

# TE Vfgh Erkenntnis 2006/6/27 V89/02 ua

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 27.06.2006

## Index

96 Straßenbau

96/01 Bundesstraßengesetz 1971

## Norm

B-VG Art18 Abs2

B-VG Art139 Abs1 / Individualantrag

Richtlinie 79/409/EWG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutz-RL) Art4

BStG 1971 §4, §7, §15

Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie. 92/43/EWG

TrassenV der S 18 Bodensee Schnellstraße und der A 14 Rheintal Autobahn - Anschlußstelle Wolfurt/Lauterach

UVP-G 2000 §19 Abs3, §24 Abs5, §46 Abs4

VfGG §17a, §61a

## Leitsatz

Gesetzwidrigkeit von Teilen der Trassenverordnung der S 18 Bodensee Schnellstraße und der A 14 Rheintal Autobahn - Anschlußstelle Wolfurt/Lauterach mangels ausreichender Erhebung der Entscheidungsgrundlagen für die Umweltverträglichkeit des Straßenbauvorhabens; keine ausreichende Berücksichtigung an ein Landschaftsschutzgebiet angrenzender ebenfalls in Hinblick auf den Vogelschutz schutzwürdiger Gebiete

## Spruch

1. Die Wortfolge "verläuft sodann durch das Schweizer Ried," in der Z1 der Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der

S 18 Bodensee Schnellstraße und der A 14 Rheintal Autobahn - Anschlußstelle Wolfurt/Lauterach im Bereich der Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußach und Höchst, BGBl. II Nr. 96/1997, wird als gesetzwidrig aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist zur unverzüglichen Kundmachung dieses Ausspruches im Bundesgesetzblatt II verpflichtet.

2. Im Übrigen werden die Anträge zurückgewiesen.

3. Der Bund (Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) ist schuldig, der Gemeinde Lustenau zuhänden ihres Rechtsvertreters die mit € 2.225,48 und der Ortsgemeinde Au zuhänden eines ihrer beiden Rechtsvertreter die mit € 2.405,48 bestimmten Prozesskosten binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu bezahlen.

## Begründung

## Entscheidungsgründe:

I. 1.1. Eine österreichische (V89/02) und eine Schweizer (V55/03) Gemeinde begehren mit nahezu wortgleichen, auf Art139 Abs1 (letzter Satz) B-VG gestützten Anträgen, der Verfassungsgerichtshof möge die Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der

S 18 Bodensee Schnellstraße und der A 14 Rheintal Autobahn - Anschlußstelle Wolfurt/Lauterach im Bereich der Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußach und Höchst, BGBl. II 96/1997, zur Gänze, in eventuelle deren Z1, in eventuelle deren Z1 und 3 als gesetzwidrig aufheben.

1.2.1. Zu ihrer Legitimation bringen die Gemeinden vor, dass sie Eigentümer von Liegenschaften in Lustenau seien, über die die mit der angefochtenen Trassenverordnung festgelegte Straße führen soll; überdies läge die Erhaltung des Naherholungsgebietes auch im öffentlichen Interesse der jeweiligen Gemeinde.

Die angefochtene Verordnung lege ihnen eine Beschränkung auf, die unmittelbar und aktuell in ihre Rechtssphäre eingreife. Es bedürfe hierfür keiner behördlichen Entscheidung. Mit Ausnahme dieses Antrages stünde ihnen kein zumutbarer Weg zur Verfügung, um die Verordnung wegen Rechtswidrigkeit anzufechten. Das Abwarten des Enteignungsverfahrens sei den Gemeinden nicht zumutbar.

1.2.2. Die angefochtene Verordnung erachten die antragstellenden Gemeinden als gesetzwidrig, weil sie zum einen den Anforderungen des §4 Abs1 Bundesstraßengesetz (BStG) 1971 nicht entspreche (Verstoß gegen die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit, mangelhafte Berücksichtigung der tatsächlichen Erfordernisse des Verkehrs, der funktionalen Bedeutung des Straßenzuges und der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens).

Zum anderen sei die Verordnung deshalb gesetzwidrig, weil vor ihrer Erlassung keine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G) bzw. kein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren im Sinne der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (im Folgenden: UVP-RL), ABl. 1985 L 175, S 40, durchgeführt worden sei.

Außerdem seien wesentliche Entscheidungsgrundlagen nur unzureichend ermittelt worden und verstoße die angefochtene Verordnung "gegen Natura 2000".

2.1. Die verordnungserlassende Behörde, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hat der angefochtenen Verordnung zugrunde liegende Akten vorgelegt und in ihren Äußerungen die Abweisung der Anträge begehrt.

2.2. Darauf hat die zu V55/03 antragstellende Gemeinde repliziert.

3. Die maßgeblichen Vorschriften lauten folgendermaßen:

3.1. Die angefochtene Verordnung lautet (die aufgehobene Stelle ist hervorgehoben):

"Auf Grund des §4 Abs1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 297/1995 (BStG 1971), wird verordnet:

1. Der Straßenverlauf der S 18 Bodensee Schnellstraße wird im Bereich der Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußach und Höchst wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Straßentrasse beginnt an der L 41

Sender Straße im Bereich der unter Punkt 2 festgelegten Anschlußstelle Wolfurt/Lauterach der A 14 Rheintal Autobahn, führt in südwestlicher Richtung dem Wolfurter Landgraben folgend, quert bei km 1,20 die Dornbirnerach und in der Folge bei km 2,30 den Vorarlberger Rheintal-Binnenkanal, verläuft sodann durch das Schweizer Ried, quert nach Überführung der Bahnlinie der ÖBB

Bregenz-St. Margarethen und der B 203 Rhein Straße bei km 5,10 den Neuen Rhein und endet bei km 6,242 an der Staatsgrenze Österreich/Schweiz.

2. Der Straßenverlauf der Anschlußstelle Wolfurt/Lauterach der A 14 Rheintal Autobahn wird im Bereich der Gemeinden Wolfurt und Lauterach wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Anschlußstelle liegt zwischen km 12,076 und km 13,092 der A 14 Rheintal Autobahn und stellt über ihre Zu- und Abfahrtsrampen die Verbindung mit der bestehenden L 41 Sender Straße sowie mit der unter Punkt 1 festgelegten S 18 Bodensee Schnellstraße her.

3. Im einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Straßentrasse sowie der neu herzustellenden Zu- und Abfahrtsrampen aus den beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, beim Amt der Vorarlberger Landesregierung sowie bei den Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußach und Höchst aufliegenden Planunterlagen (Plan Nr. BS-9402 im Maßstab 1 : 2 000) zu ersehen.

