

TE Vwgh Erkenntnis 2010/8/17 2009/06/0019

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 17.08.2010

Index

L85007 Straßen Tirol;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
14/01 Verwaltungsorganisation;
40/01 Verwaltungsverfahren;
83 Naturschutz Umweltschutz;
96/01 Bundesstraßengesetz;
96/02 Sonstige Angelegenheiten des Straßenbaus;

Norm

Bundesstraßen-ÜbertragungsG 2002;
LStG Tir 1989 §37 Abs1;
LStG Tir 1989 §44 Abs3;
UVPg 2000 §2 Abs2;
UVPg 2000 §23a;
UVPg 2000 §23b;
UVPg 2000 §24;
UVPg 2000 Anh1 Z9 lith;
VwRallg;

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

1. der Q Verwertungs-Gesellschaft mbH und 2. der E S, beide in X, beide vertreten durch Dr. Klaus Nuener, Rechtsanwalt in 6020 Innsbruck, Anichstraße 40, gegen den Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 21. November 2008, Zl. IIb1-L-2988/7-2008, betreffend straßenbaurechtliche Bewilligung gemäß § 44 Abs. 3 Tir. StraßenG (mitbeteiligte Partei: Land Tirol, Landesstraßenverwaltung, in 6020 Innsbruck, Herrengasse 1), zu Recht erkannt: 1. der Q Verwertungs-Gesellschaft mbH und 2. der E S, beide in römisch zehn, beide vertreten durch Dr. Klaus Nuener, Rechtsanwalt in 6020 Innsbruck, Anichstraße 40, gegen den Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 21. November 2008, Zl. IIb1-L-2988/7-2008, betreffend straßenbaurechtliche Bewilligung gemäß Paragraph 44, Absatz 3, Tir. StraßenG (mitbeteiligte Partei: Land Tirol, Landesstraßenverwaltung, in 6020 Innsbruck, Herrengasse 1), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben dem Land Tirol Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 je zur Hälfte binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Die mitbeteiligte Partei beantragte mit Eingabe vom 27. August 2008 (eingelangt bei der belangten Behörde am 28. August 2008) die Erteilung der Straßenbaubewilligung gemäß Tir. Straßengesetz (im Folgenden: Tir. StrG) betreffend die Verlegung der B 182 Brennerstraße von km 26,77 - km 27,50 (Verlegung im Bereich Wolf). Nach der Beschreibung in den Projektunterlagen sei im Zuge der Errichtung des Brenner Basistunnels die Herstellung von Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen. Dies treffe auch auf das Baulos "Wolf" zu, das eines der vier Hauptbaulose auf österreichischer Seite sei und für das übertage Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen seien, die sowohl dem Hauptbaulos als auch ausgegliederten Teilbaulosen dienen sollten. Um vor dem Portal des künftigen Zufahrtstunnels eine größere zusammenhängende Fläche zu erhalten, müsse die B 182 Brennerstraße nach Westen an den Talrand verlegt werden. Das gegenständliche Straßenbauvorhaben liege in der Gemeinde Steinach am Brenner zwischen den Ortsteilen Saxen und Wolf. Das Bauvorhaben weise eine Gesamtlänge von ca. 728 m auf und liege zwischen ca. 1.067 m und ca. 1.080 m Seehöhe. Das Projektsgelände liege links der Sill im flachen Talbodenbereich. Westlich werde das Gebiet von mäßig steilen bis steilen Hängen begrenzt. Der Planung der Verlegung der B 182 in diesem Bereich seien die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), vor allem RVS 03.03.23, sowie weitere angeführte Entwurfsparameter zu Grunde gelegt worden (wie u.a. Projektierungsgeschwindigkeit von 80 km/h, Mindestradius von 200 m, maximale Längsneigung 2,6 %).

