jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 1999/9/24 98/10/0347

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 24.09.1999

Index

L55008 Baumschutz Landschaftsschutz Naturschutz Vorarlberg;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);
40/01 Verwaltungsverfahren;
96/01 Bundesstraßengesetz;

Norm

AVG §58 Abs2;
BStG 1971 §4 Abs1;
BStG 1971 §4 Abs7;
B-VG Art10 Abs1 Z9;
B-VG Art15 Abs1;
B-VG Art89 Abs2;
NatSchG Vlbg 1997 §35 Abs1;
NatSchG Vlbg 1997 §35 Abs2;
NatSchG Vlbg 1997 §35 Abs3;
Straßenverlauf S 18 Bodensee 1997/II/096;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Novak, Dr. Mizner, Dr. Bumberger und Dr. Stöberl als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Neumair, über die Beschwerde des Vorarlberger Naturschutzanwaltes, vertreten durch Dr. Ernst Hagen und Dr. Günther Hagen, Rechtsanwälte in Dornbirn, Goethestraße 5, gegen den Bescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 29. Juli 1998, Zl. IVe-151.14/1998, betreffend naturschutzbehördliche Bewilligung (mitbeteiligte Partei: A-AG, vertreten durch das Land Vorarlberg, dieses vertreten durch die Vorarlberger Landesregierung), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Antrag der beschwerdeführenden Partei auf Zuerkennung von Kostenersatz wird abgewiesen.

Begründung

Mit Eingabe vom 23. Juni 1997 beantragte die Bundesstraßenverwaltung bei der Bezirkshauptmannschaft Bregenz die

Erteilung der naturschutzbehördlichen Bewilligung für das Baulos "Halbanschlussstelle Wolfurt-Lauterach, L 41" im Zuge der Rheintalautobahn A 14. Mit diesem Bauvorhaben soll die L 41 (Senderstraße) an die A 14 in und aus Richtung Deutschland angebunden werden.

Die beschwerdeführende Partei sprach sich gegen die Erteilung der naturschutzbehördlichen Bewilligung aus, weil durch die Realisierung des Projektes auf der einen Seite wesentliche Interessen des Naturschutzes verletzt würden, während auf der anderen Seite dieses Projekt sein Ziel, die B 190 im Bereich der Gemeinde Lauterach vom Verkehr zu entlasten und damit eine Verbesserung für die Bevölkerung herbeizuführen, nicht erreiche, gleichzeitig aber den Verkehr auf der A 14 um 23 % steigere und damit die an der Autobahn gelegenen Siedlungen zusätzlich belaste. Für den Fall, dass das Projekt trotz der gegen seine Verwirklichung sprechenden Argumente genehmigt werden sollte, erhob die beschwerdeführende Partei eine Reihe von Forderungen, darunter auch die, dass die Abfahrtsrampe (Spur 100) direkt an die A 14 (ohne Ausbuchung) angeschmiegt und auf das unbedingt notwendige Ausmaß reduziert sowie dass die Auffahrtsrampe (Spur 410) verkürzt werde.

Mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Bregenz vom 22. Dezember 1997 wurde der Republik Österreich gemäß §§ 24 Abs. 2 und 33 Abs. 1 lit. g in Verbindung mit §§ 35 und 37 des Vorarlberger Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung, LGBl. Nr. 22/1997 (NLG) die Bewilligung zur Errichtung der Halbanschlussstelle Wolfurt-Lauterach, L 41, Senderstraße, an die A 14, Rheintalautobahn, unter Auflagen erteilt. Den Forderungen der beschwerdeführenden Partei bezüglich der Auffahrts- und Abfahrtsrampe wurde nicht Rechnung getragen.

Gegen diesen Bescheid erhob die beschwerdeführende Partei Berufung.

Bei einer Besprechung am 24. Februar 1998 erklärten die Vertreter der mitbeteiligten Partei, im Oktober 1994 habe eine Verkehrsbefragung ergeben, dass durch den neuen Anschluss ca. 90 von 760 LKW nicht mehr durch Lauterach fahren würden. Mit dem Projekt solle also eine teilweise Entlastung Lauterachs vom Güterverkehr erreicht werden. Es werde allerdings eingeräumt, dass die zu erwartende Reduktion des Güterverkehrs im genannten Ausmaß für die betroffene Bevölkerung nicht hörbar bzw. objektiv messbar sei, sondern dass lediglich eine subjektive Spürbarkeit zu erwarten sei. Es werde optisch wahrnehmbar sein, dass gewisse Lastkraftwagen nicht mehr durch das Ortsgebiet fahren, die zu erwartenden Verbesserungen für den Bürger würden also eher psychologischer Natur sein.