§15 Bundesstraßengesetz 1971 findet auf die vorangeführten Straßenabschnitte Anwendung. Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes sind den aufliegenden Planunterlagen zu entnehmen."

Diese Trassenverordnung ist mit dem ihrer Kundmachung im BGBl. folgenden Tag, das war der 9. April 1997, in Kraft getreten; die verordnete Trasse stellt die im Bundesstraßenverzeichnis 2 zum BStG 1971 mit "Lauterach (A 14) - Staatsgrenze bei Höchst" beschriebene Verbindung dar.

3.2.1. Sie beruht auf §4 BStG 1971, welcher im Zeitpunkt der Verordnungserlassung in der Fassung der NovelleBGBl. I 31/1997 mit folgendem Wortlaut in Geltung stand:

"(1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße und vor der Umlegung von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, den Denkmalschutz und die Umweltverträglichkeit nach den Erfordernissen des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs3 und 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse durch Verordnung zu bestimmen.

...

(3) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs1, 2, 6 und 8 sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(4) Die Verordnungen nach Abs1, 6 und 8 haben den Hinweis auf Planunterlagen zu enthalten, welche beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, bei dem Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes und bei den berührten Gemeinden zur Einsicht aufliegen; die Verordnungen nach Abs2 können einen solchen Hinweis enthalten.

(5) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs1 und 6 sind ausreichende Planunterlagen durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und durch Anschlag an den Amtstafeln des Amtshauses (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Äußerung bei jener Gemeinde einbringen, auf deren Gebiet sich die Äußerung bezieht. Die berührten Gemeinden haben die Äußerungen gesammelt dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zu übermitteln.

..."

Im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der angefochtenen Verordnung bestimmte der in §4 Abs1 BStG 1971 bezogene §7:

"(1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

(2) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten erläßt die für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Dienstanweisungen."

3.2.2. §4 BStG 1971 wurde zwischenzeitig mehrfach novelliert und lautet in der derzeit geltenden, im Wesentlichen auf die Novellen BGBl. I 154/2004 und BGBl. I 58/2006 zurückgehenden Fassung auszugsweise folgendermaßen:

"§4. (1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr,

Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.

...

(5) Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Stellungnahme und können Nachbarn (§7a) schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einbringen.

..."

Hinsichtlich dieser mit 1. Jänner 2005 bzw. 10. Mai 2006 in Kraft getretenen Bestimmungen sieht §34 Abs4 BStG 1971 idF BGBl. I 154/2004 vor, dass diese auf Vorhaben nicht anzuwenden sind, für die bis zum 31. Dezember 2004 entweder a) das Anhörungsverfahren durch Kundmachung gemäß §4 Abs5 oder b) das Feststellungsverfahren gemäß §24 Abs3 UVP-G 2000 in der Fassung BGBl. I 50/2002 eingeleitet worden ist oder c) das Vorverfahren gemäß §4 UVP-G 2000 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I 50/2002 und das Anhörungsverfahren durch Kundmachung gemäß §4 Abs5 bis zum 31. Mai 2005 eingeleitet worden sind. §34 Abs5 BStG 1971 idF BGBl. I 58/2006 bestimmt unter anderem, dass die Bestimmungen der Novelle BGBl. I 58/2006 auf Vorhaben, die von Abs4 erfasst sind, keine Anwendung finden.

3.3. Das im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der angefochtenen Verordnung ebenfalls geltende UVP-G, BGBl. 697/1993 idF BGBl. 773/1996, welches in seinem 3. Abschnitt vor Erlassung unter anderem einer Verordnung gemäß §4 BStG 1971 die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung anordnete, war seinem §46 Abs4 zufolge "auf Vorhaben nicht anzuwenden, für die das nach dem Bundesstraßengesetz ... vorgesehene Anhörungsverfahren bis zum 30. Juni 1994 eingeleitet wurde" (zum Geltungsbereich dieser Übergangsvorschrift vgl. VwGH 3.10.1996, Z95/06/0246).

3.4. Art4 der Richtlinie 79/409/EWG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (im Folgenden: Vogelschutz-RL), ABl. 1979 L 103, S 1, idF der Richtlinie 97/49/EG, ABl. 1997 L 223, S 9, lautet wie folgt:

"(1) Auf die in Anhang I aufgeführten Arten sind besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang ist folgendes zu berücksichtigen:

- a) vom Aussterben bedrohte Arten,
- b) gegen bestimmte Veränderungen ihrer Lebensräume empfindliche Arten,
- c) Arten, die wegen ihres geringen Bestands oder ihrer beschränkten örtlichen Verbreitung als selten gelten,
- d) andere Arten, die aufgrund des spezifischen Charakters ihres Lebensraums einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen.

Bei den Bewertungen werden Tendenzen und Schwankungen der Bestände der Vogelarten berücksichtigt.

Die Mitgliedstaaten erklären insbesondere die für die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete zu Schutzgebieten, wobei die Erfordernisse des Schutzes dieser Arten in dem geographischen Meeres- und Landgebiet, in dem diese Richtlinie Anwendung findet, zu berücksichtigen sind.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen unter Berücksichtigung der Schutzerfordernisse in dem geographischen Meeres- und Landgebiet, in dem diese Richtlinie Anwendung findet, entsprechende Maßnahmen für die nicht in Anhang I

aufgeführten, regelmäßig auftretenden Zugvogelarten hinsichtlich ihrer Vermehrungs-, Mauser- und Überwinterungsgebiete sowie der Rastplätze in ihren Wanderungsgebieten. Zu diesem Zweck messen die Mitgliedstaaten dem Schutz der Feuchtgebiete und ganz besonders der international bedeutsamen Feuchtgebiete besondere Bedeutung bei.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle sachdienlichen Informationen, so daß diese geeignete Initiativen im Hinblick auf die erforderliche Koordinierung ergreifen kann, damit die in Absatz 1 und die in Absatz 2 genannten Gebiete ein zusammenhängendes Netz darstellen, das den Erfordernissen des Schutzes der Arten in dem geographischen Meeres- und Landgebiet, in dem diese Richtlinie Anwendung findet, Rechnung trägt.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sich diese auf die Zielsetzungen dieses Artikels erheblich auswirken, in den [in den] Absätzen 1 und 2 genannten Schutzgebieten zu vermeiden. Die Mitgliedstaaten bemühen sich ferner, auch außerhalb dieser Schutzgebiete die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume zu vermeiden."

