

TE Vfgh Erkenntnis 2002/6/26 V73/01

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 26.06.2002

Index

96 Straßenbau

96/01 Bundesstraßengesetz 1971

Norm

B-VG Art18 Abs2

B-VG Art139 Abs1 / Allg

B-VG Art139 Abs1 / Individualantrag

B-VG Art139 Abs1 / Prüfungsmaßstab

EMRK Art6 Abs1 / Allg

EMRK Art6 Abs1 / Verfahrensgarantien

BStG 1971

BStG 1971 §4 Abs1

TrassenV, BGBl II 352/2000, betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der B 301 Wiener Südrand Straße

UVP-G 2000

UVP-G 2000 §9 Abs4

UVP-G 2000 §19 Abs3

UVP-G 2000 §19 Abs4

UVP-G 2000 §24

UVP-G 2000 §24 Abs11

UVP-G 2000 §24c

UVP-G 2000 §24f

UVP-G 2000 §24h

Wr UmweltschutzG §1, §3

Leitsatz

Abweisung des Antrags von Bürgerinitiativen und Grundeigentümern auf Aufhebung der Trassenverordnung der B 301 Wiener Südrand Straße im Bereich Vösendorf-Schwechat; keine normative Qualität der Projektunterlagen und Entscheidungsgründe; Festsetzung begleitender Maßnahmen außerhalb der Verordnung zur Vermeidung schwerwiegender Umweltbelastungen notwendig; ausreichende Berücksichtigung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung bei Erlassung der Verordnung; keine isolierte Betrachtung der verordneten Trasse; vertretbare Verkehrsprognose; keine Verletzung der Verfahrensgarantien der Menschenrechtskonvention; keine Befangenheit der mit der Erstellung des Gutachtens betrauten Sachverständigen; keine Verfahrensfehler

Spruch

Der Antrag wird abgewiesen.

Begründung

Entscheidungsgründe:

I. Die Strecke der durch die Novelle BGBl. 165/1986 erstmals in das Verzeichnis 3 - Bundesstraßen des Bundesstraßengesetzes (BStG) 1971 aufgenommenen B 301 Wiener Südrand Straße ist (nach einer Änderung durch die Novelle BGBl. I 31/1997) aufgrund der Novelle BGBl. I 182/1999 wie folgt beschrieben:

"B 301 Wiener Südrand Knoten Vösendorf (A 2, A 21) -

Straße Knoten Schwechat (A 4) - Wien

[Albern - Lobau/Ölhafen (B 305) -

Knoten Kaisermühlen (A 22, A 23)]

(siehe Anmerkung 18)".

Die Anmerkung 18 lautet:

"Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen dürfen im Freilandbereich nur in Form besonderer Anschlußstellen ausgeführt werden (§§2 Abs1 litc und 26 Abs1)."

1. Mit der nunmehr vor dem Verfassungsgerichtshof angefochtenen Verordnung BGBl. II 352/2000 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Straßenverlauf der B 301 Wiener Südrand Straße (seit 1. April 2002: S 1 Wiener Außenring Schnellstraße; dazu Pkt. V. B.2.) im Bereich der Gemeinden Vösendorf, Hennersdorf, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Schwechat und Wien wie folgt bestimmt:

"Auf Grund des §4 Abs1 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 182/1999, und des dritten Abschnittes des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G), BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 89/2000, wird verordnet:

Der Straßenverlauf des Abschnittes 'Vösendorf-Schwechat' im Zuge der B 301 Wiener Südrand Straße wird im Bereich der Gemeinden Vösendorf, Hennersdorf, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Schwechat und Wien wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Straßentrasse beginnt im Knoten Vösendorf in Verlängerung der A 21 Wiener Außenring Autobahn mit Rampen von und zur A 2 Süd Autobahn, verschwenkt in der Folge nach Norden und unterfährt in einem Tunnel das Ortsgebiet von Vösendorf. Nördlich von Vösendorf verläuft die Trasse in einem Rechtsbogen um anschließend in etwa parallel zur Landesgrenze Wien-Niederösterreich zu liegen. Hier verläuft die Trasse in West-Ost-Richtung, unterfährt die Bahnlinie der ÖBB Meidling-Wiener Neustadt ('Pottendorfer Linie') und das Areal des projektierten Güterterminals Inzersdorf-Metzgerwerke, umfährt in einem Tunnel das Ortsgebiet von Leopoldsdorf im Norden. Danach folgt die Trasse weiter im wesentlichen der Landesgrenze, umfährt das Umspannwerk Wien Südost im Süden und quert anschließend die Bahnlinien der ÖBB Wien/Aspangbahnhof-Felixdorf ('Aspangbahn') und Wien/Süd-Nickelsdorf ('Ostbahn') südlich der Klederinger Umkehrschleife. Der Ortsraum von Schwechat-Rannersdorf und somit das Schwechattal wird mit einem Tunnel unterfahren. In der Folge verschwenkt die Trasse nach Norden, unterfährt östlich von Schwechat das Kreuzungsplateau der B 9 Preßburger Straße und B 10 Budapester Straße und bindet nach der Brücke über die 'Flughafenschnellbahn' in den bestehenden Zubringer zum Knoten Schwechat mit Anbindung an die A 4 Ost Autobahn ein. - Die bestehende Anschlussstelle Mannswörth wird durch die Errichtung zweier zusätzlicher Rampen von und zur Mannswörther Straße niveaufrei ausgebaut.

Im einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Straßentrasse aus den Planunterlagen (Plan Nr. 11.100.001-013 im Maßstab 1 : 2000 und Übersichtsplan Nr. 11.100.101 im Maßstab 1 : 20 000) zu ersehen. - Die Festlegung der Straßenachse erfolgt auf Grundlage des vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (nunmehr Verkehr, Innovation und Technologie) mit Erlass Zl. 812.301/43-VI/B/6/97 vom 30. Jänner 1998 genehmigten Einreichprojektes 1997 mit der Änderung Zl. 812.301/35-III/6/00 vom 19. September 2000.

Die vorgenannten Planunterlagen, Projektunterlagen sowie die Beilagen 1 und 2 zum Erlass Zl. 812 301/38-III/6/00 vom 16. Oktober 2000, welche die schriftliche Darlegung der wesentlichen Entscheidungsgründe unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten, Stellungnahmen, Ergebnis der öffentlichen Erörterung) und der daraus resultierenden Auflagen - soweit sie nicht in die Zuständigkeit der 'mitwirkenden' Behörden im Sinne des UVP-G fallen -

enthalten, liegen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Sektion III, Abteilung 6, Zimmer 81 im Regierungsgebäude, 1010 Wien, Stubenring 1, beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, beim Magistrat der Stadt Wien (MA 18 und MA 28) sowie bei den Gemeinden Vösendorf, Hennersdorf, Lanzendorf, Leopoldsdorf und Schwechat zur öffentlichen Einsicht auf.