Nach dem Protokoll über die mündliche Verhandlung am 14. Oktober 2008 führte der technische Amtssachverständige für den Straßenbau DI B.S. in dieser aus, dass die Neuplanung der B 182 auf eine Projektierungsgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt sei und den Vorgaben der RVS entspreche. Die gewählte Linienführung und die Querschnittsabmessungen (Fahrstreifenbreite 2 x 3,25 m) erfüllten die Anforderungen einer Landesstraße B bei dem gegebenen und zu erwartenden Verkehrsaufkommen. Die in diesem Straßenbauabschnitt befindlichen und weiter benötigten Zufahrten blieben aufrecht bzw. würden projektsgemäß neu eingebunden. Die beantragte Linksabbiegespur zum Grundstück Nr. ... (das Grundstück der Erstbeschwerdeführerin) sei nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes. Die von der mitbeteiligten Partei beantragte Änderung des Trassenverlaufes sei entsprechend den Entwurfsparametern (Mindestradien 200 m) so geplant worden, dass die Trasse so nah wie möglich an der westseitigen Hangflanke entlangführe. Eine weitere Verschiebung Richtung Hang würde die Schutzinteressen der Straße durch erhöhte Steinschlaggefährdung negativ beeinträchtigen. Durch die erforderliche Einhaltung der Entwurfsparameter könnte die Trasse nur im unmittelbaren Nahebereich der Querung der Sill auf einer Länge von ca. 50 m zum Hang gerückt werden. Dies hätte jedoch eine Verschiebung der geplanten Straßentrasse in Richtung Westen auch zwischen Profil 23 und dem Baulosende zur Folge, was auch eine erhöhte Grundinanspruchnahme erforderlich machen würde. Die geplante Straße sei bei projektsgemäßer Ausführung geeignet, vom Verkehr, für den sie gewidmet sei, unter Beachtung der straßenpolizeilichen und der kraftfahrrechtlichen Vorschriften ohne besondere Gefahr benutzt zu werden und entspreche den Erfordernissen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. Auch die Erfordernisse gemäß § 37 Abs. 1 lit. a bis lit. c Tir. StrG seien erfüllt. Nach dem Protokoll über die mündliche Verhandlung am 14. Oktober 2008 führte der technische Amtssachverständige für den Straßenbau DI B.S. in dieser aus, dass die Neuplanung der B 182 auf eine Projektierungsgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt sei und den Vorgaben der RVS entspreche. Die gewählte Linienführung und die Querschnittsabmessungen (Fahrstreifenbreite 2 x 3,25 m) erfüllten die Anforderungen einer Landesstraße B bei dem gegebenen und zu erwartenden Verkehrsaufkommen. Die in diesem Straßenbauabschnitt befindlichen und weiter benötigten Zufahrten blieben aufrecht bzw. würden projektsgemäß neu eingebunden. Die beantragte Linksabbiegespur zum Grundstück Nr. ... (das Grundstück der Erstbeschwerdeführerin) sei nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes. Die von der mitbeteiligten Partei beantragte Änderung des Trassenverlaufes sei entsprechend den Entwurfsparametern (Mindestradien 200 m) so geplant worden, dass die Trasse so nah wie möglich an der westseitigen Hangflanke entlangführe. Eine weitere Verschiebung Richtung Hang würde die Schutzinteressen der Straße durch erhöhte Steinschlaggefährdung negativ beeinträchtigen. Durch die erforderliche Einhaltung der Entwurfsparameter könnte die Trasse nur im unmittelbaren Nahebereich der Querung der Sill auf einer Länge von ca. 50 m zum Hang gerückt werden. Dies hätte jedoch eine

Verschiebung der geplanten Straßentrasse in Richtung Westen auch zwischen Profil 23 und dem Baulosende zur Folge, was auch eine erhöhte Grundinanspruchnahme erforderlich machen würde. Die geplante Straße sei bei projektsgemäßer Ausführung geeignet, vom Verkehr, für den sie gewidmet sei, unter Beachtung der straßenpolizeilichen und der kraftfahrrechtlichen Vorschriften ohne besondere Gefahr benützt zu werden und entspreche den Erfordernissen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. Auch die Erfordernisse gemäß Paragraph 37, Absatz eins, Litera a bis Litera c, Tir. StrG seien erfüllt.

Der Vertreter der mitbeteiligten Partei führte in der Verhandlung aus, dass eine Verschiebung der geplanten Straßentrasse weiter nach Westen und damit noch näher an die Hangkante in Teilbereichen (zwischen den Profilen 6-8 und 10-13) massive Hangsicherungsmaßnahmen erforderlich machen würde, was zu einer Verteuerung des geplanten Straßenbauvorhabens führen würde. Außerdem wäre bei Einhaltung der Mindestradien die geplante südliche Anbindung an den Bestand nicht im geplanten Straßenabschnitt, sondern erst weiter südlich möglich. Dadurch wären zusätzliche Grundinanspruchnahmen erforderlich. Die Gefährdung der Straßenanlage würde bei einer Verlegung nach Westen durch herabfallende Steine oder umfallende Bäume erheblich erhöht. Die geforderte Zufahrt zur Bewirtschaftung der angrenzenden Waldflächen könnte nicht mehr errichtet werden. Auch die Entfernung des Abraumes wäre dann teilweise nicht mehr möglich. Aus den genannten Gründen und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit könne eine Verlegung der Straßentrasse nicht in Betracht gezogen werden. Es sei bis zur heutigen Verhandlung kein Antrag auf Errichtung einer Linksabbiegespur im Bereich des Grundstückes der Erstbeschwerdeführerin eingebracht worden und daher sei eine solche auch nicht bei der Projekterstellung berücksichtigt worden.

Die Zweitbeschwerdeführerin machte nach dem Protokoll (in diesem wird sie als außerbücherliche Grundeigentümerin von Grundstücken, die vom Straßenbauvorhaben betroffen sind und für die als Eigentümerin M H im angefochtenen Bescheid angeführt wird, qualifiziert) insbesondere geltend, es werde eine Änderung des geplanten Trassenverlaufes dergestalt beantragt, dass die Trasse noch weiter Richtung Hang (nach Westen) geführt werde, um eine Beeinträchtigung der betroffenen Grundstücke noch geringer halten zu können, da die Grundstücke teilweise förmlich durchschnitten würden und damit eine massive Entwertung sowie eingeschränkte Nutzung einhergehe. Der Vertreter der Erstbeschwerdeführerin machte geltend, sie hätte mit dem Betreiber des Brenner Basistunnels vereinbart, dass eine Linksabbiegespur für die vorgesehene Bewirtschaftung ihres Grundstückes unabdingbar notwendig sei und in die Planung mit aufgenommen werde. Es sei das vorliegende Projekt um diese Linksabbiegespur zu ergänzen.