4.1. Mit Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 23. März 2006 in der Rs. C-209/04, Kommission gegen Österreich, sprach der EuGH aus, dass Österreich gegen seine Verpflichtungen aus Art4 Abs1 und 2 Vogelschutz-RL verstoßen hat, indem es mit den Gebieten "Soren" und "Gleggen-Köblern" Teilgebiete, die nach wissenschaftlichen Kriterien zusammen mit dem besonderen Schutzgebiet des nationalen Landschaftsschutzgebiets "Lauteracher Ried" zu den zahlen- und flächenmäßig am besten geeigneten Gebieten nach der Vogelschutz-RL zählen, nicht in dieses "Besondere Schutzgebiet (BSG)" aufgenommen hat.

4.2. Soweit die Kommission eine Verletzung des Art6 Abs4 der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (im Folgenden: Fauna-Flora-Habitat-RL), ABl. 1992 L 206, S 7, "bei der Bewilligung des Straßenbauvorhabens Bundesschnellstraße Bodensee S 18" behauptet hat, wurde die Klage im Wesentlichen mit der Begründung abgewiesen, dass das Straßenbauvorhaben vor dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union förmlich eingeleitet worden sei und daher den Vorgaben der Fauna-Flora-Habitat-RL nicht unterlag.

5.1. Das "Lauteracher Ried" wurde erstmals mit Verordnung der Vorarlberger Landesregierung über den Schutz des Lauteracher Rieds, LGBl. 22/1966, unter Schutz gestellt; eine planliche Darstellung erfuhr dieses in §2 der Verordnung vermis näher umschriebene Schutzgebiet in dieser nicht. Der genannten Verordnung folgten mehrere zeitlich aneinander anschließende, mit einem Jahr befristete Verordnungen der Landesregierung über die einstweilige Sicherstellung des Lauteracher Rieds, und zwar LGBl. 15/1993 (bis 31.12.1994), LGBl. 74/1994, LGBl. 67/1995 und LGBl. 56/1996 (bis 31.10.1997). Schließlich wurde das Lauteracher Ried mit Verordnungen der Vorarlberger Landesregierung über das Landschaftsschutzgebiet

Lauteracher Ried, LGBl. 82/1997 und LGBl. 63/2002, in der Zeit vom 14. November 1997 bis 31. Dezember 2007 unter Schutz gestellt.

Das Landschaftsschutzgebiet "Lauteracher Ried", welches der Kommission mit Schreiben der Vorarlberger Landesregierung vom 18. Mai 1995 als Besonderes Schutzgebiet iSd Vogelschutz-RL gemeldet worden war, wurde schließlich auf Grund der Novelle LGBl. 36/2003 zur Verordnung der Landesregierung zur Durchführung des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung, LGBl. 8/1998, zum "Europaschutzgebiet" ("Natura 2000 Gebiet"/Vogelschutzgebiet iSd Art4 der Vogelschutz-RL) erklärt.

5.2. Der im Spruchpunkt 1 des Urteils des EuGH vom 23. März 2006 (s. Pkt. I.4.) genannte Gebietsteil "Soren" erstreckt sich zwischen dem Wolfurter Landgraben und der L 41 Sender Straße und schließt nördlich unmittelbar an die verordnete Trasse der S 18 Bodensee Schnellstraße an.

Südlich der geplanten Trasse schließen die nebeneinander liegenden Gebiete "Eichwald" und "Gleggen-Köblern" unmittelbar an.

Das Lauteracher Ried liegt nördlich der verordneten Trasse, schließt aber nicht unmittelbar an diese an; der kürzeste Abstand zur S 18 mit etwa 150 m befindet sich an der Südspitze des Landschaftsschutzgebietes, im Kreuzungsbereich der L 41 Sender Straße mit der L 42 Höchster Straße. Von der Südspitze Richtung Osten erstreckt sich - unmittelbar angrenzend und entlang der L 41 - der oben erwähnte Gebietsteil "Soren".

6.1. Bereits 1991 hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Erteilung einer naturschutzrechtlichen Bewilligung für die Errichtung der S 18 Bodensee Schnellstraße auf der Grundlage des Detailprojektes 1991 beantragt. Diesem Detailprojekt ging eine Variantenstudie 1984, Trassenstudien 1984/85 und 1986, ein "Generelles Projekt 1986", ein Detailprojekt 1988, ein Genereller Entwurf 1989 sowie ein Detailprojekt 1990 voraus.

Der Antrag wurde - nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung im April 1992 - keiner Erledigung zugeführt; vielmehr wurde das Projekt überarbeitet und das Detailprojekt 1994 entwickelt.

6.2. Mit Schreiben des Landeshauptmannes von Vorarlberg (als Organ der Bundesstraßenverwaltung) vom 8. März 1994 wurde der [damals für (den Bau von) Bundesstraßen zuständige] Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten um die Einleitung des Anhörungsverfahrens gemäß §4 Abs5 BStG 1971 zur Bestimmung des Straßenverlaufes der S 18 Bodensee Schnellstraße ersucht.

Die Auflage der Planunterlagen [Verordnungspläne (Plan Nr. BS-9402 im Maßstab 1:2000); Detailprojekt 1994/Rohentwurf:

Technischer Bericht und Anhang Umwelt; Kosten-Nutzen-Untersuchungen aus den Jahren 1986, 1988, 1989 und 1994; Planungsgeschichte und Variantenbeschreibung sowie Umweltverträglichkeitserklärung] fand in der Zeit vom 21. Juni bis 2. August 1994 in den Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußach und Höchst statt.

6.3. Mit der - den Gegenstand der Anfechtung bildenden - Verordnung BGBl. II 96/1997 bestimmte der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Straßenverlauf der Bodensee Schnellstraße wie oben unter Pkt. I.3.1. ausgeführt.

6.4. Im Jänner 1999 beantragte die ASFINAG (vertreten durch das Land Vorarlberg, dieses vertreten durch die Bundesstraßenverwaltung im Amt der Vorarlberger Landesregierung) die naturschutzrechtliche Bewilligung für das (verordnete) Straßenbauvorhaben.

Diese Bewilligung wurde mit dem im Instanzenzug ergangenen Bescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 21. Februar 2003 gemäß den §§33 Abs1 litg, 24 Abs2 und 25 Abs1 und 2 des Vbg. Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung, LGBl. 22/1997, sowie Art4 Abs4 der Vogelschutz-RL und Art12 Abs1 litd und Art16 Abs1 litc der Fauna-Flora-Habitat-RL unter einer Reihe von Auflagen und Bedingungen erteilt.

