Verzögerungsstreifen wird gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 6 b, StVO der Fahrstreifen definiert, der bei Ausfahrten zum Einordnen in die Ausfahrt dient,



während der Beschleunigungsstreifen gemäß Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 6 c, StVO jener Fahrstreifen ist, der bei Einfahrten zum Einordnen in den fließenden Verkehr dient. Nach diesen Bestimmungen der StVO sind auch Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen Fahrstreifen und daher unter den Begriff "Fahrstreifen" zu subsumieren. Die von der beschwerdeführenden Partei angestrebte Auslegung, dass Beschleunigungs- und Verzögerungsfahrstreifen zu sonstigen Straßen nicht als Fahrstreifen im Sinne Anhang 1 Ziffer 9, UVP-G 2000 zu qualifizieren seien, geht über den Wortlaut dieser Regelung hinaus. Der Gesetzgeber hat mit der im vorliegenden Fall noch nicht anzuwendenden Novelle des UVP-G 2000, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 87 aus 2009, in Anhang 1 Ziffer 9, (Spalte 3) nunmehr eine entsprechende Ergänzung nach dem Wort "Fahrstreifen" vorgesehen, wonach die gesetzliche Fiktion "nicht jedoch die ausschließliche Spuraufweitung im Zuge von Kreuzungen" erfasse.

Weiters meint die beschwerdeführende Partei, dass die belangte Behörde im Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 unzulässigerweise eine Einzelfallprüfung vorgenommen habe. Demgegenüber habe die erstinstanzliche Behörde keine Einzelfallprüfung durchgeführt. Nach Ansicht der beschwerdeführenden Partei handle es sich bei "reinen Feststellungsverfahren" und Verfahren zur Durchführung von Einzelfallprüfungen um zwei unterschiedliche Verfahrensarten. Die belangte Behörde sei als zweitinstanzliche Behörde nicht berechtigt gewesen, von Amts wegen ein Verfahren zur Durchführung einer Einzelfallprüfung einzuleiten, sie habe damit rechtswidrig über etwas entschieden, was nicht Sache des von ihr abzuführenden Berufungsverfahrens gewesen sei. Sie habe der beschwerdeführenden Partei damit auch das im § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 garantierte Recht genommen, dass gegebenenfalls, wenn eine Einzelfallprüfung durchzuführen sei, dies in einem zweigliedrigen Instanzenzug von den zuständigen Verwaltungsbehörden meritorisch behandelt werde. Weiters meint die beschwerdeführende Partei, dass die belangte Behörde im Feststellungsverfahren gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 unzulässigerweise eine Einzelfallprüfung vorgenommen habe. Demgegenüber habe die erstinstanzliche Behörde keine Einzelfallprüfung durchgeführt. Nach Ansicht der beschwerdeführenden Partei handle es sich bei "reinen Feststellungsverfahren" und Verfahren zur Durchführung von Einzelfallprüfungen um zwei unterschiedliche Verfahrensarten. Die belangte Behörde sei als zweitinstanzliche Behörde nicht berechtigt gewesen, von Amts wegen ein Verfahren zur Durchführung einer Einzelfallprüfung einzuleiten, sie habe damit rechtswidrig über etwas entschieden, was nicht Sache des von ihr abzuführenden Berufungsverfahrens gewesen sei. Sie habe der beschwerdeführenden Partei damit auch das im Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 garantierte Recht genommen, dass gegebenenfalls, wenn eine Einzelfallprüfung durchzuführen sei, dies in einem zweigliedrigen Instanzenzug von den zuständigen Verwaltungsbehörden meritorisch behandelt werde.