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

2.1. Diese Verordnung ist gemäß §4 Abs1 BGBIG mangels anderslautender Anordnung am 11. November 2000, dem ihrer Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag, in Kraft getreten und wurde ihrer Promulgationsklausel zufolge auf der Grundlage des BStG 1971, BGBl. 286 idF BGBl. I 182/1999, und des (dritten Abschnittes des) Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G) 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I 89/2000, erlassen.

2.2. Aus den in der Verordnung bezogenen Planunterlagen ergibt sich, daß die projektierte Straße in ihrem Mittelteil (zwischen km 5 und km 9,5) überwiegend über Wiener Gemeindegebiet führen soll.

2.3. Die im vorletzten Absatz der Verordnung angesprochene Beilage 1 zum "Erlass Zl. 812.301/38-III/6/00 vom 16. Oktober 2000" enthält die schriftliche Darlegung der wesentlichen Entscheidungsgründe (vgl. §24h Abs4 UVP-G 2000); diese lauten wie folgt:

"Die B 301 Wiener Südrand Straße ist mit der Beschreibung:

'Knoten Vösendorf (A 2, A 21) - Knoten Schwechat (A 4) - Wien [Albern-Lobau/Ölhafen (B 305) - Knoten Kaisermühlen (A 22, A 23) im Verzeichnis 3 zum Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. I Nr. 182/1999 (BStG 1971) enthalten. Die entsprechende Trassenfestlegung durch Verordnung gemäß §4 Abs1 BStG 1971 ist als Auftrag des Gesetzgebers vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach den Bestimmungen des BStG und des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. I Nr. 89/2000 (UVP-G) durchzuführen. Der Entscheidung über die Trassenführung ging ein jahrzehntelanger Planungsprozess voraus, welcher in ständigem Kontakt mit den betroffenen Bundesländern und den berührten Gemeinden betrieben wurde und mit der Genehmigung des Einreichprojektes, welches der öffentlichen Auflage zugrunde gelegt wurde, abgeschlossen werden konnte. Während der sechswöchigen öffentlichen Auflage gemäß §4 Abs5 des BStG 1971 und des §24 Abs6 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G) wurden insgesamt 334 schriftliche Äußerungen (darunter Eingaben von 29 Bürgerinitiativen mit ca. 8.900 unterstützenden Unterschriften) abgegeben, in welchen u. a. Einsprüche gegen die Straße selbst, gegen die Trassenentscheidung und gegen die Trassenführung erhoben wurden, aber auch Änderungen des Projektes und zusätzliche Umweltschutzmaßnahmen verlangt wurden. Das Ergebnis der öffentlichen Auflage und die darauf bezugnehmenden Ausführungen der ÖSAG (als Projektwerber) wurden den Sachverständigen zur Berücksichtigung bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens übermittelt. Das in der Folge erstellte Umweltverträglichkeitsgutachten hat die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Bauvorhabens, wenn auch unter Auflistung von Vorschlägen, Darlegungen und fachlichen Aussagen (von den Sachverständigen als 'zwingende bzw. empfohlene Maßnahmen oder Kontrollmaßnahmen' bezeichnet) bestätigt. Im Rahmen der öffentlichen Erörterung wurde über das Vorhaben und die Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten ausführlich diskutiert und dazu noch ergänzende schriftliche Äußerungen abgegeben bzw. nachgereicht.

Den Wünschen und Forderungen nach Verbesserungen der Trassenführung, welche auch von den berührten Gemeinden unterstützt wurden, hat die ÖSAG als Projektwerber auf ihre Auswirkungen geprüft und letztendlich eine Projektänderung mit zwei zusätzlichen Trassenabsenkungen in Lanzendorf und Schwechat dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorgelegt. Hingegen hat sie eine Trassenabsenkung im Bereich Vösendorf aus hydrogeologischer Sicht und kleinere Trassenverschiebungen wegen des damit verbundenen Heranrückens an bestehende Verbauung aber auch eine ca. 1,5 km langen Überdeckung im Bereich Rustenfeld aus Lärmschutzgründen, welche nach Ansicht der Sachverständigen nicht erforderlich ist, nicht weiter verfolgt. - Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat die betroffenen Gemeinden, die Umweltschutzverbände, die Vertreter der Bürgerinitiativen, aber auch die Sachverständigen, welche das Umweltverträglichkeitsgutachten gemeinsam erstellt haben, von dieser von der ÖSAG beabsichtigten Projektänderung und den Umsetzungen der im

Umweltverträglichkeitsgutachten angeführten Maßnahmen sowie den dazu angestellten Überlegungen im Rahmen von Informationsveranstaltungen mit Diskussionsmöglichkeit in Kenntnis gesetzt, informiert und aufgrund der unbestrittenen Verbesserungen gegenüber dem Einreichprojekt, diese Projektänderung anschliessend genehmigt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde hat der grundsätzlichen Forderung, [das] gegenständliche Bauvorhaben nicht weiterzuverfolgen, weil die 0-Variante (keine B 301) verbunden mit Ausbau und Förderung des öffentlichen Verkehrs bei entsprechender Umschichtung der finanziellen Mittel von Straße auf den öffentlichen Verkehr (rechtlich gar nicht möglich, weil ASFINAG-Mittel nur für bestimmte - nicht einmal für alle - Bundesstraßen verwendet werden dürfen) die umweltverträglichste Lösung darstellen würde, nicht Rechnung getragen, weil ein Auftrag des Gesetzgebers nach Umsetzung des im Verzeichnis 3 zum BStG 1971 beschriebenen Straßenzuges B 301 Wiener Südrand Straße besteht und dieser Auftrag nur vom Gesetzgeber durch Streichung der B 301 im Rahmen einer Novellierung des BStG aufgehoben werden könnte. - Unabhängig von dieser rechtlichen Bewertung hat sich der Sachverständige für Straßen- und Verkehrsplanung mit dem 'Gegengutachten' des Institutes für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU-Wien ausführlich auseinandergesetzt und sowohl in seinen Ausführungen anlässlich der öffentlichen Erörterung als auch in seiner diesbezüglich nachgereichten schriftlichen Stellungnahme die Nichtersetzbarkeit der B 301 allein durch Maßnahmen im öffentlichen Nahverkehr bestätigt.

Den Forderungen die Trassenführung betreffend wurde in Teilbereichen - wie bereits ausgeführt - durch eine Projektänderung und den Befürchtungen bezüglich der negativen Auswirkungen der Anschlussstelle Rothneusiedl auf das bestehende nachgeordnete Straßennetz durch Herausnahme dieser Anschlussstelle aus der gegenständlichen Trassenverordnung Rechnung getragen.

Durch die zwischenzeitlich erfolgte Novellierung des UVP-Gesetzes wurde im §24h Abs6 eine Enteignungsmöglichkeit für die Durchführung von Maßnahmen, die nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens bilden, geschaffen, sodass die Umsetzung von behördlich festgelegten Bedingungen und Auflagen - auch ohne dass dafür in den einzelnen Materiengesetzen eine Enteignungsmöglichkeit besteht - sichergestellt ist.