In diesem Bescheid vertritt die Naturschutzbehörde - ausgehend davon, dass das Lauteracher Ried, nicht aber die daran angrenzenden Gebietsteile "Soren", "Gleggen-Köblern" und "Birken - Schwarzes Zeug" als Besonderes Schutzgebiet im Sinne der Vogelschutz-RL zu behandeln seien - folgende Rechtsauffassung:

"[F]ür das vorgesehene Vogelschutzgebiet 'Lauteracher Ried' [ist] Art4 Abs4 Satz 1 VSchRL in seinem vollen Umfang anwendbar ... und Beeinträchtigungen dieses Gebietes [sind] allein nach dieser strengeren, weil keine Abwägung zulassenden, Bestimmung zu beurteilen

...

Fest steht, dass Beeinträchtigungen nicht nur von Vorhaben, die in einem Schutzgebiet, sondern auch von Vorhaben, die außerhalb eines solchen verwirklicht werden, ausgehen können. Damit sind auch die von der geplanten Bodensee Schnellstraße, S 18, ausgehenden Verschmutzungen, Beeinträchtigungen und Belästigung der Vögel im vorgesehenen BSG 'Lauteracher Ried' nach Art4 Abs4 Satz 1 VSchRL zu behandeln.

...

Im Rahmen des Berufungsverfahrens wurden ... die zu erwartenden Beeinträchtigungen, Verschmutzungen und Belästigungen durch diverse straßentypische Störquellen und ... deren mögliche

Auswirkungen auf die genannte Zielsetzung des Art4 VSchRL erhoben, wobei zwischen der Bau- und der Betriebsphase der S 18 unterschieden wurde.

...

Für die Bauphase steht im Ergebnis fest, dass jene Maßnahmen, die zur Vermeidung der Erheblichkeit jener Belästigungen der Vögel bzw Verschmutzungen/Beeinträchtigungen ihrer Lebensräume, die von den Bautätigkeits-

Störquellen ausgehen, vorgeschlagen wurden, als für diesen Zweck geeignet eingestuft wurden. Die Verwirklichung dieser Maßnahmen bewirkt somit, dass die Auswirkungen der Störquellen der Bauphase der S 18 auf die Zielsetzung des Art4 VschRL nicht mehr erheblich sind.

Für die Betriebsphase der Bodensee Schnellstraße S 18 haben die fachlichen Untersuchungen und Schlussfolgerungen zu einem anderen Ergebnis geführt:

Von der bereits erwähnten, sich auf den Wachtelkönig im geplanten BSG 'Lauteracher Ried' auswirkenden Störquellen des Betriebs der S 18, wurden die Auswirkungen der Störquellen Lärm und Trennung der Biotopverbundsituation bzw. Errichtung ökologischer Barrieren untersucht.

...

Die aus Art4 Abs4 Satz 1 VschRL ableitbare Pflicht der Republik Österreich als Mitgliedstaat geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Störquellen der Bautätigkeit bzw. des Betriebs der Schnellstraße, soweit sie sich auf die Zielsetzungen des Art4 Abs4 VschRL erheblich auswirken, zu vermeiden, bezieht sich nach dem Wortlaut der VschRL aber nur auf die in Art4 Abs1 und 2 VschRL genannten Schutzgebiete. Für die außerhalb der 'geeignetsten' und daher nominierten Gebiete liegenden Bereiche normiert Art4 Abs4 Satz 2 VschRL ausdrücklich nicht den gleichen, umfassenden Schutz wie für die Schutzgebiete selbst. Außerhalb dieser Schutzgebiete haben sich die Mitgliedstaaten lediglich zu bemühen, die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume zu vermeiden.

Der Lebensraumverlust der zu schützenden Wachtelkönige im geplanten BSG 'Lauteracher Ried' als Negativeffekt einer Lärmschutzwand tritt im konkreten Fall gar nicht ein, da sich die festgestellten Reviere des Wachtelkönigs im geplanten BSG 'Lauteracher Ried' knapp über 500 m von der S 18-Trasse entfernt und damit bereits außerhalb des gemiedenen Bereiches befinden. Dieser Schluss findet auch im Gutachten seine Bestätigung (vgl. Albrecht, 17).

Was die Barrierewirkung der S 18-Trasse betrifft, die durch die Errichtung einer Lärmschutzwand verstärkt wird, so ist auf die Ausführungen des Gutachters zu verweisen, wonach das nominierte 'Lauteracher Ried' hiervon indirekt betroffen wird. Das vorgesehene BSG 'Lauteracher Ried' kommt mit seiner gesamten Fläche von 580 ha nördlich der geplanten S 18-Trasse zu liegen. Dieses Gebiet selbst wird daher weder durch die Trasse noch durch die Errichtung einer Lärmschutzwand 'zerschnitten'. Ein Austausch der Individuen innerhalb des Schutzbereiches iSd Art4 Abs1 und 2 VschRL bleibt weiterhin aufrecht. Populationsdynamische Änderungen des gesamten Wachtelkönigbestandes des Unteren Rheintales könnten sich ('es ist zu befürchten') allerdings auch negativ auf die Population im gemeldeten 'Lauteracher Ried' auswirken.

Daraus ist abzuleiten, dass die Errichtung einer durchgehenden 2 m hohen Wand als Lärmschutz den Wachtelkönigbestand im vorgesehenen BSG 'Lauteracher Ried' weder zurückdrängt und seinen Lebensraum verkleinert, noch den Bestand direkt schädigt. Vielmehr ist die Errichtung der Lärmschutzwand in diesem Fall wohl doppelt positiv zu beurteilen, da eben einerseits eine Lärmreduktion stattfindet und andererseits die Wand keinen Vertreibungseffekt ausübt.

Die vom Gutachter aufgezeigte Trennung 'Nord-Süd' durch die S 18 mit Lärmschutzwand ist nur für den sich außerhalb des vorgesehenen Vogelschutzgebietes 'Lauteracher Ried' befindlichen, südlich der S 18 gelegenen Gebietsabschnitt 'Gleggen' von Bedeutung. Dieses Gebiet grenzt im Bereich des Knotenpunktes L 41/L 42 südlich an die S 18-Trasse. Durch die bestehende L 41 wird dieser Gebietsteil vom 'Lauteracher Ried' abgeteilt. Der als Rufstandort genannte südlich der S 18 gelegene Bereich 'Birken-Schwarzes Zeug-Mäander der Dornbirnerach' in Dornbirn wird nicht vom vorgesehenen BSG 'Lauteracher Ried' sondern vom Gebietsabschnitt 'Soren' getrennt, der ebenfalls außerhalb des Vogelschutzgebietes liegt. Die Abteilung ist bereits derzeit durch den Verlauf des Wolfurter Landgrabens gegeben.