Die belangte Behörde erteilte im Spruchpunkt I. dem angeführten Straßenbauvorhaben gemäß § 44 Abs. 3 Tir. StrG die Baubewilligung nach Maßgabe des vorliegenden Projektes "B 182 Brennerstraße, km 26,77 - km 27,50, Verlegung im Bereich Wolf". Die belangte Behörde erteilte im Spruchpunkt römisch eins. dem angeführten Straßenbauvorhaben gemäß Paragraph 44, Absatz 3, Tir. StrG die Baubewilligung nach Maßgabe des vorliegenden Projektes "B 182 Brennerstraße, km 26,77 - km 27,50, Verlegung im Bereich Wolf".

Sie führte dazu im Wesentlichen aus, dem Antrag der Grundeigentümer, u.a. der Zweitbeschwerdeführerin (vormals M H), auf Änderung des geplanten Trassenverlaufes habe seitens der mitbeteiligten Partei nicht entsprochen werden können, weil bei dieser Verschiebung Hangsicherungsmaßnahmen vorgenommen werden müssten, die das geplante Straßenbauvorhaben verteuern würden. Zudem würde sich die Gefährdung der geplanten Straßenanlage durch Steinschlag oder umfallende Bäume wesentlich erhöhen. Nachdem der technische Amtssachverständige für den Straßenbau in seinem Gutachten darauf hinweise, dass die neue Straße entsprechend den Entwurfsparametern (Mindestradien 200 m) so geplant worden sei, dass die Trasse so nah wie möglich an der westseitigen Hangflanke entlangführe und dass eine weitere Verschiebung der Trasse in Richtung Hang (Westen) die Schutzinteressen der Straße durch erhöhte Steinschlaggefahr negativ beeinträchtigen würde, habe dem Antrag auf Verschiebung der neuen Straßentrasse nicht stattgegeben werden können.

Zum Vorbringen der Erstbeschwerdeführerin sei festzuhalten, dass im Antrag der mitbeteiligten Partei und in den vorliegenden Unterlagen eine Linksabbiegespur nicht enthalten sei, weshalb auch von der Behörde im gegenständlichen Verfahren darüber nicht abgesprochen habe werden können.

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 eine Gegenschrift samt Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde erstattet.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Im vorliegenden Beschwerdefall kommt das Tiroler Straßengesetz, LGBl. Nr. 13/1989 (im Folgenden Tir. StrG), in der Fassung der Novelle LGBl. Nr. 101/2006 zur Anwendung. Im vorliegenden Beschwerdefall kommt das Tiroler Straßengesetz, Landesgesetzblatt Nr. 13 aus 1989, (im Folgenden Tir. StrG), in der Fassung der Novelle Landesgesetzblatt Nr. 101 aus 2006, zur Anwendung.

Gemäß § 40 Abs. 1 Tir. StrG bedürfen der Neubau einer Straße und jede bauliche Änderung einer Straße, die geeignet ist, die im § 37 Abs. 1 genannten Interessen wesentlich zu beeinträchtigen, einer Bewilligung der Behörde (Straßenbaubewilligung). Gemäß Paragraph 40, Absatz eins, Tir. StrG bedürfen der Neubau einer Straße und jede bauliche Änderung einer Straße, die geeignet ist, die im Paragraph 37, Absatz eins, genannten Interessen wesentlich zu beeinträchtigen, einer Bewilligung der Behörde (Straßenbaubewilligung).

Gemäß § 37 Abs. 1 Tir. StrG müssen Straßen nach den Erfahrungen der Praxis und den Erkenntnissen der Wissenschaft so geplant und ausgebaut werden, dass, Gemäß Paragraph 37, Absatz eins, Tir. StrG müssen Straßen nach den Erfahrungen der Praxis und den Erkenntnissen der Wissenschaft so geplant und ausgebaut werden, dass,

"a) sie für den Verkehr, dem sie gewidmet sind, bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften sowie bei Bedachtnahme auf die durch die Witterung oder durch Elementarereignisse hervorgerufenen Verhältnisse ohne besondere Gefahr benützt werden können,

b) sie im Hinblick auf die bestehenden und die abschätzbaren künftigen Verkehrsbedürfnisse den Erfordernissen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs entsprechen,

c) Beeinträchtigungen der angrenzenden Grundstücke durch den Bestand der Straße sowie Gefährdungen oder Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr auf der Straße oder durch Erhaltungsarbeiten an der Straße, soweit solche Beeinträchtigungen nicht nach den örtlichen Verhältnissen und der Widmung des betreffenden Grundstückes zumutbar sind, so weit herabgesetzt werden, wie dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist,

d) sie mit den Zielen der überörtlichen und der örtlichen Raumordnung im Einklang stehen."

Gemäß § 37 Abs. 2 Tir. StrG werden durch Abs. 1 lit. c subjektive Rechte der Nachbarn nicht begründet. Gemäß Paragraph 37, Absatz 2, Tir. StrG werden durch Absatz eins, Litera c, subjektive Rechte der Nachbarn nicht begründet.