Zusammenfassend ist festzuhalten:

1. Aufgrund des Gesetzesauftrages ist eine Trassenfestlegung durchzuführen (Variante 0 ist nur für die Beurteilung der negativen und positiven Auswirkungen der vorgesehenen Trassenführung gegenüber dem Ist-Stand heranzuziehen).
2. Der der Beurteilung der vorgesehenen Trassenführung im Umweltverträglichkeitsgutachten zugrunde gelegte Planfall 3 ist hinsichtlich der begleitenden Maßnahmen im öffentlichen Verkehr schon teilweise umgesetzt bzw. in der Umsetzungsphase. Sollten einige wenige dieser begleitenden Maßnahmen nicht gesetzt werden oder das aus diese[n] Maßnahmen resultierende Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht entsprechend angenommen werden und damit eine durch die stärkere Verkehrsbelastung bedingte größere Umweltbelastung auftreten, so müßte auf diese entweder durch zusätzliche Schutzmaßnahmen oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Vorschreibungen der Straßenaufsichtsbehörde) reagiert werden. - Die Planungsarbeiten für die lokalen Ortsumfahrungen im Zuge von Bundesstraßen sind soweit gediehen, dass im nächsten Jahr mit den Trassenfestlegungsverfahren unter Berücksichtigung der Bestimmungen des UVP-G begonnen werden kann.
3. Das gegenständliche Bauvorhaben stellt neben der A 23 eine zusätzliche Verbindung zwischen der A 2 Süd Autobahn und der A 4 Ost Autobahn her und könnte auch ohne weitere Anschlüsse diese Verbindungsfunktion erfüllen und damit die A 23, aber auch die B 11, die in den letzten Jahren verstärkt vom Durchzugsverkehr zwischen Schwechat und Mödling in Anspruch genommen wird, entlasten.
4. Zum Vorwurf, die Umweltauswirkungen der beabsichtigten Anschlussstellen der B 301 nicht ausreichend in der Beurteilung der Umweltverträglichkeitsprüfung nachgewiesen bzw. u[n]zureichende Daten vorgelegt zu haben, ist festzuhalten, dass für jede einzelne der Anschlussstellen ein gesondertes Trassenfestlegungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss, bei welche[m] sowohl auf die Auswirkungen auf das bestehende nachgeordnete Straßennetz als auch auf das Verkehrsaufkommen auf der B 301 in Bezug auf die Umweltverträglichkeit eingegangen werden muß. Dies gilt besonders für die aufgrund des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung aus der gegenständlichen Trassenfestlegung herausgenommene Anschlussstelle Rothneusiedl, deren Umweltverträglichkeit voraussichtlich nur durch zusätzliche Schutzmaßnahmen oder auch bauliche Veränderungen bzw. Neuplanungen im nachgeordneten Straßennetz gewährleistet sein kann.

5. Dasselbe gilt natürlich auch für die Verlängerung der B 301 über die Donau mit Fortsetzung über die künftige B 305 Wiener Nordostrand Straße zur A 5 Nord Autobahn. Diese neu herzustellenden Straßen bzw. Straßenabschnitte sind einem Trassenfestlegungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung, in welche auch die Auswirkungen auf das bestehende Straßennetz einzufließen haben, zu unterziehen.

6. Die Befürchtungen bzw. Behauptungen, dass die der Beurteilung der Umweltverträglichkeit im Umweltverträglichkeitsgutachten für die einzelnen Teilabschnitte der

B 301 (bereits unter Berücksichtigung des verstärkten Verkehrsaufkommens durch die zusätzlichen Anschlussstellen) zugrunde gelegten Verkehrsprognosen zu nieder angesetzt wären und damit die im Umweltverträglichkeitsgutachten bestätigte Umweltverträglichkeit wegen der damit verbundenen zusätzlichen Umweltbelastungen nicht mehr gegeben wäre, sind unbegründet. Schon im Rahmen des Baues werden durch die Verlegung von Lichtwellenleiterrohre[n] die technischen Voraussetzungen geschaffen, um gegebenenfalls mittels entsprechender Überwachung solche Überschreitungen festzustellen und den Verkehrsfluss sowie die Anzahl der Kraftfahrzeuge durch verkehrslenkende Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Zugangsbeschränkungen etc.) von Seiten der Straßenaufsichtsbehörde regeln zu können.

7. Durch die Trassenabsenkungen in den Bereichen Lanzendorf und Schwechat konnten zusätzliche Verbesserungen der Umweltsituation herbeigeführt werden.

8. Zusammen mit den in der Beilage 2 enthaltenen Ausführungen über die Umsetzung der 'zwingenden bzw. erforderlichen Maßnahmen oder Kontrollmaßnahmen' ist sichergestellt, dass die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten, Stellungnahmen, Ergebnis der öffentlichen Erörterung und die von der ÖSAG dazu abgegebenen Stellungnahmen) in die Beurteilung eingeflossen sind und damit bei der Entscheidung der Trassenfestlegung berücksichtigt wurden.

Unter Berücksichtigung dieser Ausführungen sowie des öffentlichen Interesses sind die Voraussetzungen für die Erlassung einer Trassenverordnung gemäß §4 Abs1 BStG 1971 und §24h UVP-G gegeben."

2.4. Die ebenfalls in der Verordnung bezogene Beilage 2 zum "Erlass Zl. 812.301/38-III/6/00 vom 16. Oktober 2000" wiederum enthält eine nach 22 Schutzgütern getrennte "Aufstellung der Einzelmaßnahmen mit Vorschreibungen" zur "Umsetzung der 'zwingenden bzw. empfohlenen Maßnahmen sowie der Kontrollmaßnahmen' des Umweltverträglichkeitsgutachtens", wobei sich diese Vorschreibungen der Art nach in "Auflage[n] durch die UVP-Behörde (BMVIT) an die ÖSAG", "allfällige Auflage[n] durch eine 'mitwirkende' Behörde mangels Zuständigkeit der UVP-Behörde", welche aber für den Fall, daß "entgegen der Rechtsansicht der UVP-Behörde keine Zuständigkeit einer 'mitwirkenden' Behörde gemäß §24h Abs5 UVP-G gegeben sein [soll], ... einer nochmaligen Prüfung durch die UVP-Behörde unterzogen und ... durch die UVP-Behörde gegebenenfalls ergänzt werden", weiters in "Auflage[n] durch die UVP-Behörde, sofern eine 'mitwirkende' Behörde nichts anderes vorschreibt" und "Auflage[n] durch die UVP-Behörde in geänderter bzw. ergänzter Form" gliedern; bei einzelnen dort angeführten Maßnahmen unterblieb unter Angabe von Gründen eine Vorschreibung, allenfalls wurde eine Empfehlung ausgesprochen.