Auch diesem Vorbringen kommt keine Berechtigung zu. Auch wenn im vorliegenden Verfahren der einleitende Antrag der beschwerdeführenden Partei dahin lautete, es möge festgestellt werden, dass für das verfahrensgegenständliche Vorhaben keine UVP-Pflicht bestehe, war die von den zuständigen Behörden im Sinne des § 3 Abs. 7 i.V.m. Abs. 4 UVP-G 2000 im vorliegenden Verfahren zu beantwortende Frage, festzustellen, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Gesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 UVP-G 2000 dabei verwirklicht wird. Der Umstand, dass die erstinstanzliche Behörde das erste nach Anhang 1 Z. 9 Spalte 3 UVP-G 2000 zu prüfende Kriterium (Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte) als nicht gegeben erachtete und daher auf die weiteren Voraussetzungen, die sich aus dieser Bestimmung und weiters aus § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 ergeben, nicht eingehen musste, schränkte den Gegenstand des vorliegenden Feststellungsverfahrens für die belangte Behörde als Berufungsbehörde in keiner Weise ein. Die belangte Behörde teilte die negative Beurteilung der erstinstanzlichen Behörde, dass kein Neubau einer sonstigen Straße vorliege, nicht, und war somit im Lichte des Anhanges 1 Z. 9 Spalte 3 UVP-G 2000 und § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 zur Prüfung weiterer Kriterien, wie dies in dem angefochtenen Bescheid entsprechend dargelegt wurde, verpflichtet. Eine Rechtswidrigkeit kann in dieser Hinsicht nicht erkannt werden. Auch diesem Vorbringen kommt keine Berechtigung zu. Auch wenn im vorliegenden Verfahren der einleitende Antrag der beschwerdeführenden Partei dahin lautete, es möge festgestellt werden, dass für das verfahrensgegenständliche Vorhaben keine UVP-Pflicht bestehe, war die von den zuständigen Behörden im Sinne des Paragraph 3, Absatz 7, in Verbindung mit Absatz 4, UVP-G 2000 im vorliegenden Verfahren zu beantwortende Frage, festzustellen, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Gesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 UVP-G 2000 dabei verwirklicht wird. Der Umstand, dass die erstinstanzliche Behörde das erste nach Anhang 1 Ziffer 9, Spalte 3 UVP-G 2000 zu prüfende Kriterium (Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte) als nicht gegeben erachtete und daher auf die weiteren Voraussetzungen, die sich aus dieser Bestimmung und weiters aus Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 ergeben, nicht eingehen musste, schränkte den

Gegenstand des vorliegenden Feststellungsverfahrens für die belangte Behörde als Berufungsbehörde in keiner Weise ein. Die belangte Behörde teilte die negative Beurteilung der erstinstanzlichen Behörde, dass kein Neubau einer sonstigen Straße vorliege, nicht, und war somit im Lichte des Anhanges 1 Ziffer 9, Spalte 3 UVP-G 2000 und Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 zur Prüfung weiterer Kriterien, wie dies in dem angefochtenen Bescheid entsprechend dargelegt wurde, verpflichtet. Eine Rechtswidrigkeit kann in dieser Hinsicht nicht erkannt werden.

Weiters macht die beschwerdeführende Partei geltend, dass die belangte Behörde bei der Beurteilung der Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens jene Auswirkungen, die sich aus dem in Planung befindlichen Fachmarktzentrum möglicherweise ergeben könnten, dem gegenständlichen Vorhaben zugerechnet habe, wofür es keine gesetzliche Grundlage und auch sonst keine sachliche Rechtfertigung gebe. Das nur in einem Vorplanungsstadium befindliche Fachmarktzentrum sei weder Teil des in Rede stehenden Vorhabens noch bildeten beide Vorhaben zusammen ein gemeinsames Vorhaben, sondern seien sie voneinander unabhängig. Das sei schon daraus abzuleiten, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt ungewiss sei, ob überhaupt, gegebenenfalls wann und in welcher Form dieses FMZ überhaupt einmal realisiert werde. Hinzu komme, dass die Errichtung eines derartigen FMZs bzw. eine Bebauung und Nutzung des diesbezüglichen Grundstückes völlig unabhängig vom gegenständlichen Vorhaben möglich und zulässig sei. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (Hinweis u.a. auf das hg. Erkenntnis vom 27. Mai 1997, Zl. 97/04/0026) habe die Behörde bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit einer Betriebsanlage von der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt ihrer Entscheidung auszugehen und hierbei nicht konkret absehbare Entwicklungen außer Betracht zu lassen. Nur wenn bereits konkrete Anhaltspunkte dafür vorlägen, "dass es in absehbarer Zeit zu einer Änderung des Sachverhaltes kommen wird", und die Behörde in der Lage sei, "sich über die Auswirkungen dieser Änderungen ein hinlängliches Bild zu machen, dann sei auf derartige Entwicklungen bei der Entscheidung über die Genehmigung der Betriebsanlage Bedacht zu nehmen". Die belangte Behörde hätte zunächst klären müssen, ob es sich bei der Errichtung (und dem Betrieb) des bezogenen FMZs bzw. der Bebauung und widmungsgemäßen Nutzung des betreffenden Grundstückes um eine in diesem Sinne gesicherte Entwicklung handle, zu der es in absehbarer Zeit kommen werde und betreffend derer sie in der Lage sei, sich ein hinlängliches Bild über die dadurch bedingten Auswirkungen zu machen. Je nach dem hätte die belangte Behörde dann das FMZ entweder generell in ihre Überlegungen einbeziehen oder generell außer Betracht lassen müssen.