Die belangte Behörde holte ein Gutachten eines Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz zur Frage der Auswirkungen der Realisierung des Projektes auf die Interessen der Natur und des Landschaftsschutzes ein.

Der Amtssachverständige führte in seinem Gutachten vom 23. März 1998 aus, für die Errichtung der Halbanschlussstelle Wolfurt-Lauterach sei vorgesehen, ausgehend von der L 41, etwa parallel zur Autobahn, eine Auffahrt bis zum bestehenden Einfahrtsstutzen der ehemaligen A 15 in die A 14 zu errichten. Weiters sei vorgesehen, von der A 14 in Fahrtrichtung Feldkirch, beginnend bei der ehemals für die A 15 vorgesehenen Abfahrtsspur bis zur L 41 eine Abfahrt westlich der Autobahn, wiederum etwa parallel dazu, zu errichten. Für die Radwegverbindung (Asphaltbreite 3,5 m) westlich der A 14, vom Bereich Sportplatz Lauterach zur L 41, sollten im nördlichen Abschnitt der bestehende Radweg und ein Abschnitt der Alten Senderstraße mitverwendet werden, im südlichen Abschnitt solle eine Neutrassierung parallel zur Abfahrt erfolgen. Die Auffahrt (Spur 410) östlich der Autobahn zweige fast unmittelbar vor der Autobahnüberführung über die Senderstraße in Richtung Norden ab und führe im ersten Abschnitt bis Kilometer 0,2 über offene Fläche, praktisch unmittelbar am Dammfuß der A 14. Auf Höhe des Objektes V 34 werde ein wasserführender Graben mit rechtsufrigem Ufergehölzstreifen, der unter der Brücke V 34 verrohrt durchgeleitet werde, auf einer Länge von 27 m verrohrt. Im Anschluss daran werde durch die Trasse eine schon aufgeschüttete Fläche betroffen, die bereits früher (1981) mit Ausbruchmaterial des Pfändertunnels als Rampe für die A 15 geschüttet worden und zum Großteil mit Pioniergehölz bestockt sei. Etwa bei Kilometer 0,3 + 50 führe die Trasse über einen Muldenbereich zwischen der A 14 und der oben angeführten Ausbruchmaterialdeponie. Die Schüttungen seien damals so angelegt worden, dass im Hinblick auf die damals noch geplante Autobahn A 15 die Rampenschüttungen für die Abfahrten vorgegeben worden seien. Dadurch sei auf Höhe der nordöstlichen Autobahnbrücke der A 14 für den Knoten entlang der Autobahn eine Senke belassen worden. In dieser Senke hätten sich teilweise schon wieder verlandete Tümpelstrukturen gebildet. Die Materialdeponie sei inzwischen mit Ausnahme einiger Wege, die von Motocrossfahrern und Reitern genutzt würden, weitgehend mit Pioniergehölz verwachsen. Der Muldenbereich sei durch Tümpel bzw. bereits verlandete Tümpelstrukturen mit Schilf und Seggen und in lockerer Folge Strauchbewuchs gekennzeichnet. An den nährstoffreicheren Böschungen zur Autobahn hin trete auch die Kanadische Goldrute auf. Die