II. Mit einem auf §24 Abs11 UVP-G 2000 gestützten, am 16. Juli 2001 beim Verfassungsgerichtshof eingebrachten Antrag begehrt die Wiener Umweltschutzrechtsanwaltschaft die Aufhebung der - oben (Pkt. I.1.) im Wortlaut wiedergegebenen - Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der B 301 Wiener Südrand Straße im Bereich der Gemeinden Vösendorf, Hengersdorf, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Schwechat und Wien, BGBl. II 352/2000, als gesetzwidrig.

1.1. Zu ihrer Antragslegitimation brachte die Wiener Umweltschutzrechtsanwaltschaft (zunächst nur) vor, daß nach dem im §24 Abs11 UVP-G verwiesenen §19 Abs3 leg.cit. der Umweltschutzanwalt als (Legal-)Partei genannt und damit ihre Antragsberechtigung gegeben sei.

1.2. Dem hielt der zur Vertretung der angefochtenen Verordnung vor dem Verfassungsgerichtshof berufene Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in seiner Äußerung vom 14. September 2001 unter Bezugnahme auf das die Wiener Umweltschutzrechtsanwaltschaft einrichtende Wiener Umweltschutzgesetz, LGBl. für das Land Wien 25/1993 idF LGBl. 45/1998 (richtig: idF LGBl. 15/2001) entgegen, daß sich der sachliche und räumliche Wirkungsbereich der Wiener Umweltschutzrechtsanwaltschaft als eine durch Landesgesetz eingerichtete Landeseinrichtung nur auf

das Land Wien beziehen könne, und hegte "Zweifel an der Berechtigung der Wiener Umweltschutzbehörde, jene Teile der Trassenverordnung ... beim Verfassungsgerichtshof anzufechten, die nicht im örtlichen Wirkungsbereich der Wiener Umweltschutzbehörde liegen".

Ähnlich argumentiert die gemäß §20 Abs2 VfGG zur Abgabe einer Stellungnahme eingeladenen ÖSAG.

1.3. In ihrem Schriftsatz vom 24. Oktober 2001 nahm die Wiener Umweltschutzbehörde dazu wie folgt Stellung:

"... Gem §3 Abs1 [des] Wiener Umweltschutzgesetzes (im Folgenden: 'WrUmwG') ist die (Wiener) Umweltschutzbehörde 'zur Wahrung der Interessen des Umweltschutzes' eingerichtet. Mangels eines anderen Gesetzeswortlautes ist damit die Wiener Umweltschutzbehörde - was geradezu selbstverständlich ist - zur Wahrung sämtlicher Interessen des Umweltschutzes, die das Land Wien betreffen, eingerichtet. Dies folgt auch aus §1 WrUmwG, wonach es Ziel dieses Gesetzes ist, '... einen Beitrag zum Schutz der natürlichen Umwelt ... zu leisten, [und] die Wahrnehmung der Interessen des Umweltschutzes ... betreffend Wien' vorzunehmen. Es wäre gänzlich

abwegig zu behaupten - und die belangte Behörde bringt dies auch nicht vor -, die Realisierung der B 301 (in der vorliegenden, von der Trassenverordnung 'genehmigten' Form) würde das Bundesland Wien nicht betreffen. Betroffen ist vielmehr in erster Linie und ganz zentral das Bundesland Wien, dessen Verkehrsströme maßgeblich von der Realisierung der B 301 abhängen; davon geht - selbstverständlich - auch die belangte Behörde durchwegs aus (zB Seite 15 unten, Seite 20 erster Absatz uva). Für die Frage, ob das Bundesland Wien im Sinne des §1 WrUmwG 'betroffen' ist, und ob die B 301 für Wien von 'Interesse' iSd §3 WrUmwG ist, ist in keiner Weise maßgebend, ob sich die Trasse der B 301 zur Gänze direkt auf dem Gebiet des Landes Wien oder aber (überwiegend) in unmittelbarer Umgebung befindet.

... Zur Antragslegitimation der Antragstellerin ist auch noch schlicht darauf zu verweisen, dass für die Festlegung des räumlichen Bezugsbereichs von (Landes-)Gesetzen nicht nur das Territorialitätsprinzip, sondern auch das Schutzprinzip maßgebend ist (zB Walter/Mayer, Grundriss des Österreichischen Bundesverfassungsrechtes⁹ [2000] Rz 176) und der Wiener Landesgesetzgeber daher selbstverständlich auch die Zuständigkeit der Wiener Umweltschutzbehörde für sämtliche Umweltinteressen des Landes Wien regeln konnte, auch wenn diese Interessen durch Handlungen oder Unterlassungen berührt werden, die in der Umgebung von Wien vorgenommen werden, aber sich gerade auf das Bundesland Wien auswirken. Ein ausreichender Anknüpfungspunkt beim Land Wien (Ringhofer, Die Österreichische Bundesverfassung [1977] 160) ist daher gegeben."

Zur Frage des Anfechtungs- bzw. Aufhebungsumfanges vertritt die Wiener Umweltschutzbehörde weiters die Auffassung, daß eine Anfechtung bloß einzelner Teile der Verordnung im Hinblick darauf, daß die B 301 ein einheitliches und zusammenhängendes Projekt darstelle, unzulässig wäre, zumal nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes Wirtschaftlichkeitserwägungen von zentraler Bedeutung für die Zulässigkeit einer Trassenverordnung seien, sodaß die bloß teilweise Realisierung der B 301 (auf Basis einer bloß teilweise vorliegenden Trassenverordnung mit der Konsequenz, daß die Wiener Südfahrt gleichsam "im Nichts" endete) "wirtschaftlich gänzlich absurd" und damit wegen Verstoßes gegen §4 BStG gesetzwidrig wäre.

1.4. In einem weiteren Schriftsatz vom 19. Februar 2002 brachte der Bundesminister zur Legitimationsfrage ergänzend vor, daß "gravierende Bedenken [bestehen], ob die Wiener Umweltschutzbehörde berechtigt ist, über die Belange des Umweltschutzes hinausgehende Aspekte etwa der Wirtschaftlichkeit oder Finanzierbarkeit des Bauvorhabens aufzugreifen, insbesondere dann, wenn die betreffenden Themen mit den Interessen des Umweltschutzes in Konflikt stehen".

2. In der Sache selbst hegte die Wiener Umweltschutzbehörde das Bedenken, daß die Verordnung trotz Fehlens der gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Umweltverträglichkeit erlassen worden sei. Vorgeworfen werden ferner unzureichende, unvollständige und nicht nachvollziehbare Projektunterlagen sowie ein unvollständiger Gutachtensauftrag. Weiters falle der Behörde ein unvollständiger Variantenvergleich und eine fehlerhafte

Projektabgrenzung zur Last.