Um die Erteilung der Straßenbaubewilligung hat der Straßenverwalter gemäß § 41 Abs. 1 leg. cit. bei der Behörde schriftlich anzusuchen. Um die Erteilung der Straßenbaubewilligung hat der Straßenverwalter gemäß Paragraph 41, Absatz eins, leg. cit. bei der Behörde schriftlich anzusuchen.

Gemäß § 42 Abs. 1 Tir. StrG ist über jedes Ansuchen gemäß § 41, sofern es nicht zurückzuweisen ist, eine mündliche Verhandlung durchzuführen. Gemäß Paragraph 42, Absatz eins, Tir. StrG ist über jedes Ansuchen gemäß Paragraph 41, „sofern es nicht zurückzuweisen ist, eine mündliche Verhandlung durchzuführen.

Gemäß § 43 Abs. 1 leg. cit. können die Eigentümer der von einem Bauvorhaben betroffenen Grundstücke sowie jene Personen, denen an einem solchen Grundstück ein im Privatrecht begründetes dingliches Recht, das zum Gebrauch oder zur Nutzung des Grundstückes berechtigt, oder als Teilwaldbberechtigten ein öffentlich-rechtliches Nutzungsrecht zusteht, eine Änderung des Bauvorhabens hinsichtlich der Straßentrasse - unbeschadet des § 44 Abs. 4 - und der technischen Ausgestaltung der Straße beantragen, sofern dadurch die Beanspruchung ihrer Grundstücke vermieden oder verringert werden kann. Gemäß Paragraph 43, Absatz eins, leg. cit. können die Eigentümer der von einem Bauvorhaben betroffenen Grundstücke sowie jene Personen, denen an einem solchen Grundstück ein im Privatrecht begründetes dingliches Recht, das zum Gebrauch oder zur Nutzung des Grundstückes berechtigt, oder als Teilwaldbberechtigten ein öffentlich-rechtliches Nutzungsrecht zusteht, eine Änderung des Bauvorhabens hinsichtlich der Straßentrasse - unbeschadet des Paragraph 44, Absatz 4, - und der technischen Ausgestaltung der Straße beantragen, sofern dadurch die Beanspruchung ihrer Grundstücke vermieden oder verringert werden kann.

Gemäß Abs. 2 dieser Bestimmung hat die Behörde bei der Erteilung der Straßenbaubewilligung einem Antrag nach Abs. 1 Rechnung zu tragen, soweit die beantragte Änderung. Gemäß Absatz 2, dieser Bestimmung hat die Behörde bei

der Erteilung der Straßenbaubewilligung einem Antrag nach Absatz eins, Rechnung zu tragen, soweit die beantragte Änderung

1. "a)Litera a

den Erfordernissen nach § 37 Abs. 1 entspricht und den Erfordernissen nach Paragraph 37, Absatz eins, entspricht und

2. b)Litera b

mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand durchgeführt werden kann."

Die Behörde hat bei der Beurteilung eines Antrages nach Abs. 1 die aus der beantragten Änderung sich ergebende Beanspruchung anderer Grundstücke angemessen zu berücksichtigen. Die Behörde hat bei der Beurteilung eines Antrages nach Absatz eins, die aus der beantragten Änderung sich ergebende Beanspruchung anderer Grundstücke angemessen zu berücksichtigen.

Gemäß § 44 Abs. 2 leg. cit. ist das Ansuchen abzuweisen, wenn das Bauvorhaben den Erfordernissen nach § 37 Abs. 1 nicht entspricht. Soweit die Trasse einer Straße durch die Festlegungen des Flächenwidmungsplanes oder des Bebauungsplanes bestimmt ist, ist die Behörde gemäß § 44 Abs. 4 Tir. StrG bei der Erteilung der Straßenbaubewilligung daran gebunden. Gemäß Paragraph 44, Absatz 2, leg. cit. ist das Ansuchen abzuweisen, wenn das Bauvorhaben den Erfordernissen nach Paragraph 37, Absatz eins, nicht entspricht. Soweit die Trasse einer Straße durch die Festlegungen des Flächenwidmungsplanes oder des Bebauungsplanes bestimmt ist, ist die Behörde gemäß Paragraph 44, Absatz 4, Tir. StrG bei der Erteilung der Straßenbaubewilligung daran gebunden.

In der Anlage 2 (Landesstraßenverzeichnis B) Tir. StrG ist die B 182 Brennerstraße (Innsbruck - Steinach am Brenner - Gries am Brenner/Staatsgrenze am Brennerpass) angeführt.