Dazu ist insbesondere festzustellen, dass die beschwerdeführende Partei selbst in ihrem Antrag auf Erlassung eines Feststellungsbescheides das verfahrensgegenständliche Ausbauprojekt der B 1 an den beiden genannten Kreuzungen damit begründete, dass von einem Projektentwickler die Errichtung eines Geschäftsgebietes auf dem im Nahbereich des betroffenen Straßenbereiches gelegenen Grundstück geplant sei und der dadurch zu erwartende erhöhte Verkehr nicht mehr über die beiden Knoten ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden könne. Es bestand somit für die belangte Behörde kein Anlass im Laufe ihres Verfahrens, an der Realisierung des FMZ zu zweifeln. Sofern die beschwerdeführende Partei dies nunmehr in der Beschwerde in Zweifel zieht, handelt es sich um ein erstmals in der Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof vorgetragenes Tatsachenvorbringen, das im Lichte des im verwaltungsgerichtlichen Verfahren geltenden Neuerungsverbot keine Berücksichtigung mehr finden kann. Der Verwaltungsgerichtshof erachtet auch den in diesem Zusammenhang geltend gemachten Verfahrensmangel als nicht gegeben.

Die beschwerdeführende Partei meint auch, die belangte Behörde habe aus den Ausführungen des luftreinhalte-technischen Amtssachverständigen zu Unrecht den Schluss gezogen, dass sie es für "wahrscheinlich" halte, dass es durch das FMZ zu einer Überschreitung der "Irrelevanzschwelle" von 3 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert (JMW) betreffend NO<sub>2</sub>, wie er im Anhang 1 zum IG-L statuiert sei, kommen werde, obwohl es dafür keine fachliche Grundlage gebe. Allein mit dieser Vermutung, dass das in Rede stehende Vorhaben der beschwerdeführenden Partei wohl eine wesentliche Beeinträchtigung der von diesem berührten schutzwürdigen Gebiete der Kategorie E, aber auch der Kategorie C jeweils des Anhanges 1 zum UVP-G bewirke, begründe die belangte Behörde ihre Entscheidung.

Dazu ist Folgendes auszuführen:

Gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 hat die Behörde bei Vorhaben im Sinne Spalte 3 des Anhanges 1, die ein schutzwürdiges Gebiet berühren und für die der dort vorgesehene Schwellenwert gegeben ist, im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, ob der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorie A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Ist mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen

Gebietes durch das in Frage stehende Vorhaben im Sinne der Spalte 3 Anhang 1 UVP-G 2000 zu rechnen, besteht die Verpflichtung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Es ist in diesem Verfahrensstadium eines Feststellungsverfahrens gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 eine Grobprüfung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation vorzunehmen (vgl. Ennöckl/Raschauer, UVP-G2, S. 58, Rz 47, weiters Eberhartinger-Taifill/Merl, UVP-G, S. 44). Entscheidend ist im Hinblick auf den Wortlaut dieser Regelung, ob eine derartige wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des in Frage stehenden Siedlungsgebietes wahrscheinlich ist und nicht nur, ob eine solche Beeinträchtigung möglich ist (vgl. auch § 3 Abs. 4 Z. 3 UVP-G 2000, der die Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen als einen Indikator für die Beurteilung von Auswirkungen ausdrücklich anführt). Gemäß Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 hat die Behörde bei Vorhaben im Sinne Spalte 3 des Anhanges 1, die ein schutzwürdiges Gebiet berühren und für die der dort vorgesehene Schwellenwert gegeben ist, im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, ob der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorie A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Ist mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes durch das in Frage stehende Vorhaben im Sinne der Spalte 3 Anhang 1 UVP-G 2000 zu rechnen, besteht die Verpflichtung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Es ist in diesem Verfahrensstadium eines Feststellungsverfahrens gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 eine Grobprüfung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation vorzunehmen vergleiche , Ennöckl/Raschauer, UVP-G2, S. 58, Rz 47, weiters Eberhartinger-Taifill/Merl, UVP-G, S. 44). Entscheidend ist im Hinblick auf den Wortlaut dieser Regelung, ob eine derartige wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des in Frage stehenden Siedlungsgebietes wahrscheinlich ist und nicht nur, ob eine solche Beeinträchtigung möglich ist vergleiche , auch Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer 3, UVP-G 2000, der die Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen als einen Indikator für die Beurteilung von Auswirkungen ausdrücklich anführt).

Die belangte Behörde hat es im Lichte des luftreinhalte-technischen Gutachtens als wahrscheinlich angesehen, dass mit einer Überschreitung der Irrelevanzschwelle von 3 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> zu rechnen sei, und hat in diesem Zusammenhang im Besonderen auf die Feststellungen des luftreinhalte-technischen Amtssachverständigen in den Punkten 1 bis 4 und seine Zusammenfassung hingewiesen. In diesen eingangs erwähnten Feststellungen hat der Amtssachverständige Umstände seiner Berechnung und der dieser zugrundeliegenden Daten aufgezeigt, die dafür sprechen, dass die von ihm mit den vorliegenden Verkehrszahlen abgeleitete Zusatzbelastung auf dem vorliegenden Straßenstück von rund 1,5 % des IG-L-Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> deutlich höher ausfallen würde. So habe der verkehrstechnische Sachverständige keine Zahlen für die maximale Stunde vorgelegt, während sich die Zahlen für den induzierten Verkehr (betreffend das FMZ) nur auf die Stunden der Öffnungszeit des FMZs bezogen haben. Weiters liege das in Frage stehende Siedlungsgebiet deutlich näher als 10 m vom Mittelpunkt der in Frage stehenden Straße entfernt, das vorgelegte Ergebnis stelle aber auf diesen 10 m-Abstand ab. Weiters sei die Zusatzbelastung auf Grund eines Programmes berechnet worden für "Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung". Im betrachteten Straßenabschnitt liege aber eine niedere, aber geschlossene Bebauung entlang der B 1 vor. Der Sachverständige vertrat auch in der Zusammenfassung die Ansicht, dass eine genauere Berechnung, die allerdings zusätzliche verkehrstechnische Angaben erfordern würde, mit großer Wahrscheinlichkeit einen deutlich höheren Prozentsatz ergeben würde. Ob auch der 3%-Schwellenwert überschritten werde, könne nach Ansicht dieses Sachverständigen aber an Hand der vorliegenden Daten nicht mit ausreichender Sicherheit festgestellt werden.

Auch wenn im vorliegenden Feststellungsverfahren nur - wie dargelegt - eine Grobprüfung der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens zu erfolgen hatte, lagen damit nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes keine ausreichenden Ermittlungsergebnisse und Grundlagen für die belangte Behörde dafür vor, dass sie zutreffend ein Erreichen des angeführten Grenzwertes betreffend die Zusatzbelastung von NO<sub>2</sub> in der Luft als wahrscheinlich ansehen konnte. So hat es der luftreinhalte-technische Amtssachverständige zwar als wahrscheinlich angesehen, dass die Zusatzbelastung deutlich höher als 1,5 % des IG-L-Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> ausfallen würde, nicht aber eine Überschreitung des für die Beurteilung der wesentlichen Beeinträchtigung der Luft maßgeblichen Erheblichkeitsschwellenwertes von 3 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> bewirken würde. Hinzu kommt, dass nicht nachvollziehbar und einschätzbar ist, in welchem Ausmaß im Lichte der vom Amtssachverständigen aufgezeigten Ungenauigkeiten der vorliegenden Berechnung eine Erhöhung der Zusatzbelastung angenommen werden könnte. Die Feststellung der belangten Behörde, dass mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des