2.1.1. Die Umweltschutzbehörde hegt zunächst das Bedenken, daß die Festlegung des Straßenverlaufes der B 301 zwischen der A 2 (Knoten Vösendorf) und der A 4 (Knoten Schwechat) entgegen der Anordnung des §24h Abs1 UVP-G 2000 erfolgt sei, weil die Umsetzung nicht aller der 207 von den Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten als Voraussetzung für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens bezeichneten "zwingenden" Maßnahmen (darunter 63 Kontrollmaßnahmen) im Zeitpunkt der Erlassung der Verordnung gegeben oder zumindest sichergestellt gewesen sei:

Im der angefochtenen Trassenverordnung zugrundeliegenden Umweltverträglichkeitsgutachten (im folgenden auch UVG) werde durchgängig und in verschiedenem Zusammenhang ausdrücklich darauf verwiesen, daß eine Umweltverträglichkeit der projektierten Straße nur dann gewährleistet sei, wenn die im Umweltverträglichkeitsgutachten als "zwingend" bezeichneten Maßnahmen realisiert werden. Dadurch sei klargestellt, daß mangels Umsetzung dieser aufgelisteten Maßnahmen eine Umweltverträglichkeit nicht gegeben sei. Hierbei handle es sich beispielsweise um Maßnahmen wie die ausreichende Befeuchtung staubender Flächen (auch während des Normalbetriebes; UVG, S 82), umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen (UVG, S 109 ff.), die Ausarbeitung eines landschaftsökologischen und freiraumgestalterischen Detailplanes für die Neu- und Ersatzpflanzungen im Bereich der von den Projektwerbern zu betreuenden Flächen sowie eines landschafts- und agrarökologischen Detailplanes für die Herstellung von Windschutzanlagen (UVG, S 143), die Errichtung von Lärmschutzdämmen und die Verwendung von Flüsterasphalt im gesamten Trassenverlauf (UVG, S 224), die Verbreiterung von zwei Güterwegüberführungen und Ausgestaltung als Grünbrücke für den Wildwechsel (UVG, S 225), die Errichtung zusätzlicher Grünbrücken (UVG, S 226) und die Dammschüttung im Bereich der Querung der Pottendorfer Linie als Ersatzlebensraum für Trockenrasen und Buschflächen (UVG, S 237).

Diese und noch weitere im Antrag aufgezählten Maßnahmen seien aber in keiner wie immer gearteten Weise sichergestellt.

Da sohin jegliche Sicherstellung der im Umweltverträglichkeitsgutachten als zwingend ausgewiesenen Maßnahmen durch die UVP-Behörde fehle, seien die materiell-rechtlichen Voraussetzungen des §24h Abs1 UVP-G 2000 für die Erlassung der Trassenverordnung nicht gegeben gewesen.

2.1.2. Hinzu komme, daß gemäß §24h Abs3 UVP-G eine Verordnung nicht erlassen werden dürfe, wenn die Gesamtbewertung ergebe, daß durch das Vorhaben und seine Auswirkungen schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten seien; das Nichtvorliegen dieses eigenständigen und wesentlichen Entscheidungskriteriums als ein für die Entscheidung zur Erlassung der Verordnung wesentlicher Grund wäre zudem gemäß §24h Abs4 UVP-G in die schriftliche Darlegung der wesentlichen Entscheidungsgründe aufzunehmen gewesen, was aber nicht geschehen sei und als gravierender Verfahrensmangel die Verordnung mit Rechtswidrigkeit belaste.

In Ergänzung dieses Vorbringens teilte die Wiener Umweltschutzbehörde mit Schriftsatz vom 24. Oktober 2001 mit, daß nach Einbringung ihres Verordnungsprüfungsantrages mit der ÖSAG Gespräche über die Durchführung der im Umweltverträglichkeitsgutachten angeführten Maßnahmen aufgenommen worden seien, welche in einer dem Verfassungsgerichtshof unter einem vorgelegten "Übereinkunft zwischen der Antragstellerin und der ÖSAG" mündeten, derzufolge sich die ÖSAG verpflichtet, alles zu unternehmen, um die Maßnahmen, die in dieser Übereinkunft aufgelistet sind, ohne Zeitverzug umzusetzen. Die Antragstellerin betont aber, daß diese Übereinkunft "weder aus verfahrensrechtlicher noch aus materiellrechtlicher Sicht" Einfluß auf die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes, ob die Verordnung in einem gesetzmäßigen Verfahren und materiellrechtlich gesetzeskonform zustandegekommen sei, haben könne.

2.2. Weiters erachtet die Wiener Umweltschutzbehörde die Verordnung deshalb für gesetzwidrig, weil diese vom Bundesminister auf der Grundlage nicht nachvollziehbarer

Projektunterlagen einerseits und eines unvollständigen Gutachtens andererseits erlassen worden sei:

Im Umweltverträglichkeitsgutachten sei mehrfach ausgeführt, daß vor allem zum Fragenbereich 1 (Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante) die Unterlagen für eine Beurteilung nicht ausreichend, nicht vollständig, nicht plausibel oder nicht nachvollziehbar seien; so gelangten vor allem die Teilgutachten "Ökologie und Naturschutz mit Wildbiologie,

Amphibien, Gewässerökologie/Fischerei" (Band 11), "Qualitativer Grundwasserschutz" (Band 14) und "Denkmalschutz, Bautechnik" (Band 2) mehrfach zu Schlußfolgerungen, denen zufolge die in der Umweltverträglichkeitserklärung enthaltenen Angaben bzw. Unterlagen für die Beurteilung als nicht ausreichend angesehen werden.

Die Unterlassung der Ermittlung der Entscheidungsgrundlagen belaste nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (VfSlg. 12.944/1991, 13.482/1993) eine Verordnung mit Gesetzeswidrigkeit.

Eine solche, vom Verfassungsgerichtshof geforderte Erhebung, Auseinandersetzung und Abwägung (vgl. auch VfSlg. 13.481/1993) insbesondere der Vor- und Nachteile der vom Projektwerber geprüften Alternativen sowie der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (§1 Abs1 Z3 UVP-G) sei im gegenständlichen Fall aber unterblieben, zumal zahlreiche für die Beurteilung erforderliche Unterlagen, wie von den Gutachtern festgestellt, fehlten.

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren sei dadurch auch am "Herzstück" der nach dem Gesetz vorgeschriebenen Umweltverträglichkeitsprüfung vorbeigegangen. Ebensovienig seien einige für die Beurteilbarkeit am Maßstab des §17 UVP-G 1993 (§24h UVP-G 2000) ganz essentielle Fragen im Gutachtensauftrag enthalten gewesen.

2.3. Hinzu komme, daß - obgleich im "Teilgutachten Verkehrsplanung" Redimensionierungs- und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (wie etwa die Erlassung von Fahrverboten in den zu entlastenden Ortskernen) als Bedingungen für die Erreichung der "verkehrlichen Wirksamkeit" angeführt seien - im Umweltverträglichkeitsgutachten selbst eine solche Maßnahme fehle. Nach dem Wortlaut des zum Zeitpunkt der Einholung des Umweltverträglichkeitsgutachtens in Geltung stehenden UVP-G 1993 (§12 Abs1) hätte die Behörde jedoch die Erstellung eines umfassenden Umweltverträglichkeitsgutachtens durch die Sachverständigen zu veranlassen gehabt.