Die Beschwerdeführer machen geltend, dass das vorliegende Straßenbauvorhaben hauptsächlich dem Bau des Brenner Basistunnels diene und mit diesem in einem sachlichen und räumlichen Zusammenhang stehe. Die Straßenverlegung sei für die Baustelleneinrichtung bzw. für die Baustraßen im Zusammenhang mit der Errichtung des Brenner Basistunnels erforderlich, um vor dem Portal des künftigen Zufahrtstunnels eine größere zusammenhängende Fläche zu erhalten. Das UVP-Gesetz sei nicht nur bei Vorliegen eines Vorhabens im Sinne der Anlage 1 dieses Gesetzes anzuwenden, sondern insbesondere auch dann, wenn andere Maßnahmen in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit einem UVP-pflichtigen Bauvorhaben stünden. Es stehe außer Zweifel, dass der Brenner Basistunnel UVP-pflichtig sei. Da zu einem einheitlichen Gesamtvorhaben sämtliche UVP-pflichtigen Maßnahmen in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang zum Vorhaben gemäß Anlage 1 zum UVP-G zählten, bedeute dies, dass auch die verfahrensgegenständlichen Maßnahmen, die zweifellos in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang zum Bau des Brenner Basistunnels stünden, diesem einheitlichen Gesamtvorhaben zuzurechnen und damit UVP-pflichtig seien. Das Straßenbauvorhaben sei mit dem Projekt des Brenner Basistunnels als einheitliches Gesamtvorhaben im Sinne des § 2 Abs. 3 UVP-Gesetz zu qualifizieren. Über den gegenständlichen Antrag wäre gemäß § 24 UVP-G von der zuständigen UVP-Behörde, das sei der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, zu entscheiden gewesen. Selbst wenn man aber gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G von einer Zuständigkeit der belangten Behörde ausginge, dürfte gemäß § 24 Abs. 10 UVP-G vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß § 23a oder § 23b unterlägen, die Genehmigung nicht erteilt werden. Weiters hätte die belangte Behörde § 24 Abs. 6 UVP-G mitzuberücksichtigen bzw. § 24b Abs. 1 bis Abs. 13 und 14 UVP-G anzuwenden gehabt. Die Beschwerdeführer machen geltend, dass das vorliegende Straßenbauvorhaben hauptsächlich dem Bau des Brenner Basistunnels diene und mit diesem in einem sachlichen und räumlichen Zusammenhang stehe. Die Straßenverlegung sei für die Baustelleneinrichtung bzw. für die Baustraßen im Zusammenhang mit der Errichtung des Brenner Basistunnels erforderlich, um vor dem Portal des künftigen Zufahrtstunnels eine größere zusammenhängende Fläche zu erhalten. Das UVP-Gesetz sei nicht nur bei Vorliegen eines Vorhabens im Sinne der Anlage 1 dieses Gesetzes anzuwenden, sondern insbesondere auch dann, wenn andere Maßnahmen in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit einem UVP-pflichtigen Bauvorhaben stünden. Es stehe außer Zweifel, dass der Brenner Basistunnel UVP-pflichtig sei. Da zu einem einheitlichen Gesamtvorhaben sämtliche UVP-pflichtigen Maßnahmen in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang zum Vorhaben gemäß Anlage 1 zum UVP-G zählten, bedeute dies, dass auch die verfahrensgegenständlichen Maßnahmen, die zweifellos in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang zum Bau des Brenner Basistunnels stünden, diesem einheitlichen Gesamtvorhaben zuzurechnen und damit UVP-pflichtig seien. Das Straßenbauvorhaben sei mit dem Projekt des Brenner Basistunnels als einheitliches Gesamtvorhaben im Sinne des Paragraph 2, Absatz 3, UVP-Gesetz zu

qualifizieren. Über den gegenständlichen Antrag wäre gemäß Paragraph 24, UVP-G von der zuständigen UVP-Behörde, das sei der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, zu entscheiden gewesen. Selbst wenn man aber gemäß Paragraph 24, Absatz 4, UVP-G von einer Zuständigkeit der belangten Behörde ausginge, dürfte gemäß Paragraph 24, Absatz 10, UVP-G vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß Paragraph 23 a, oder Paragraph 23 b, unterlägen, die Genehmigung nicht erteilt werden. Weiters hätte die belangte Behörde Paragraph 24, Absatz 6, UVP-G mitzuberücksichtigen bzw. Paragraph 24 b, Absatz eins bis Absatz 13 und 14 UVP-G anzuwenden gehabt.

Dazu ist Folgendes auszuführen:

Im vorliegenden Beschwerdefall ist das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung BGBl. I Nr. 89/2000 und BGBl. I Nr. 2/2008 (UVP-G 2000) anzuwenden. Im vorliegenden Beschwerdefall ist das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 89 aus 2000, und Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 2 aus 2008, (UVP-G 2000) anzuwenden.

Gemäß § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist ein Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen. Gemäß Paragraph 2, Absatz 2, UVP-G 2000 ist ein Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

Gemäß § 3 Abs. 1 leg. cit. sind Vorhaben, die im Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen. Gemäß Paragraph 3, Absatz eins, leg. cit. sind Vorhaben, die im Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen.

Gemäß Abs. 2 dieser Bestimmung hat die Behörde bei Vorhaben des Anhanges 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesem gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist. Gemäß Absatz 2, dieser Bestimmung hat die Behörde bei Vorhaben des Anhanges 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesem gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist.

§§ 23a und 23b UVP-G 2000 regeln den Anwendungsbereich des Gesetzes für Bundesstraßen bzw. für Hochleistungsstrecken (u.a. gemäß Z. 1 den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, den Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km). Paragraphen 23 a und 23 b UVP-G 2000 regeln den Anwendungsbereich des Gesetzes für Bundesstraßen bzw. für Hochleistungsstrecken (u.a. gemäß Ziffer eins, den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, den Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km).