Böschungen der Schüttung selbst stellten trockene Magerstandorte dar. Da hier keine landwirtschaftliche Nutzung erfolge, habe sich an Bewuchs tatsächlich nur das eingestellt, was als Samenmaterial im Zuge der Aufschüttung sowie durch Samenflug oder Verfrachtung durch Tiere eingebracht worden sei. An Gehölzen seien praktisch nur Laubgehölze aufgekommen, wie es dieser Vegationsstufe auch entspreche. Es seien hier vor allem verschiedene Weidenarten (z.B. Weißweide, Saalweide, usw.) und verschiedene Pappelarten (Schwarzpappel, Zitterpappel), weiters Hasel, Hartriegel, Grauerle, Birke, teilweise Brombeerdickichte und in einem Abschnitt eine Rubiniengruppe vorhanden. An Auffälligkeiten habe sich eine kleine, mit hohem Pfeiffengras bewachsene Fläche auf einem eher trockenen Standort eingestellt und eine kleine Fläche mit Rohrkolben. Als Jungwuchs seien noch Eschen und Eichen vorhanden. Durch die Gliederung, die natürliche Verwachsung und die trotz der Nähe zur Autobahn eher geringe direkte Störung dieses Bereiches (vor allem durch Motocrossfahrer und Reiter) habe sich hier ein Lebensraum für verschiedene, teilweise seltene Tierarten (Kleinsäuger, Vögel, Reptilien, Amphibien, Insekten und andere Arthropoden, Weichtiere usw.) entwickelt. Auf Höhe der Autobahnbrücke beim Sportplatz sei eine Brücke als Überführung über den geplanten Wirtschaftsweg (Schotterweg) vorgesehen; im Anschluss daran führe die Trasse in den Böschungsbereich der früheren Schüttung und daran anschließend auf einer Fläche, die ursprünglich als Einbindung für die A 15 vorgesehen gewesen sei. Diese Fläche sei locker bestockt und mit magerer Ruderalflora bewachsen. Die Abfahrt (Spur 100) westlich der Autobahn führe im ersten Abschnitt ab der A 14 über eine bereits geschüttete, weitgehend offene und mager mit Ruderalflora bewachsene Fläche. Im Anschluss daran werde mit Pioniergehölzen bestockter Böschungsbereich dieser Schüttung betroffen, anschließend offene, teilweise verschilfte Flächen. Etwa auf Höhe der Autobahnbrücke Objekt V 34 führe die Trasse durch Pioniergehölz. Hier verlaufe auch ein zum Großteil beidseitig mit typischem Ufergehölz bestockter wasserführender Graben, zuerst ca. 80 m parallel zur Autobahn, anschließend in Richtung Westen abschwenkend. Bedingt durch den derzeitigen Zufahrtsweg zum Objekt V 34 sei der Graben auf einer Länge von ca. 9 m verrohrt. In diesen Graben münde im Bereich der Autobahnbrücke aus einer unter der Brücke durchgeführten Verrohrung ein Graben aus dem Gebiet östlich der A 14. Die Verrohrung dieses Grabens unter der Brücke solle als teilweiser Ausgleich für die neue Verrohrung des Grabens für die Auf- und Abfahrtsrampe bzw. den Radweg auf einer Länge von 46 m wieder geöffnet werden. Parallel zum Radweg solle der Graben auf einer Länge von ca. 25 m neu errichtet und dann in den Bestand eingebunden werden. In diesem Abschnitt würden daher insgesamt (beidseitig der A 14) ca. 115 lfm Graben aufgelassen bzw. verrohrt und ca. 70 lfm Graben geöffnet bzw. neu angelegt. In weiterer Folge führe die geplante Abfahrt wieder auf einen Bereich, der ursprünglich für die A 15 geschüttet worden und derzeit mit Pioniergehölz bewachsen sei. Im letzten Abschnitt, bis zur Einbindung in die L 41, schwenke die Abfahrt in Richtung Westen ab. Hier sei beabsichtigt, im Zuge eines etwaigen Baues der S 18 eine Auffahrt zur A 14 zu errichten bzw. den ursprünglich für die A 15 vorgesehenen Auffahrtsstutzen mitzuverwenden. In diesem letzten Abschnitt führe die Trasse auf einer Länge von 135 m über offenes Wiesengelände; etwa bei Kilometer 0,5 + 50 werde eine Baumreihe gequert. Die hier durch die Trasse betroffenen Gräben sollten umgelegt werden. Die Einsehbarkeit des Halbanschlusses sei von Osten, teilweise von der B 190 und der L 41 gegeben, vom Westen her vor allem von der L 41 und von der Alten Senderstraße. Das Landschaftsschutzgebiet "Lauteracher Ried" werde durch den Halbanschluss nicht berührt. Durch die Errichtung des Halbanschlusses ergebe sich zum beabsichtigten Ziel einer Verlagerung des LKW- und Busverkehrs auf die A 14 auch der Effekt eines Autobahn-Teilanschlusses in Richtung Norden für PKW aus dem Bereich Lustenau-Nord und Mitte. In dieser Hinsicht sei eine noch stärkere Frequenz auf der Senderstraße und der Zellgasse bzw. der Hofsteigstraße und damit ein erhöhter Druck auf einen Bau der S 18 oder zumindest einen Ausbau der L 41 zu erwarten. Dieser Aspekt sei allerdings im Gutachten nicht zu berücksichtigen.