Schutzzweckes des Siedlungsgebiets Asten im Sinne des § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 zu rechnen sei, erweist sich daher im Lichte der vorliegenden Ermittlungsergebnisse als inhaltlich rechtswidrig. Auch wenn im vorliegenden Feststellungsverfahren nur - wie dargelegt - eine Grobprüfung der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens zu erfolgen hatte, lagen damit nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes keine ausreichenden Ermittlungsergebnisse und Grundlagen für die belangte Behörde dafür vor, dass sie zutreffend ein Erreichen des angeführten Grenzwertes betreffend die Zusatzbelastung von NO<sub>2</sub> in der Luft als wahrscheinlich ansehen konnte. So hat es der luftreinhalte technische Amtssachverständige zwar als wahrscheinlich angesehen, dass die Zusatzbelastung deutlich höher als 1,5 % des IG-L-Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> ausfallen würde, nicht aber eine Überschreitung des für die Beurteilung der wesentlichen Beeinträchtigung der Luft maßgeblichen Erheblichkeitsschwellenwertes von 3 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> bewirken würde. Hinzu kommt, dass nicht nachvollziehbar und einschätzbar ist, in welchem Ausmaß im Lichte der vom Amtssachverständigen aufgezeigten Ungenauigkeiten der vorliegenden Berechnung eine Erhöhung der Zusatzbelastung angenommen werden könnte. Die Feststellung der belangten Behörde, dass mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes des Siedlungsgebiets Asten im Sinne des Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 zu rechnen sei, erweist sich daher im Lichte der vorliegenden Ermittlungsergebnisse als inhaltlich rechtswidrig.

Die beschwerdeführende Partei macht auch geltend, dass von der belangten Behörde zu Unrecht das Vorliegen des Tatbestandes gemäß Z. 9 lit. g Anhang 1 UVP-G 2000, nämlich eine zu erwartende wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Wasserschutzgebietes, angenommen worden sei. Die belangte Behörde habe sich aber nur mit der zu erwartenden wesentlichen Beeinträchtigung des im vorliegenden Fall berührten Siedlungsgebietes befasst. Zu dem im vorliegenden Fall auch berührten Wasserschutzgebiet habe der Amtssachverständige für den Fachbereich Hydrologie festgestellt, dass mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit keine Beeinträchtigung der Nutzwasserversorgungsanlage der Justizanstalt Linz, Außenstelle Asten, zu erwarten sei. Die beschwerdeführende Partei macht auch geltend, dass von der belangten Behörde zu Unrecht das Vorliegen des Tatbestandes gemäß Ziffer 9, Litera g, Anhang 1 UVP-G 2000, nämlich eine zu erwartende wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Wasserschutzgebietes, angenommen worden sei. Die belangte Behörde habe sich aber nur mit der zu erwartenden wesentlichen Beeinträchtigung des im vorliegenden Fall berührten Siedlungsgebietes befasst. Zu dem im vorliegenden Fall auch berührten Wasserschutzgebiet habe der Amtssachverständige für den Fachbereich Hydrologie festgestellt, dass mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit keine Beeinträchtigung der Nutzwasserversorgungsanlage der Justizanstalt Linz, Außenstelle Asten, zu erwarten sei.