Die §§ 24 ff UVP-G 2000 kommen in Bezug auf Vorhaben gemäß § 23a leg. cit. oder § 23b leg. cit. zur Anwendung. So sieht § 24 Abs. 1 leg. cit. vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat, wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist. In diesem Genehmigungsverfahren hat er/sie alle jene nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihm, ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in zu vollziehen sind. Die Paragraphen 24, ff UVP-G 2000 kommen in Bezug auf

Vorhaben gemäß Paragraph 23 a, leg. cit. oder Paragraph 23 b, leg. cit. zur Anwendung. So sieht Paragraph 24, Absatz eins, leg. cit. vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat, wenn ein Vorhaben gemäß Paragraph 23 a, oder Paragraph 23 b, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist. In diesem Genehmigungsverfahren hat er/sie alle jene nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihm, ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in zu vollziehen sind.

§ 24h Abs. 6 UVP-G 2000 sieht vor, dass die nach § 24 Abs. 1 leg. cit. zuständige und die übrigen für die Erteilung von Genehmigungen im Sinn des § 2 Abs. 3 zuständigen Behörden die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 dieser Bestimmung anzuwenden haben, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. Paragraph 24 h, Absatz 6, UVP-G 2000 sieht vor, dass die nach Paragraph 24, Absatz eins, leg. cit. zuständige und die übrigen für die Erteilung von Genehmigungen im Sinn des Paragraph 2, Absatz 3, zuständigen Behörden die Absatz eins bis 5, 13 und 14 dieser Bestimmung anzuwenden haben, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.

Gemäß § 24 Abs. 10 leg. cit. dürfen vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß § 23a oder § 23b unterliegen, Genehmigungen nicht erteilt werden und kommt nach Verwaltungsvorschriften getroffenen Anzeigen keine rechtliche Wirkung zu. Entgegen dieser Bestimmung erteilte Genehmigungen können von der sachlich in Betracht kommenden Oberbehörde oder, wenn eine solche nicht vorgesehen ist, von der Behörde, die den Bescheid erlassen hat, innerhalb einer Frist von drei Jahren als nichtig erklärt werden. Gemäß Paragraph 24, Absatz 10, leg. cit. dürfen vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß Paragraph 23 a, oder Paragraph 23 b, unterliegen, Genehmigungen nicht erteilt werden und kommt nach Verwaltungsvorschriften getroffenen Anzeigen keine rechtliche Wirkung zu. Entgegen dieser Bestimmung erteilte Genehmigungen können von der sachlich in Betracht kommenden Oberbehörde oder, wenn eine solche nicht vorgesehen ist, von der Behörde, die den Bescheid erlassen hat, innerhalb einer Frist von drei Jahren als nichtig erklärt werden.

Für die Qualifikation von mehreren Anlagen(teilen) und/oder Projekten als ein Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G ist nach dem Wortlaut dieser Bestimmung maßgeblich, dass sie in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen, es kommt nicht darauf an, ob diese Anlagen(teile) und/oder Projekte unter ein und denselben Tatbestand des Anhanges 1 des UVP-G 2000 fallen (vgl. das hg. Erkenntnis vom 7. September 2004, Zl. 2003/05/0218). Dies muss in gleicher Weise für Vorhaben im Sinne der §§ 23a und 23b UVP-G 2000 gelten. Ein sachlicher Zusammenhang räumlich zusammenhängender Projekte wurde in der hg. Judikatur (vgl. das angeführte hg. Erkenntnis vom 7. September 2004) angenommen, wenn sie in einem derart engen funktionellen Zusammenhang stehen, dass durch ihre kumulative Wirkung Schwellenwerte oder Kriterien von Vorhaben des Anhanges 1 des UVP-G 2000 erreicht bzw. erfüllt werden. Für die Qualifikation von mehreren Anlagen(teilen) und/oder Projekten als ein Vorhaben im Sinne des Paragraph 2, Absatz 2, UVP-G ist nach dem Wortlaut dieser Bestimmung maßgeblich, dass sie in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen, es kommt nicht darauf an, ob diese Anlagen(teile) und/oder Projekte unter ein und denselben Tatbestand des Anhanges 1 des UVP-G 2000 fallen vergleiche , das hg. Erkenntnis vom 7. September 2004, Zl. 2003/05/0218). Dies muss in gleicher Weise für Vorhaben im Sinne der Paragraphen 23 a und 23 b UVP-G 2000 gelten. Ein sachlicher Zusammenhang räumlich zusammenhängender Projekte wurde in der hg. Judikatur vergleiche , das angeführte hg. Erkenntnis vom 7. September 2004) angenommen, wenn sie in einem derart engen funktionellen Zusammenhang stehen, dass durch ihre kumulative Wirkung Schwellenwerte oder Kriterien von Vorhaben des Anhanges 1 des UVP-G 2000 erreicht bzw. erfüllt werden.