Im Anschluss an diese Ausführungen im Befund erstellte der Amtssachverständige nachstehendes Gutachten:

Für das Landschaftsbild ergebe sich bei Realisierung des Halbanschlusses Folgendes:

Die Auffahrtsrampe (Spur 410) werde im südlichen Abschnitt bis zum Brückenobjekt V 34 von der B 190 bzw. von den östlich der Autobahn führenden Abschnitten der Senderstraße gut einsehbar sein, da in diesem Abschnitt offene Wiesenfläche an die A 14 anschließe. Hier sei allerdings eine Zuordnung zum Damm der A 14 gegeben. Ab dem Objekt V 34 sei die Straßentrasse durch den vorhandenen Bewuchs fast zur Gänze abgedeckt und damit nur im Nahbereich auffällig. Die westlich der Autobahn liegende Abfahrt (Spur 100) betreffe im südlichen Teil zur L 41 hin einen typischen Abschnitt der für das nördliche Lauteracher Ried charakteristischen hochwertigen Landschaft. Es ergebe sich optisch eine neue Straße, wobei die Störwirkung durch das Abrücken von der Autobahn wesentlich verstärkt werde. Der nördliche Abschnitt werde nicht als größerer landschaftsbildlicher Störfaktor in Erscheinung treten, da die

Abschirmung durch die unregelmäßig gestaltete und inzwischen bewachsene Vorschüttung im Wesentlichen erhalten bleibe. Die Einsehbarkeit dieses Bereiches sei vor allem von der L 41, von der Alten Senderstraße bzw. von verschiedenen Aussichtspunkten im Lauteracher Ried gegeben. In landschaftsbildlicher Hinsicht sei die Beeinträchtigung durch die Auffahrt (Spur 410) im Hinblick auf die Zuordnung zur Autobahn als noch gering zu bewerten und könne durch das Vorpflanzen eines Sichtschutzstreifens weiter gemindert werden. Die Beeinträchtigung durch die Abfahrt (Spur 100) sei wegen der Lage im Randbereich des Lauteracher Riedes und vor allem wegen des Abrückens von der A 14 als hoch zu bewerten. Durch dieses Abrücken entstehe der Eindruck einer eigenständigen Straße im Ried. Eine wesentliche Verringerung dieser Beeinträchtigung könne durch eine Führung der Straße am Dammfuß der A 14 mit Vorpflanzung eines Sichtschutzstreifens erreicht werden. Das Vorpflanzen von Sichtschutzstreifen bei der abgerückten Straße sei im Hinblick auf die Riedlandschaft nicht zielführend und stelle eher einen Störfaktor dar. Für den Naturhaushalt ergebe sich in jenen Bereichen eine erhebliche Verschlechterung, die natürlich verwachsen seien und durch Pioniergehölz und Trockenstandorte geprägt würden. Hier sei einerseits der direkte Flächenverlust durch Versiegelung bzw. Freihalten von Bewuchs anzuführen, andererseits die Trennwirkung durch die Straße selbst als Bauwerk bzw. die Nutzung, und zwar zu der von der Autobahn gegebenen Trennwirkung. Diese Trennwirkung komme vor allem im Bereich der Auffahrt ab der Aufschüttung des derzeitigen Muldenabschnittes zur Geltung. Hier würden ca. 3.900 m2 vom östlich anschließenden Pioniergehölzbereich abgeschnitten. Dadurch werde dieser Lebensraum zusätzlich erheblich entwertet. Es ergebe sich ein direkter Flächenverlust von 10.583 m2 durch Asphalt und von 3.146 m2 durch Bankette und Schotter. Dazu komme noch der Verlust an naturnaher Fließgewässerstrecke mit Ufergehölz durch die Verrohrung der Gräben auf einer Länge von 120 lfm. Die Öffnung des verrohrten Abschnittes unterhalb der Brücke V 34 auf einer Länge von 46 m bringe eine Verbesserung für diesen Abschnitt, aber keinen vollwertigen Ersatz für den durch die Neuverrohrung betroffenen Grabenabschnitt. Die Neuanlage des Grabens westlich des Radweges auf einer Länge von 25 m könne bei naturnaher Ausgestaltung und entsprechender Bepflanzung als Ersatz gewertet werden. Der direkte Verlust an naturnaher Fließgewässerstrecke durch Verrohrung bzw. Auflassung sei mit 285 m2 anzusetzen. Die Beeinträchtigung des Naturhaushaltes vor allem durch den Flächenverlust, aber auch durch die Trennwirkung sowie Lärm und Abgase besonders im Bereich der Auffahrt sei in jedem Fall als hoch zu bewerten, wobei die Lärm- und Abgasbelastung im Hinblick auf den Nahbereich der Autobahn relativiert werden müsse. Die Beeinträchtigung durch den Flächenverlust und die Abtrennung könne durch Auflagen nicht gemindert werden.