Da Art4 Abs4 letzter Satz VschRL für diese nicht den gleichen Schutzstatus wie für das geeignetste Gebiet 'Lauteracher Ried' festlegt, ist nur zu untersuchen, ob ein 'Bemühen' feststellbar ist, 'die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume' zu vermeiden.

Ein solches 'Bemühen' ist nach Ansicht der Berufungsbehörde im Rückbau der Senderstraße L 41 im Bereich ihrer Unterführung unter die A 14 bis zur Einbindung in die L 42 Werbenstraße (Höchststraße) zu verzeichnen. Diese Maßnahme wirkt sich auf den Dornbirner Gebietsteil 'Gleggen' aus, in dem dieser Kreuzungsbereich liegt.

...

Die durch das Brückenbauwerk 'aufgeständerte Straße' wird zwar zweifelsohne ein zusätzliches Hindernis in der flachen Riedlandschaft darstellen, die Berufungsbehörde ist jedoch der Auffassung, dass es sich nicht um eine gänzlich unüberwindbare Barriere handelt, zumal es sich beim Wachtelkönig um einen Langstreckenzieher handelt, der sein Winterquartier in Afrika hat (Heredia-Rose-Painter 1996, 'Globally threatened birds in Europe, Aktion plans', 210). Durch die Art der Ausführung der Überführung und des Lärmschirms wird versucht, einem Distanzierungseffekt entgegen[z]uwirken. Ein Individuenaustausch wird zumindest nicht ganz unmöglich gemacht.

In diesem Zusammenhang ist auch auf den bereits bestehenden und erheblichen Einfluss der A 14 Rheintal Autobahn hinzuweisen, der sich sowohl auf die Lärmsituation im vorgesehenen BSG 'Lauteracher Ried', aber auch außerhalb, auf die Gebietsteile 'Soren' und 'Dornbirn-Birken', auswirkt. Durch die Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der A 14 im Bereich des Knotens Wolfurt wird nun ein zusätzlicher positiver Effekt für das geplante BSG, daneben aber auch für diese Gebietsteile geschaffen und - laut dem lärmtechnischen Gutachten - 'eine erhebliche Verbesserung der Lärmverhältnisse' erzielt. Dies macht die Ausführung einer einseitigen, relativ niedrigen Lärmschutzwand möglich, die im Schweizer Ried sogar unterbrochen werden könnte. Mit 2 m Höhe ist eine relativ niedrige und schmale Lärmschutzvariante geplant, die ein Überfliegen eher ermöglicht, als eine höhere und breitere Ausführung.

Zusammengefasst vertritt die Berufungsbehörde die Ansicht, dass auch hinsichtlich der außerhalb des geplanten BSG 'Lauteracher Ried' gelegenen Gebietsteile 'Soren', 'Dornbirn- Gleggen' und 'Dornbirn-Birken' zumindest ein 'Bemühen' feststellbar ist, das darauf gerichtet ist, eine von der Bodensee Schnellstraße S 18 ausgehende Verschmutzung oder Beeinträchtigung des Wachtelköniglebensraums zu vermeiden."

Damit wird nach Meinung der Vorarlberger Landesregierung dem Wortlaut des Art4 Abs4 letzter Satz Vogelschutz-RL entsprochen.

II. 1. Der Verfassungsgerichtshof hat die beiden Anträge in sinngemäßer Anwendung der §§187 und 404 ZPO iVm §35 VfGG zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbunden und über deren Zulässigkeit erwogen:

1.1. Mit der angefochtenen Verordnung wird zum einen der Straßenverlauf der S 18 Bodensee Schnellstraße im Bereich der Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußach und Höchst bestimmt (Z1 iVm Z3) und zum anderen der Straßenverlauf der Anschlussstelle Wolfurt/Lauterach der A 14 Rheintal Autobahn festgelegt (Z2 iVm Z3).

1.2.1. Die antragstellenden Gemeinden sind nachweislich als Träger von Privatrechten Eigentümer von Grundstücken, die in dem durch die Z1 iVm Z3 der angefochtenen Verordnung festgelegten Bundesstraßenbaugelände (§15 BStG 1971) liegen.

1.2.2. Im Sinne der mit VfSlg. 9823/1983 beginnenden ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes kommt den von einem (Bundes-)Straßenbauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümern die Legitimation gemäß Art139 Abs1 (letzter Satz) B-VG zur Anfechtung einer den Straßenverlauf festlegenden Verordnung zu (VfSlg. 12.084/1989, 12.949/1991, 16.031/2001).

1.2.3. Die im Eigentum der antragstellenden Gemeinde Lustenau befindlichen Grundstücke Nr. 1962, 1961/2 und 6981/2 (öffentliches Gut - Gemeindestraße) liegen ebenso wie die im Eigentum der Gemeinde Au stehenden Grundstücke Nr. 1901/3, 1892, 1897/1, 1893/1, 1896, 1903/1, 1903/2, 1904/1, 6797, 6802, 6803 und 6801 im sog. Schweizer Ried.

Die Anträge sind daher (nur) insoweit zulässig - weil insoweit die Betroffenheit der antragstellenden Gemeinden begründend -, als mit der angefochtenen Verordnung der Straßenverlauf durch das Schweizer Ried festgelegt wird (vgl. schon VfSlg. 10.581/1985, 14.433/1996).

Im Übrigen werden die Anträge samt den in diesen ausgedrückten Begehren zurückgewiesen.

1.2.4. Zurückzuweisen ist der Antrag der Gemeinde Lustenau zur Gänze, soweit er sich auf "§24 Abs5 iVm §19 Abs3 UVP-G" (BGBl. 697/1993) stützt:

Da das Anhörungsverfahren nach dem BStG 1971 zum Straßenbauvorhaben S 18 Bodensee Schnellstraße ausweislich der Akten in der Zeit vom 21. Juni bis 2. August 1994 stattfand, also vor dem 30. Juni 1994 eingeleitet wurde, findet - wie oben unter Pkt. I.3.3. unter Hinweis auf VwGH 3.10.1996, Z95/06/0246, dargetan - das UVP-G auf die angefochtene Verordnung insgesamt keine Anwendung; es vermag daher auch keine Grundlage für einen Antrag auf



Verordnungsprüfung zu bilden, der in jenem Gesetz in Erweiterung der Antragslegitimation nach Art139 B-VG an sich vorgesehen ist. Die gegenteiligen Ausführungen des Vertreters der Ortsgemeinde Au in der mündlichen Verhandlung vermögen den Verfassungsgerichtshof nicht zu überzeugen.