Auch dieses Vorbringen ist zielführend. Für die Feststellung im verfahrensgegenständlichen Spruch, dass durch das geplante Vorhaben der Tatbestand des § 3 Abs. 4 i.V.m. Anhang 1 Z. 9 lit. g UVP-G 2000 verwirklicht ist, lagen der belangten Behörde keine entsprechenden Ermittlungsergebnisse vor. Sie ist vielmehr im Gegensatz zu dem diesbezüglich vorliegenden Gutachten des Amtssachverständigen für den Fachbereich Hydrologie und somit aktenwidrig davon ausgegangen, dass auch mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des in Frage stehenden Wasserschutzgebietes (Nutzwasseranlage der Justizanstalt Linz) durch das Vorhaben zu rechnen sei. Soweit sich der angefochtene Bescheid auf den Tatbestand des § 3 Abs. 4 i.V.m. Anhang 1 Z. 9 lit. g UVP-G 2000 stützte, erweist er sich als inhaltlich rechtswidrig. Auch dieses Vorbringen ist zielführend. Für die Feststellung im verfahrensgegenständlichen Spruch, dass durch das geplante Vorhaben der Tatbestand des Paragraph 3, Absatz 4, in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 9, Litera g, UVP-G 2000 verwirklicht ist, lagen der belangten Behörde keine entsprechenden Ermittlungsergebnisse vor. Sie ist vielmehr im Gegensatz zu dem diesbezüglich vorliegenden Gutachten des Amtssachverständigen für den Fachbereich Hydrologie und somit aktenwidrig davon ausgegangen, dass auch mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des in Frage stehenden Wasserschutzgebietes (Nutzwasseranlage der Justizanstalt Linz) durch das Vorhaben zu rechnen sei. Soweit sich der angefochtene Bescheid auf den Tatbestand des Paragraph 3, Absatz 4, in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 9, Litera g, UVP-G 2000 stützte, erweist er sich als inhaltlich rechtswidrig.

Die Ansicht der belangten Behörde in diesem Zusammenhang, dass im Hinblick auf die Erfüllung des Tatbestandes des Anhanges 1 Z. 9 lit. i UVP-G 2000 jedenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen sei, weshalb die Bezugnahme in der verfahrensgegenständlichen Feststellung auch auf den Tatbestand des Anhanges 1 Z. 9 lit. g UVP-G 2000 keinerlei Bedeutung zukomme, wird nicht geteilt. Gegenstand eines Feststellungsverfahrens gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 ist - wie bereits erwähnt -, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1

oder des § 3a Abs. 1 bis 3 UVP-G 2000 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Eine Feststellung in Bezug auf einen in diesem Sinne verwirklichten Tatbestand im Sinne des Anhanges 1 darf von den zuständigen Behörden immer nur dann getroffen werden, wenn die jeweils dafür aus dem Anhang 1 sich ergebenden Voraussetzungen auf Grund entsprechender Beweisgrundlagen zu Recht als erfüllt angesehen wurden. Die Ansicht der belangten Behörde in diesem Zusammenhang, dass im Hinblick auf die Erfüllung des Tatbestandes des Anhanges 1 Ziffer 9, Litera i, UVP-G 2000 jedenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen sei, weshalb die Bezugnahme in der verfahrensgegenständlichen Feststellung auch auf den Tatbestand des Anhanges 1 Ziffer 9, Litera g, UVP-G 2000 keinerlei Bedeutung zukomme, wird nicht geteilt. Gegenstand eines Feststellungsverfahrens gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 ist - wie bereits erwähnt -, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des Paragraph 3 a, Absatz eins, bis 3 UVP-G 2000 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Eine Feststellung in Bezug auf einen in diesem Sinne verwirklichten Tatbestand im Sinne des Anhanges 1 darf von den zuständigen Behörden immer nur dann getroffen werden, wenn die jeweils dafür aus dem Anhang 1 sich ergebenden Voraussetzungen auf Grund entsprechender Beweisgrundlagen zu Recht als erfüllt angesehen wurden.

Der angefochtene Bescheid war daher gemäß § 42 Abs. 2 Z. 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben. Der angefochtene Bescheid war daher gemäß Paragraph 42, Absatz 2, Ziffer eins, VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.

Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG i.V.m. der Verordnung BGBl. II Nr. 455/2008. Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 455 aus 2008,.

Wien, am 23. Februar 2011

#### **Schlagworte**

Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Bindung an den Wortlaut des Gesetzes VwRallg3/2/1

#### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:VWGH:2011:2009060107.X00

#### **Im RIS seit**

20.03.2011

#### **Zuletzt aktualisiert am**

13.04.2011

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

© 2026 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)