In der Folge bewertete der Amtssachverständige nach einem näher dargelegten Schema die betroffenen Flächen hinsichtlich ihres Naturwertes und stellte dar, in welchem Ausmaß nach diesem Modell ihr Naturwert bei Realisierung des geplanten Projektes herabgesetzt würde. In diese Betrachtung wurden auch die Umgebungsflächen einbezogen.

Im Anschluss daran befasste sich der Amtssachverständige mit einem ökologischen Ausgleich. Er führte hiezu aus, für einen ökologischen Ausgleich sei zu berücksichtigen, dass die Erhöhung des Naturwertes einer Fläche nicht sofort oder in einem kurzen Zeitraum möglich sei, sondern Jahre bis Jahrzehnte bzw. Jahrhunderte dauere. Allerdings könne sich schon allein die Nutzungsänderung einer Fläche in sensiblen Bereichen sofort auf die Umgebung auswirken. Die Schaffung entsprechender Ausgleichsflächen für den durch den Halbanschluss bedingten Verlust würde daher die Rekultivierung bzw. Renaturierung von Asphalt- und Bankettflächen im gleichen Ausmaß bedeuten. Solche Flächen stünden allerdings nach Auskunft der Straßenplanungsstelle nicht zur Verfügung, allerdings auch keine anderen Flächen, auf welchen ökologische Ausgleichsmaßnahmen stattfinden könnten. Es bleibe daher nur die Vorschreibung einer Ausgleichssumme. Es werde vorgeschlagen, zur Ermittlung der Ausgleichssumme vom ökologischen Ausgleichsmodell der Rückführung intensiv genutzter landwirtschaftlicher Flächen (Intensivfettwiesen, Ackerland) in extensives Grünland auszugehen. Dieses Ausgleichsmodell biete sich im Bereich des Landschaftsschutzgebietes "Lauteracher Ried" und des Naturschutzgebietes "Birken-Schwarzes Zeug-Mäander der Dornbirner Ach" besonders an. Dazu könnten auch außerhalb der Schutzgebiete intensiv genutzte Landwirtschaftsflächen als Tauschflächen bereitgestellt werden. Beeinträchtigungen von Interessen des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung, die im Verlust an naturnahen Pioniergehölzflächen und Magerstandorten, im Verlust an naturnahen Fließgewässerabschnitten und in der Entwertung von Restflächen durch Abtrennung bestünden, könnten durch Auflagen oder Bedingungen weder vermindert noch aufgehoben werden und seien daher durch ökologische Ausgleichsmaßnahmen zu ersetzen.

In seiner Berechnung kam der Amtssachverständige zu dem Ergebnis, dass als Ausgleichsmaßnahme für die Errichtung

des Halbanschlusses der Gegenwert für 20.319 m2 Intensivgrünland oder Acker anzusetzen sei. Eine Verkürzung der Spur 410 bis zum Bereich des Objektes V 34 würde für den Naturhaushalt eine entscheidende Verbesserung bringen, da der hochwertige Abschnitt mit Pioniergehölz und Trockenstandorten unversehrt bleiben könnte. Bei einer solchen Verkürzung wäre daher als Ausgleichsmaßnahme der Gegenwert für 7.173 m2 Intensivgrünland oder Acker anzusetzen.