Der Gutachtensauftrag sei weiters insofern mangelhaft gewesen, als Maßnahmen der Rohstoffeinsparung sowie des Verbrauches natürlicher Ressourcen zu erheben gewesen wären; ein entsprechender Auftrag an die Gutachter und dementsprechend das Gutachten selbst ließen eine dahingehende Fragestellung jedoch vermissen (eingegangen werde lediglich auf eine andere Frage, nämlich den Einfluß des Projektes auf Rohstoffvorkommen im betroffenen Gebiet). Dasselbe gelte für die Bereiche Deponien und Entsorgungen, bei denen die Behörde den Einfluß des Projektes auf Deponien und Altlasten mit der Abklärung des Umganges mit den bei Projektrealisierung entstehenden Abfällen (Entsorgung oder Verwertung, Transport, sonstige Abfallbehandlung) verwechselt habe. Es sei schlechthin unverständlich, weshalb eine Auseinandersetzung mit dem Verbleib des Aushubmaterials unterblieben sei.

2.4. Der Vorwurf der Unvollständigkeit treffe aber vor allem den im UVP-G vorgeschriebenen, aber nicht ausreichend durchgeführten Variantenvergleich: Dieser Variantenvergleich müßte sowohl nach BStG als auch UVP-G im Hinblick auf eine Nullvariante durchgeführt werden (arg. "Unterbleiben des Vorhabens"; §1 Abs1 Z3 UVP-G). Es müßte daher der gewählte "Planfall 3" (Maßnahmenpaket im öffentlichen Verkehr und Realisierung der Ortsumfahrungen einschließlich Realisierung der B

301) einem "Planfall 3 ohne B 301" (Maßnahmenpaket im öffentlichen Verkehr und Realisierung der Ortsumfahrungen, jedoch keine Realisierung der B 301) gegenübergestellt werden. Dieser vom UVP-G zwingend vorgeschriebene Vergleich sei jedoch unterlassen worden. Anstatt dessen sei unrichtigerweise der "Planfall 0" (kein Maßnahmenpaket im öffentlichen Verkehr, keine Realisierung der Ortsumfahrungen und Unterbleiben des Baues der B 301) dem "Planfall 3" gegenübergestellt worden (siehe zB UVG, S 265). Dieser Vergleich sei jedoch im Hinblick auf das UVP-G gesetzeswidrig, weil verfahrensgegenständlich ausschließlich die Trasse der B 301, nicht aber der "Planfall 3" gewesen sei.

Aufgrund des fehlerhaft durchgeführten Variantenvergleichs sei es der Behörde auch nicht möglich gewesen, die in §4 Abs1 BStG 1971 geforderte Abwägung der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens vorzunehmen:

"Die Behörde hätte ... im Rahmen eines - richtigen - Variantenvergleiches deren objektive Kostenstruktur ermitteln und zugrundelegen müssen (so VfSlg 15.098)."

2.5. Der Antrag wirft der ordnungserlassenden Behörde schließlich vor, in gesetzeswidrigerweise bloß Teile des Vorhabens zum Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens und der Verordnung gemacht zu haben:

"Die belangte Behörde hat das Verfahren betreffend die Anschlussstellen der B 301 'gestückelt'; während ein Teil der Straßen Gegenstand des UVP-Verfahrens war, soll der restliche Teil - offensichtlich - einem gesonderten Verfahren unterzogen werden. Diese Vorgangsweise ist gesetzeswidrig, zumal unter 'Vorhaben' die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft sowie sämtliche damit in einem räumlichen Zusammenhang stehenden

Maßnahmen zu verstehen sind (so schon §2 Abs2 UVP-G 1993, ähnlich §2 Abs2 UVP-G 2000). Dass die B 301 insgesamt ein (einziges) Vorhaben ist, steht außer Zweifel: ... Die belangte Behörde hat daher den 'Grundsatz der Einheit der Anlage' (Raschauer, [UVP-G, 1995], Rz 6 [zu §2], vgl bereits Raschauer RdU 1994, 10f) nicht bedacht."

Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens hätte daher "nicht mehr und nicht weniger als die gesamte B 301 mitsamt sämtlichen Anschlussstellen sein müssen". Anstatt dieses Vorhaben - wie dies das Gesetz vorschreibe - zum Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens zu machen, habe die Behörde bloß einen Vorhabensteil der Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen.

III. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verwies auf die im Verfahren zu V53/01 übermittelten Verordnungsakten und erstattete - wie bereits erwähnt - eine Äußerung und einen ergänzenden Schriftsatz, in denen er - verbunden mit dem Begehren, dem Antrag auf Aufhebung "nicht zu entsprechen" - den Antragsbehauptungen in der Sache (zur Zulässigkeit vgl. bereits Pkt. II.1.2. und 1.4.) wie folgt entgegentritt:

1.1. Dem unter Pkt. II.2.1.1. wiedergegebenen Vorbringen der Wiener Umwelthanwaltschaft hält der Bundesminister entgegen, daß §24h Abs3 UVP-G 2000 (im Einklang mit Art8 der UVP-Richtlinie) der verordnungserlassenden Behörde zwar zur Pflicht mache, die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in ihr Ermittlungsverfahren einzubeziehen, eine Bindung an sämtliche Befunde, Schlußfolgerungen und Maßnahmen des Umweltverträglichkeitgutachtens sei dem UVP-G 2000 indes nicht zu entnehmen. Der Verordnungsgeber habe die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung darüber hinaus nur insofern zu berücksichtigen, als er dann, "wenn bei Gesamtbeurteilung 'schwer wiegende Umweltbelastungen' zu erwarten sind", die Trassenverordnung nicht erlassen dürfe.

In der Trassenverordnung zur B 301 werde nun ausdrücklich auf die "Beilage 2 zum Erlaß vom 16.10.2000, ZI 812.301/38-111/6/00 [gemeint wohl: 812.301/38-III/6/00]" verwiesen, "der in Umsetzung der 'zwingenden bzw empfohlenen Maßnahmen sowie der Kontrollmaßnahmen' des Umweltverträglichkeitgutachtens der ÖSAG Auflagen erteilt". Daraus ergebe sich, daß

"die verfahrensgegenständliche Trassenverordnung unter der 'Bedingung' der Umsetzung jener Maßnahmen erlassen wurde, die notwendig sind, um schwer wiegende Umweltbelastungen zu vermeiden. Durch die Aufnahme des Verweises auf die gemäß UVG zwingend umzusetzenden Maßnahmen in die Trassenverordnung wurde somit sichergestellt, dass die Ergebnisse der UVP (insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung, des UVG und der öffentlichen Erörterung) in die Beurteilung eingeflossen sind und damit bei der Entscheidung der Trassenfestlegung berücksichtigt wurden. Dies hat zur Folge, daß die Umweltverträglichkeit der Trasse der B 301 (tatsächlich) durch die Vorschreibung der Begleitmaßnahmen gewährleistet ist".