Anhang 1 Z. 9 Spalte 1 UVP-G 2000 sieht betreffend Straßen, die keine Bundesstraßen sind, vor, dass der Neubau von Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte von einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km bzw. der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit der angeführten Mindestlänge und einer bestimmten durchschnittlichen Verkehrsbelastung in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren und die Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn mit der angeführten Mindestlänge UVPpflichtig sind. In Spalte 2 des Anhanges 1 Z. 9 UVP-G 2000 ist der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km bei einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren erfasst, während unter Spalte 3 des Anhanges 1 Z. 9 lit. g und k u. a. der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte fällt, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C bzw. B oder D berührt wird und weitere Voraussetzungen vorliegen. Anhang 1 Ziffer 9, Spalte 1 UVP-G 2000 sieht betreffend

Straßen, die keine Bundesstraßen sind, vor, dass der Neubau von Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte von einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km bzw. der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit der angeführten Mindestlänge und einer bestimmten durchschnittlichen Verkehrsbelastung in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren und die Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn mit der angeführten Mindestlänge UVPpflichtig sind. In Spalte 2 des Anhanges 1 Ziffer 9, UVP-G 2000 ist der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km bei einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren erfasst, während unter Spalte 3 des Anhanges 1 Ziffer 9, Litera g und k u. a. der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte fällt, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C bzw. B oder D berührt wird und weitere Voraussetzungen vorliegen.

Das verfahrensgegenständliche Straßenprojekt stellt die Verlegung bzw. den Neubau eines Teilabschnittes einer sonstigen Straße im Sinne des Anhanges 1 des UVP-G auf einer Länge von 700 m dar. Diese Verlegung findet nicht in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorien B oder D im Sinne des Anhanges 1 Z. 9 lit. h UVP-G 2000 statt. Diese Verlegung der B 182 Brennerstraße, die mit dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz, BGBl. I Nr. 50/2002, als Bundesstraße aufgelassen wurde und nunmehr eine Landesstraße ist, stellt für sich jedenfalls kein UVP-pflichtiges Vorhaben gemäß dem UVP-G 2000 dar. Ein Grund für dieses Straßenprojekt ist es, durch die Verlegung der Straße Raum für Baustelleneinrichtungen vor dem Zufahrtstor zum Brenner Basistunnel für den Bau des Tunnels zu schaffen. Abgesehen davon, dass das Projekt auch den mit dem Brenner Basistunnel nicht zusammenhängenden Zweck verfolgt, eine neue Brücke über die Sill zu errichten, erscheint bei dem weiteren Zweck, durch die Verlegung der Straße Raum für Baustelleneinrichtungen vor dem Zufahrtstor zum Brenner Basistunnel zu schaffen, der Zusammenhang nicht enger, als er bei bloßen, nicht UVP-pflichtigen Vorarbeiten gesehen wird (vgl. das hg. Erkenntnis vom 23. September 2002, Zl. 2000/05/0127; vgl. auch Baumgartner/Petek, UVP-G 2000

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 58f), weshalb ein sachlicher Zusammenhang im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 des verfahrensgegenständlichen Straßenprojektes mit dem Brenner Basistunnel nicht angenommen werden kann. Die §§ 24 ff UVP-G 2000, die Regelungen für das UVP-Verfahren für Vorhaben betreffend Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken (§§ 23a und 23b UVP-G 2000) treffen und die von den Beschwerdeführern ins Treffen geführt werden, kommen somit im vorliegenden Fall nicht zur Anwendung. Das verfahrensgegenständliche Straßenprojekt stellt die Verlegung bzw. den Neubau eines Teilabschnittes einer sonstigen Straße im Sinne des Anhanges 1 des UVP-G auf einer Länge von 700 m dar. Diese Verlegung findet nicht in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorien B oder D im Sinne des Anhanges 1 Ziffer 9, Litera h, UVP-G 2000 statt. Diese Verlegung der B 182 Brennerstraße, die mit dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 50 aus 2002,, als Bundesstraße aufgelassen wurde und nunmehr eine Landesstraße ist, stellt für sich jedenfalls kein UVP-pflichtiges Vorhaben gemäß dem UVP-G 2000 dar. Ein Grund für dieses Straßenprojekt ist es, durch die Verlegung der Straße Raum für Baustelleneinrichtungen vor dem Zufahrtstor zum Brenner Basistunnel für den Bau des Tunnels zu schaffen. Abgesehen davon, dass das Projekt auch den mit dem Brenner Basistunnel nicht zusammenhängenden Zweck verfolgt, eine neue Brücke über die Sill zu errichten, erscheint bei dem weiteren Zweck, durch die Verlegung der Straße Raum für Baustelleneinrichtungen vor dem Zufahrtstor zum Brenner Basistunnel zu schaffen, der Zusammenhang nicht enger, als er bei bloßen, nicht UVP-pflichtigen Vorarbeiten gesehen wird vergleiche das hg. Erkenntnis vom 23. September 2002, Zl. 2000/05/0127; vergleiche auch Baumgartner/Petek, UVP-G 2000