III. Die Anträge sind (in ihrem zulässigen Umfang) begründet:

1. Die antragstellenden Gemeinden begründen ihre im Hinblick auf §4 Abs1 BStG 1971 geäußerten Bedenken gegen die angefochtene Verordnung zusammengefasst wie folgt:

1.1. Gemäß §4 Abs1 BStG 1971 habe der Bundesminister vor dem Bau einer neuen Bundesstraße unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§7 und 7a die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, den Denkmalschutz und die Umweltverträglichkeit nach den Erfordernissen des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse durch Verordnung zu bestimmen.

1.1.1. Nach Auffassung der antragstellenden Gemeinden wurde die Umweltverträglichkeit des Projektes im Verordnungsverfahren nur unzureichend geprüft und berücksichtigt. Es liege zwar eine "Umweltverträglichkeitserklärung" vom 7. März 1994 vor, diese entspreche aber nicht einmal formal den Anforderungen des §7 BStG 1971. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft seien darin nur oberflächlich beschrieben, die vorgeschlagenen Maßnahmen größtenteils gar nicht umsetzbar (Ausweisung von Schutzgebieten, landschaftspflegerischer Begleitplan) oder nicht sinnvoll (Umsiedlung von wertvollen Tier- und Pflanzenarten). Die für den Bau der S 18 zuständige ASFINAG sei weder auf Grund des Gesetzes noch auf Grund ihrer Satzung zur Durchführung dieser Maßnahmen legitimiert. Es sei auch sonst nicht sichergestellt, dass diese Maßnahmen beim Bau der S 18 umgesetzt würden.

Der Amtssachverständige für Naturschutz und Landschaftsentwicklung habe ferner im Verfahren zur Erteilung der Bewilligung nach dem Vbg. Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung bei den Bezirkshauptmannschaften Bregenz und Dornbirn ein eindeutig negatives Gutachten erstattet (Anlage 5 zur Verhandlungsschrift vom 24. Mai 2000, ZII-6101-1999/0014); auf S. 9 dieses Gutachtens heiße es zusammenfassend:

"Da es sich beim Lauteracher, Dornbirner und Schweizer Ried um einen regional bedeutenden Freiraum handelt, könnte man diesen Raum als 'Central Park' der Talsohle des unteren Rheintales ansehen. Dieser zentrale Grünraum sollte nicht weiter eingeeengt und zerstückelt werden. Ein weiteres Ausgreifen der Siedlungen aber natürlich auch der Bau von hochrangigen Verkehrsstraßen in den großen Freiraum sollte hintangehalten werden. Die S 18 würde diesen regional bedeutenden Freiraum in seinem Kern sehr beeinträchtigen."

Diese negative Beurteilung sei im ergänzenden Gutachten vom 14. Februar 2002 aufrechterhalten worden; bei Realisierung des Projektes würden schwer wiegende, irreversible Verschlechterungen des Landschaftsbildes und der ökologischen Verhältnisse stattfinden. Die im Gutachtersauftrag und der Umweltverträglichkeitserklärung angeführten und vorgeschlagenen Maßnahmen seien nicht dazu geeignet, die von der Bodensee Schnellstraße ausgehenden Beeinträchtigungen der Lebensräume im Besonderen Schutzgebiet Lauteracher Ried zu vermeiden oder auf ein solches Maß zu reduzieren, dass die Beeinträchtigungen nicht mehr als erheblich zu bezeichnen seien.

1.1.2. Die Umweltverträglichkeitserklärung baue auf völlig veralteten Annahmen der Verkehrssituation auf. Für eine realistische Einschätzung der Entlastungswirkung müssten vielmehr andere, von den antragstellenden Gemeinden näher ausgeführte Umstände berücksichtigt werden.

1.1.3. Die Begründung der Trassenwahl basiere zudem auf einer unvollständigen, einseitigen Alternativenprüfung. Der Bundesminister konnte daher auch die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens nicht prüfen und die erforderliche Abwägung der Vor- und Nachteile nicht vornehmen:

"Es ist gemäß §4 Abs1 BStG Aufgabe der planenden Behörde, anhand der gesetzlichen Abwägungskriterien für einen bestimmten Straßenverlauf eine Entscheidung nach Maßgabe des konkreten, festgestellten Sachverhaltes zu treffen, die auch auf einer Auseinandersetzung mit den im Zuge der Anhörung nach §4 Abs3 und 5 BStG vorgetragenen Argumenten beruht. Die in Betracht kommenden Trassenvarianten sind vor Festlegung des Trassenverlaufes miteinander nach objektiven Gesichtspunkten zu vergleichen.

Der Verfassungsgerichtshof hat in VfSlg 12.949/1991 klargestellt, dass der im §4 BStG normierte Abwägungsvorgang voraussetzt, dass sich der Bundesminister vor Festlegung der Trasse 'über die einzelnen, die Festlegung

bestimmenden Kriterien Klarheit verschafft', sodass 'das Fehlen von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen ... eine Trassenfestlegung mit Gesetzeswidrigkeit belasten (würde)'. Um den gesetzlichen Anforderungen an Bewertung und Abwägung des Wirtschaftlichkeitskriteriums zu entsprechen, erachtete der Verfassungsgerichtshof eine 'detaillierte Gesamtkostenprognose' als erforderlich sowie einen 'Variantenvergleich', bei dem versucht wird, den Kosten der einzelnen Trassenvarianten den jeweiligen Nutzen gegenüberzustellen.

Der Verfassungsgerichtshof hat in seiner bisherigen Judikatur klargestellt, dass die Abwägung mehrerer Trassenvarianten nach möglichst objektiven Gesichtspunkten zu erfolgen hat. ... Bei der geforderten Wirtschaftlichkeitsprüfung der Variantenvergleiche sind die Kosten der einzelnen Trassenvariante deren jeweiligen Nutzen gegenüberzustellen. Es müssen sowohl errechnete Kosten als auch möglicher Nutzen jeweils gesamthaft nach objektiven Überlegungen erhoben werden.