Darüber hinaus hätten die Fachbehörden in den nachfolgenden Projektgenehmigungsverfahren (wie zB den Naturschutz-, Forst-, Wasserrechtsverfahren oder sonstigen behördlichen Genehmigungsverfahren) nicht nur die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere des Umweltverträglichkeitgutachtens) zu berücksichtigen; vielmehr treffe sie die Verpflichtung, gemäß §17 Abs5 UVP-G 2000 den Genehmigungsantrag abzuweisen, wenn bei Gesamtbeurteilung schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können. Die Fachbehörden hätten demgemäß die erforderlichen Maßnahmen umzusetzen, "soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind (Köhler/Schwarzer, UVP-G §24 Rz 13)".

Was das Vorbringen der Wiener Umwelthanwaltschaft im Zusammenhang mit der Sicherstellung von raumordnungsrechtlichen Maßnahmen (wie etwa die "Erhaltung der Grünlandwidmung im Umkreis von jeweils mindestens 300 m um das Bauwerk") im besonderen betrifft, ist dem einerseits entgegenzuhalten, daß

"dies ein allgemeines kompetenzrechtliches Problem darstellt, andererseits, dass schon die Definitionen der 'Raumordnung' in den Landesgesetzen im Regelfall den Hinweis auf die 'natürlichen Gegebenheiten' und die 'Erfordernisse des Umweltschutzes' enthalten, auf welche die Raumordnung 'Bedacht' zu nehmen hat. ..."

Dies bedeute, daß Änderungen der Flächenwidmungspläne aus Gründen der Umweltverträglichkeit nicht nur zulässig, sondern in bestimmten Fällen sogar geboten seien. Aus der angefochtenen Trassenverordnung iVm dem Umweltverträglichkeitgutachten und den in den Zielkatalogen der einzelnen Raumordnungsgesetze enthaltenen

Bekanntnissen zum Umweltschutz sowie zur Erhaltung der Natur und Landschaft (vgl. zB §1 Abs2 Z2 Wiener Bauordnung; Pernthaler/Prantl, Raumordnung in der europäischen Integration, Band 2, S 198 mwN) ergebe sich im konkreten Fall die Verpflichtung für die Gemeinden, eine bestimmte Widmungskategorie aus Gründen des Umweltschutzes zu erhalten. Die Raumordnungsbehörde sei aufgrund des Trassenfestlegungsverfahrens, insbesondere des Umweltverträglichkeitsgutachtens verpflichtet, Umwidmungen vorzunehmen, welche die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens berücksichtigen.

In ihrem Schriftsatz vom 24. Oktober 2001 replizierte die Wiener Umwelthanwaltschaft vor allem damit, daß die in Rede stehenden Maßnahmen gerade nicht hoheitlich vorgeschrieben worden seien. Der angesprochene Erlaß (samt Beilage) sei weder Bestandteil der angefochtenen Verordnung selbst noch handle es sich dabei um einen normativ-hoheitlichen generellen und gehörig kundgemachten Verwaltungsakt.

Darauf antwortete der Bundesminister in seinem Schriftsatz vom 19. Februar 2002 ausführlich und faßte seine Überlegungen wie folgt zusammen:

"Daraus ergibt sich insgesamt:

* Die Vorschreibung von Maßnahmen zur Berücksichtigung

des Umweltverträglichkeitsgutachtens im Rahmen einer Trassenverordnung war notwendig und zulässig.

* Die in der Beilage 2 festgelegten Maßnahmen (Auflagen)

sind Teil der Verordnung.

* Die Beilage 2 als Teil der Verordnung wurde

ordnungsgemäß kundgemacht.

Die Maßnahmen der Beilagen sind daher normativ-hoheitlich festgelegt und somit generell verbindlich. Ihre Einhaltung kann zwar nicht auf der Basis des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes, aber durch Ergreifung gesellschaftsrechtlicher oder zivilrechtlicher Mittel sichergestellt werden."

1.2. Zum Vorwurf, er habe die Verordnung aufgrund nicht nachvollziehbarer Projektunterlagen und eines unvollständigen Gutachtens erlassen, vertritt der Bundesminister unter Berufung auf die Gesamtschlußfolgerungen der Sachverständigen zur Umweltverträglichkeit (UVG, S 323 f.) die Auffassung, daß

"die von der Projektwerberin vorgelegte Darlegung zu Alternativen bzw Trassenvarianten einschließlich der Nullvariante ... in den entscheidenden Teilbereichen den Erfordernissen der UVP im Sinne des UVP-G entspricht. ...

...

Für einzelne Unterabschnitte (zB Querung Schwechattal, Varianten Schwechat Ost und West) wurden außerdem vertiefende Studien durchgeführt. Weiters wurden die Planfälle 0, 1, 2, 3 des Verkehrskonzeptes Südraum 1994 vom Planungsteam der ÖSAG ergänzend betrachtet. In diese Konzeptvarianten ist auch der Planfall 4 (Planfall 3 ohne B 301) aufgenommen worden".

Dies zeige, daß äußerst ausführliche und umfassende Planungsprozesse stattgefunden hätten, die Voraussetzung für die Erstellung der Projektunterlagen gewesen seien. Betrachtet man die oben angeführten Planungsschritte und -grundlagen, sei die Behörde ihrer Aufgabe, anhand der gesetzlichen Abwägungskriterien für einen bestimmten Straßenverlauf eine Entscheidung nach Maßgabe des konkreten, festgestellten Sachverhaltes zu treffen, die auf einer Auseinandersetzung mit den im Zuge der Anhörung nach §4 Abs3 und 5 BStG vorgetragenen Argumenten beruht, zweifelsfrei nachgekommen.

Den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes sei der gesamte Fragenbereich 3 des Umweltverträglichkeitsgutachtens gewidmet. Auf den Verbrauch natürlicher Ressourcen (Bodenverbrauch, Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen, Massenangaben über erforderliche Erdbewegungen etc.) sei sowohl in verschiedenen Teilgutachten als auch im Umweltverträglichkeitsgutachten ausführlich eingegangen worden.

Aufgrund des im Prüfbuch (§11 Abs3 UVP-G 1993) formulierten, in vier Fragenbereiche (Fragenbereich 1: Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante; Fragenbereich 2: Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle; Fragenbereich 3: Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raums; Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen) gegliederten Gutachtensauftrages habe im Umweltverträglichkeitsgutachten eine intensive

Auseinandersetzung mit den betroffenen Umweltmedien stattgefunden. Dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren und damit auch dem Gutachtensauftrag sei durch die Heranziehung des [im Jahre 1994 von der "Planungsgemeinschaft Ost" (PGO)] erstellten "Verkehrskonzeptes Südraum Wien" ein umfassender, strategischer Ansatz zugrundegelegt worden. Von einem unvollständigen Gutachtensauftrag sowie dem Fehlen zentraler Fragestellungen könne daher nicht die Rede sein.