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 58f), weshalb ein sachlicher Zusammenhang im Sinne des Paragraph 2, Absatz 2, UVP-G 2000 des verfahrensgegenständlichen Straßenprojektes mit dem Brenner Basistunnel nicht angenommen werden kann. Die Paragraphen 24, ff UVP-G 2000, die Regelungen für das UVP-Verfahren für Vorhaben betreffend Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken (Paragraphen 23 a und 23 b UVP-G 2000) treffen und die von den Beschwerdeführern ins Treffen geführt werden, kommen somit im vorliegenden Fall nicht zur Anwendung. Weiters wird in der Beschwerde geltend gemacht, die Behörde hätte sich mit den Einwendungen betreffend die Änderung der Trasse gemäß § 43 Tir. StrG nicht ausreichend auseinander gesetzt. Im angefochtenen Bescheid werde dazu lediglich festgestellt, dass eine Änderung der Trasse unwirtschaftlich wäre, weil Hangsicherungsmaßnahmen vorgenommen hätten werden müssen und die Straßenanlage durch Steinschlag oder umfallende Bäume wesentlich gefährdeter wäre. Eine fachliche Stellungnahme dazu habe im Verfahren nicht stattgefunden. Das Ermittlungsverfahren hätte konkrete Hinweise für die Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens in der gewählten Form bringen müssen bzw. hätte der beigezogene Amtssachverständige zur Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens

entsprechendes darlegen müssen. Weiters wird in der Beschwerde geltend gemacht, die Behörde hätte sich mit den Einwendungen betreffend die Änderung der Trasse gemäß Paragraph 43, Tir. StrG nicht ausreichend auseinander gesetzt. Im angefochtenen Bescheid werde dazu lediglich festgestellt, dass eine Änderung der Trasse unwirtschaftlich wäre, weil Hangsicherungsmaßnahmen vorgenommen hätten werden müssen und die Straßenanlage durch Steinschlag oder umfallende Bäume wesentlich gefährdeter wäre. Eine fachliche Stellungnahme dazu habe im Verfahren nicht stattgefunden. Das Ermittlungsverfahren hätte konkrete Hinweise für die Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens in der gewählten Form bringen müssen bzw. hätte der beigezogene Amtssachverständige zur Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens entsprechendes darlegen müssen.

Dieses Vorbringen bezieht sich auf die von der Zweitbeschwerdeführerin beantragte Verlegung der Trasse weiter nach Westen. Der technische Amtssachverständige für den Straßenbau hat sich in der mündlichen Verhandlung damit auch auseinander gesetzt und - wie eingangs dargelegt - die Ansicht vertreten, dass die Trasse entsprechend den Entwurfparametern (Mindestradien 200 m) so geplant worden sei, dass sie so nah wie möglich an der westseitigen Hangflanke entlangführe. Eine weitere Verschiebung Richtung Hang würde die Schutzinteressen der Straße durch eine erhöhte Steinschlaggefährdung negativ beeinträchtigen. Auf Grund des Erfordernisses der Einhaltung der Entwurfparameter könnte nach Ansicht dieses Amtssachverständigen die Trasse auch nur im unmittelbaren Nahebereich der Querung der Sill auf einer Länge von ca. 50 m zum Hang gerückt werden. Dies hätte jedoch eine Verschiebung der geplanten Straßentrasse in Richtung Westen auch zwischen Profil 23 und dem Baulosende zur Folge, was auch eine erhöhte Grundinanspruchnahme erforderlich machen würde. Gestützt auf diese Stellungnahme des technischen Amtssachverständigen für den Straßenbau hat die belangte Behörde in nicht zu beanstandender Weise die von der Zweitbeschwerdeführerin beantragte Änderung des Trassenverlaufes im Lichte der Kriterien des § 43 Abs. 2 Tir. StrG abgelehnt. Sie hat sich mit dem Antrag der Zweitbeschwerdeführerin auf Änderung der Trasse ausreichend auseinander gesetzt. Dieses Vorbringen bezieht sich auf die von der Zweitbeschwerdeführerin beantragte Verlegung der Trasse weiter nach Westen. Der technische Amtssachverständige für den Straßenbau hat sich in der mündlichen Verhandlung damit auch auseinander gesetzt und - wie eingangs dargelegt - die Ansicht vertreten, dass die Trasse entsprechend den Entwurfparametern (Mindestradien 200 m) so geplant worden sei, dass sie so nah wie möglich an der westseitigen Hangflanke entlangführe. Eine weitere Verschiebung Richtung Hang würde die Schutzinteressen der Straße durch eine erhöhte Steinschlaggefährdung negativ beeinträchtigen. Auf Grund des Erfordernisses der Einhaltung der Entwurfparameter könnte nach Ansicht dieses Amtssachverständigen die Trasse auch nur im unmittelbaren Nahebereich der Querung der Sill auf einer Länge von ca. 50 m zum Hang gerückt werden. Dies hätte jedoch eine Verschiebung der geplanten Straßentrasse in Richtung Westen auch zwischen Profil 23 und dem Baulosende zur Folge, was auch eine erhöhte Grundinanspruchnahme erforderlich machen würde. Gestützt auf diese Stellungnahme des technischen Amtssachverständigen für den Straßenbau hat die belangte Behörde in nicht zu beanstandender Weise die von der Zweitbeschwerdeführerin beantragte Änderung des Trassenverlaufes im Lichte der Kriterien des Paragraph 43, Absatz 2, Tir. StrG abgelehnt. Sie hat sich mit dem Antrag der Zweitbeschwerdeführerin auf Änderung der Trasse ausreichend auseinander gesetzt.

Die Beschwerde war gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. Die Beschwerde war gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen.

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 17. August 2010

Schlagworte

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

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2010:2009060019.X00

Im RIS seit

30.09.2010

Zuletzt aktualisiert am

13.02.2012

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at