Eine solche Gesamtkostenprognose und ein tatsächlicher Variantenvergleich wurde[n] nicht vorgenommen. Auch die Kosten des neben der A 14 einzigen Zubringers, der Rampe 100,

Anschlussstelle 100 wurden nicht berücksichtigt. Dieser rund 1,5 km lange Zubringer wäre im Verordnungsverfahren zu berücksichtigen gewesen.

Die Alternativenprüfung hätte sich auch auf das Schweizer Staatsgebiet zu erstrecken und dortige Möglichkeiten der Aufteilung oder gänzlichen Verschiebung zu prüfen gehabt."

Die derzeitige Trassenführung sei die längstmögliche. Es sei keine einzige Variante nördlich der Achse der heutigen Anfangs- und Endpunkte der S 18 geprüft worden. In der Umweltverträglichkeitserklärung würde lediglich ein interner Vergleich geführt. Zur Begründung würden Schadstoffemissionen angeführt, zu denen gar keine Untersuchungen vorlägen. Zudem sei der Festlegung der Trasse im Jahr 1997 ein Landschaftsschutzgutachten aus dem Jahr 1992 zugrunde gelegt worden, diesem Landschaftsgutachten läge aber ein anderer Trassenverlauf zugrunde; durch die angefochtene Verordnung würden die Naturschutzinteressen weit mehr beeinträchtigt, als dies im Gutachten aus 1992 berücksichtigt werden konnte. Seit Erlassung der angefochtenen Verordnung habe sich die maßgebliche Sach- und Rechtslage dermaßen geändert, dass sie auch dadurch rechtswidrig geworden sei (Verweis auf VfSlg. 9588/1982).

1.2.1. Als weiteren Grund für die Gesetzeswidrigkeit der bekämpften Trassenverordnung führen die antragstellenden Gemeinden das Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G bzw. nach der UVP-RL an.

1.2.2. Schließlich verstoße die angefochtene Verordnung auch gegen die Vogelschutz-RL iVm der Fauna-Flora-Habitat-RL. Die direkte Beeinträchtigung sei durch das Gutachten des Naturschutzsachverständigen belegt. Die Beeinträchtigung weiter Teile des Schutzgebietes sei jedenfalls in einem erheblichen Ausmaß gegeben. Bei der Berücksichtigung der relevanten "[important-]B[ird-]A[rea]-Ausweisung" werde das Gebiet zerschnitten und dadurch empfindlich negativ getroffen. Die Pufferwirkung für die Kernzonen falle dem Straßenbau zum Opfer.

Die Verpflichtung zur Notifikation des Gebietes habe schon zu jenem Zeitpunkt bestanden, "in dem das Gebiet der S 18-Trasse im Jahre 1997 naturschutzrechtlich zurückgestuft" worden sei. Die Verpflichtungen nach der Vogelschutz-RL und der Fauna-Flora-Habitat-RL bestünden unabhängig davon, ob die zu meldenden Gebiete tatsächlich gemeldet wurden oder diese Meldung pflichtwidrig unterlassen wurde.

Auch wenn die S 18 nicht im notifikationspflichtigen Gebiet liegen sollte, betreffe sie das geschützte Gebiet so stark, dass der Schutz der beiden Richtlinien zu garantieren sei. Für die Anwendung von Natura 2000-Recht komme es allein darauf an, ob das von der S 18 direkt oder auf Grund ihrer räumlichen Nähe betroffene Gebiet notifikationspflichtig sei.

Vor Erlassung der angefochtenen Verordnung wäre jedenfalls die Öffentlichkeit anzuhören und eine genaue Prüfung von Alternativen durchzuführen gewesen. Die Vorgaben der Vogelschutz- und der Fauna-Flora-Habitat-RL wären im Verfahren jedenfalls zu berücksichtigen gewesen. Auch aus diesem Grund werde die angefochtene Verordnung aufzuheben sein.

2. Die verordnungserlassende Behörde weist in ihrer - vor Ergehen der unter Pkt. I.4. referierten Entscheidung des EuGH erstatteten - Äußerung darauf hin, dass die Riedwiesen, die vom Bau der S 18 betroffen seien, über keinen Schutzstatus verfügten. Es würden weder die Flächen des als Natura 2000-Gebiet nominierten Landschaftsschutzgebietes "Lauteracher Ried" noch jene des Naturschutzgebietes "Birken - Schwarzes Zeug" berührt.

2.1. Zum Vorwurf der fehlenden Umweltverträglichkeit führt der Bundesminister im Einzelnen aus:

"Vorerst ist ausdrücklich festzuhalten, dass die S 18 - entgegen dem diesbezüglichen Beschwerdevorbringen - keineswegs durch den 'zentralen Bereich des Riedes' führt. Vielmehr wurde bei der Trassenwahl darauf Bedacht genommen, dass lediglich Randbereiche des Riedes berührt werden und die Linienführung sich an bereits bestehenden Trennlinien in der Landschaft orientiert. Solche Trennlinien sind insbesondere der technisch mit Betontrapezen verbaute Wolfurter Landgraben, die technisch verbaute Dornbirner Ach und die gleichfalls bereits bestehende Landesstraße L 41, Zellgasse. Auch im so genannten 'Schweizer Ried' wurde bei der Linienführung darauf geachtet, dass die wertvollen Streuwiesen weitgehend geschont und Feuchtbiotope entlang der Dornbirner Ach umfahren werden, sodass lediglich ökologisch verarmte Fettwiesen, Maisäcker und Fichtenstandorte der Agrarintensivzone berührt werden."

Diese Bedachtnahme auf die ökologischen Erfordernisse sei in den verschiedenen Trassen- und Variantenvergleichen zum Ausdruck gebracht und bei Erlassung der gegenständlichen Verordnung auch entsprechend gewürdigt worden. "Zum besseren Verständnis" weist der Bundesminister auf folgende geographische Verhältnisse hin:

"[D]as Schweizer Ried hat eine Ost-West Ausdehnung von ca. 1,5 km, das damit direkt verbundene Lauteracher Ried eine Ost-West-Ausdehnung von ca. 3 km. Die S 18 Trasse verläuft ca. 350 m vom Westrand dieses zusammenhängenden Grünraumes, sodass keineswegs 'der zentrale Bereich des Riedes' durchschnitten wird."