Hinzu komme, daß sich dem Antrag der Wiener Umwelthanwaltschaft nicht entnehmen lasse, worin genau diese Unvollständigkeit des Auftrages bestanden haben soll. Soweit diese Unvollständigkeit in der Unterteilung der B 301 in Teilstücke erblickt werden sollte, sei festzuhalten, daß sich

"durch die (nicht unzulässige) Unterteilung der B 301 ... naturgemäß auch eine Einschränkung der Prüffragen [ergibt]. Diese haben zwar durch die vorgegebene Gesamtbewertung über das konkrete Trassenband hinauszugehen, nicht aber Details zukünftiger Projekte mit einzubeziehen."

1.3. Dem Vorwurf der Antragstellerin, wesentliche verkehrstechnische Voraussetzungen seien ausgeklammert worden, sei jedenfalls entgegenzuhalten:

"Die der UVP zugrundegelegten Verkehrsprognosen wurden unter jenen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen erstellt, die für die Gestaltung der B 301 und der Beurteilung ihrer Auswirkungen als maßgeblich anzusehen sind. Es ist dies die zum Zeitpunkt der Erstellung dem Stand der Wissenschaft nach beschreibbare künftige Entwicklung der Verkehrs- und Raumstruktur im Planungs- und Untersuchungsraum. Wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsprognose hatten hiebei die Annahmen zur Raumentwicklung, die unter Berücksichtigung der bestehenden Widmungsreserven im Südraum den Trend der äußerst dynamischen Siedlungsentwicklung bis zum Prognosezeitpunkt fortschreiben. Jedenfalls von Einfluss auf die Prognosebelastung der B 301 und damit de[n] Gutachtensauftrag waren die [im] Maßnahmenbündel des Planfalls 3 enthaltenen infrastrukturellen und organisatorischen Maßnahmen im Verkehrsbereich, wie Ortsumfahrung Südraum, Parkraumbewirtschaftung in Wien und Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Aus all dem wird unschwer erkennbar sein, dass der Gutachtensauftrag ... umfassend und für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung der B 301 ausreichend war."

1.4. Zum Vorwurf des unvollständigen Variantenvergleichs führt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aus:

"Die Antragstellerin bringt vor, ... der im vorliegenden Verfahren vorgenommene Variantenvergleich [sei] deshalb methodisch verfehlt ..., weil unrichtigerweise der Planfall 0' (kein Maßnahmenpaket im öffentlichen Verkehr, keine Realisierung der Ortsumfahrungen und Unterbleiben des Baues der B 301) dem 'Planfall 3' gegenübergestellt worden sei. Dieser Vergleich sei gesetzwidrig, weil richtigerweise der 'Planfall 3' mit und ohne B 301 gegenüberzustellen gewesen wäre. Eine sachgerechte Begründung für diesen von der Antragsstellerin gewählten Ansatz sei dem Verordnungsprüfungsantrag allerdings nicht zu entnehmen.

a) Vergleich der Trassenvarianten gem. §4 BStG

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 (vgl vor allem VfSlg 12.846/1991). Die in Betracht kommenden Trassenvarianten sind anhand der oben angeführten Abwägungskriterien vor Festlegung des Trassenverlaufes miteinander nach objektiven Gesichtspunkten zu vergleichen.

Die Antragstellerin bringt in diesem Zusammenhang vor, dass die Behörde gemäß §4 BStG sämtliche Trassenvarianten, und zwar auch solche, die vom 'Planfall 3' gar nicht umfasst waren, gegenüberstellen hätte müssen, sonst könne die Wirtschaftlichkeit des Straßenbauvorhabens nicht überprüft werden.

Wie der Verfassungsgerichtshof in VfSlg 12.949/1991 (unter Hinweis auf VfSlg 12.084/1989) ausgeführt hat, setzt der im §4 BStG normierte Abwägungsvorgang voraus, 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 Gesetzwidrigkeit 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.

Wie die darauf aufbauende fortgesetzte Judikatur des Verfassungsgerichtshofs (vgl VfSlg 13.191/1992, 13.481/1993) erkennen lässt, geht der Verfassungsgerichtshof bei der Auslegung des §4 Abs1 BStG davon aus, dass unter anderem die 'Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens' bis zur Erlassung einer Trassenverordnung soweit erhoben und klargestellt wird, dass für die in Betracht kommenden Trassenvarianten eine Abwägung dieses Faktors gegenüber anderen Entscheidungskriterien vor Festlegung des Verlaufs der Straßentrasse möglich ist. Dies setzt eine hinlängliche Abwägung mehrerer Trassenvarianten untereinander nach objektiven Gesichtspunkten voraus, was im vorliegenden Fall auch geschehen ist. Ursprünglich wurden - wie bereits erwähnt - im Rahmen der generellen Studie 48 Trassenvarianten untersucht und nach Erstellung des Verkehrskonzepts Südraum Wien auf die in Frage kommenden Varianten eingengt. Es kann daher keine Rede davon sein, dass der Variantenvergleich fehlerhaft durchgeführt wurde und die Behörde deshalb die im §4 Abs1 BStG geforderte Abwägung der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens gar nicht vornehmen hätte können.

Im übrigen hat es der Verfassungsgerichtshof als unbedenklich erachtet, dass bei der Festlegung einer neuen Bundesstraßentrasse nicht sämtliche theoretisch nur denkbaren Varianten in allen Details untersucht wurden, sondern eine gewisse 'Vorselektion' im Rahmen der Planungen erfolgt ist (VfSlg 13.579/1993).

Die Antragsstellerin meint darüber hinaus, eine Unterteilung der B 301 in Teilstücke und die Festlegung der Zubringer im Rahmen eigener Trassenfestlegungsverfahren widerspreche dem Wirtschaftlichkeitskriterium des §4 BStG. Sie beruft sich dabei auf das 'Wolkersdorf-Erkenntnis' des Verfassungsgerichtshofs (VfSlg 15.098/1998).

Dies ist allerdings in mehrfacher Hinsicht verfehlt: Der Verfassungsgerichtshof hat in dem von der Antragstellerin zitierten Erkenntnis VfSlg 15.098/1998 eine Unterteilung eines umfangreichen Straßenbauprojektes nicht grundsätzlich, sondern ausschließlich deshalb ausgeschlossen, weil im konkreten Fall wesentliche Begleitmaßnahmen, die für den Bau des Straßenprojekts unbedingt erforderlich waren, aus der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ausgeklammert worden waren. ...

Da sich der Sachverhalt, welcher der Erlassung der vor dem Verfassungsgerichtshof nunmehr angefochtenen Veror

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at