Die Ausführungen der antragstellenden Gemeinden, dass die Umweltverträglichkeit nur unzureichend geprüft worden sei und die Umweltverträglichkeitserklärung nicht den Anforderungen des §7 BStG 1971 entspreche, hält der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mangels entsprechender Konkretisierung deshalb für nicht nachvollziehbar, weil

"nach dieser zitierten Gesetzesbestimmung Bundesstraßen derart zu planen, zu bauen und zu erhalten sind, dass sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benutzbar sind; hierbei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen. Der Gesetzgeber verlangt ausgehend von den maßgeblichen Planungs determinanten der Erfordernisse des Verkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges die Bedachtnahme auf weitere Entscheidungsfaktoren, wie insbesondere auch auf die Umweltverträglichkeit. Damit wird vom Gesetzgeber aber nicht mehr - und nicht weniger - gefordert, als dass der Verordnungsgeber vor der Festlegung einer Straßentrasse die daraus zu erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt zu erheben und - bei mehreren alternativen Trassenvarianten - gegenüber anderen Entscheidungsfaktoren wie etwa der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens abzuwägen hat."

Mit Rücksicht auf die bei jeder Straßentrasse jeweils unterschiedliche Sachlage hat der Gesetzgeber darauf verzichtet, eine Rang- oder Reihenfolge dieser Entscheidungsgesichtspunkte allgemein im Voraus zu bestimmen. Für das Planungsrecht ist kennzeichnend, dass die einzelnen Abwägungskriterien, die auf Grund gehöriger Sacherhebungen von der Verwaltung in ihr planerisches Kalkül miteinzubeziehen sind, zu einander widersprechenden Ergebnissen führen können. Umweltverträglichkeit begründet sohin ebenso wie Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens i.S.d. §4 Abs1 BStG 1971 nicht eine schlechthin feststehende tatbestandliche Voraussetzung für die Festlegung einer bestimmten Straßentrasse. Zwar würden zu erwartende Umweltbeeinträchtigungen eines bestimmten Umfangs oder zu errechnende Investitionskosten für die Straße ab einer bestimmten Höhe die Trassenfestlegung rechtswidrig machen, doch ist nach der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (vgl. VfSlg. 12084/1989, VfGH 13.12.1991, V159/90, VfSlg 13191) eine Trassenfestlegung mangels Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit oder die Wirtschaftlichkeit i.S.d. §4 Abs1 BStG 1971 nur dann gesetzwidrig, wenn im Zuge des Planungsverfahrens diese Faktoren nicht hinreichend erhoben und/oder gegeneinander sowie gegenüber den sonstigen gesetzlichen Entscheidungskriterien abgewogen wurden. Unter diesem Gesichtspunkt sind daher allein Aussagen des Gutachtens eines Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz aus dem Jahr 1999 bzw. des 'ergänzenden Gutachtens' aus dem Jahre 2002 nicht geeignet, die Rechtmäßigkeit der Trassenverordnung in Frage zu stellen."

Dem Verfahren zur Festlegung des Straßenverlaufes lagen - so die verordnungserlassende Behörde - die Pläne und Projektunterlagen "Detailprojekt 1994 Rohentwurf, Projekt Nr BS-9402" zugrunde. Dieses umfasse auch einen "Anhang Umwelt", der im Auftrag der Vorarlberger Landesregierung ausgearbeitet worden sei. Er enthalte neben dem

Umweltbericht zahlreiche Planunterlagen, wie Flächenwidmungsplan, Biotopkarte, Jagdbegrenzungsplan, Isophonenkarte Ist-Zustand,

Isophonenkarte S 18 ohne Schutzmaßnahmen, Prognosezustand,

Isophonenkarte S 18 mit Schutzmaßnahmen, Prognosezustand. Weiters seien dem Antrag auf Einleitung des Auflage- und Anhörungsverfahrens noch elf weitere Anlagen angeschlossen gewesen, unter anderem die Umweltverträglichkeitserklärung vom 7. März 1994, eine Planungsgeschichte und Variantenbeschreibung, ein "§4 Abs1-Plan" im Maßstab 1:2000, die Erklärung der Vorarlberger Landesregierung vom 8. März 1994 zu den durch das Straßenprojekt berührten öffentlichen und Umweltinteressen und sämtliche Auszüge aus überarbeiteten Projektierungen aus den Jahren 1986, 1988, 1989, Änderung 1990 und 1989, 2. Änderung 1991.

Der Umweltbericht dokumentiere die Verhältnisse im Untersuchungsgebiet und beschreibe die Wechselwirkungen des geplanten Baus der S 18 mit der Umwelt:

"Als Untersuchungsgebiet wurden zwei Bereiche definiert: Der 'engere Untersuchungsbereich' umfasst das unmittelbar vom Bau und Betrieb der S 18 betroffene Gebiet, im 'weiteren Untersuchungsbereich' sind alle Zonen entlang der Bundesstraßen (nunmehr Landesstraßen) B 190, 202, 203 und 204 und der Landesstraßen L 3 und L 41 erfasst, die durch von der S 18 verursachten Verkehrsumlagerungen beeinflusst und damit indirekt betroffen sind. Der Umweltbericht enthält weiters eine Bestandsaufnahme hinsichtlich der Flächenwidmung und -nutzung, der Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie schützenswerter Biotope, schließlich erfasst er die vorhandenen Verkehrsverhältnisse und bereits existierende lärm- bzw. schadstoffbelastete Bereiche. Weiters werden die Auswirkungen des beabsichtigten Vorhabens auf sämtliche Umweltfaktoren (Landschaft bzw. Landschaftsbild, Boden, Gewässer, Flora und Fauna) umfassend beschrieben sowie die zu erwartenden Auswirkungen der Straße auf die Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei dargelegt. Zudem enthält der Bericht eine Darstellung diverser Maßnahmen, die zur Verminderung nachteiliger Auswirkungen (Lärmschutz- und sonstige Maßnahmen, für Bau- und Betriebsphase) vorgesehen sind. Diese werden in der Umweltverträglichkeitserklärung näher umschrieben."

Die Umweltverträglichkeitserklärung beinhalte neben der Beschreibung des Bauvorhabens und der Begründung der Trassenwahl eine Darstellung über die Umweltsituation im Bereich der Neutrassierung sowie im umliegenden Straßennetz:

"Es werden die Auswirkungen der geplanten Trassenführung auf die dargestellte Umweltsituation aufgezeigt. Als positive Auswirkungen werden die Verkehrsentlastungen, die Verringerung des Energieverbrauchs und der Reisezeit, die Lärm- und Schadstoffreduktion sowie die verminderte Trennwirkung aufgeführt. Als negativ werden die Auswirkung auf Landschaft und Arten, die Verschmutzung von Wässern der Riedlandschaft, die Schadstoffbelastungen

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

© 2026 JUSLINE

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

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