Abschließend listete der Amtssachverständige eine Reihe von Auflagen auf, die zur Verminderung und Geringhaltung der Beeinträchtigungen von Interessen des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung durch die Errichtung und den Betrieb des Halbanschlusses erforderlich seien. Darunter findet sich auch die Auflage, dass die Abfahrtsspur im letzten Abschnitt im Bereich des derzeitigen Böschungsfußes der A 14 zu führen sei.

In einer Stellungnahme vom 24. März 1998 beschäftigte sich ein verkehrstechnischer Amtssachverständiger mit der Möglichkeit des Heranrückens des Einmündungsbereiches der Spur 100 in die L 41 an die A 14 sowie mit der Möglichkeit einer Verkürzung der Rampe 410, wobei er sich mit den dagegen gerichteten Einwänden der mitbeteiligten Partei auseinander setzte. Er kam zusammenfassend zu dem Ergebnis, aus der Sicht der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs lasse sich bei einer durch Heranrückung (Anschmiegung) der Rampe 100 an die A 14 sowie Errichtung einer Kurzrampe 410 sparsam ausgeführten Errichtung einer Halbanschlussstelle kein zwingender Nachteil aufzeigen. Eine solche Sparvariante vermöge die Planungsaufgabe einer verkehrssicheren Anbindung der L 41 an die A 14 zweckmäßig und sparsam zu erfüllen und es blieben für eine Neuerrichtung der S 18 alle technischen Lösungsmöglichkeiten bei geringem verlorenem Aufwand, darunter auch die nachträgliche Errichtung einer längeren Rampe 410, offen.

In einer Stellungnahme vom 3. Juni 1998 setzte sich die mitbeteiligte Partei nochmals mit der Frage einer "Kurzrampe" für die Auffahrtsspur 410 auseinander. Sie führte aus, es seien vier verschiedene Varianten einer solchen Kurzrampe im Detail untersucht und deren Ergebnisse gegenübergestellt worden. Aus den beigelegten Unterlagen sei ersichtlich, dass keine der vier Varianten eine zumutbare Alternative zum beantragten Entwurf darstelle. Variante 1 erfordere eine Grundablöse aus dem Grundstück Nr. 2006/2, welche aber vom Grundeigentümer verweigert werde. Diese Variante sei mit einem verlorenen Bauaufwand verbunden und bedinge eine Ersatzherstellung für einen unterbrochenen Wirtschaftsweg. Bei Variante 2 würden die Grenzwerte der Planungsparameter nicht eingehalten, es gebe einen bedeutenden verlorenen Aufwand (Errichtung und Abtrag einer 5,5 m hohen und rund 40 m langen Stützmauer); außerdem sei die Ersatzherstellung für einen unterbrochenen Wirtschaftsweg erforderlich. Variante 3 unterschreite deutlich die Grenzwerte der Planungsparameter, sei mit einem verlorenen Bauaufwand verbunden und bedinge die Ersatzherstellung für einen unterbrochenen Wirtschaftsweg. Auch bei Variante 4 würden die Grenzwerte der Planungsparameter weit unterschritten (z.B. Längsneigung 10 % etc.) und es komme zu einem verlorenen Bauaufwand. Eine Heranrückung der Spur 100 (Ausfahrtsspur) an den Fuß der A 14 sei aus verkehrstechnischen Gründen ohne Nachteil möglich. Voraussetzung sei jedoch eine Änderung der Trassenverordnung sowie eine Genehmigung der Projektsänderungen durch das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Die beschwerdeführende Partei bemängelte in einer Stellungnahme von 10. Juli 1998, dass die von der mitbeteiligten Partei erstellten Varianten nicht von einer unabhängigen Stelle begutachtet worden seien. Zu einer technisch einwandfreien Variante ohne Grundablöse sei nicht vorgedrungen worden. Es gebe aber eine nicht geprüfte Variante 1a, welche den Grundsätzen der RVS 3.43 ohne Grundablöse entspreche. Es werde beantragt, diese - näher dargestellte - Variante von einem unabhängigem Sachverständigen überprüfen zu lassen. Was den verlorenen Bauaufwand betreffe, so sei ein solcher ohne Belang, da keine naturschutzrechtlich bewilligten Projekte vorlägen und deshalb die Errichtung anderer Objekte nicht vorausgesetzt werden könne. Im naturschutzrechtlichen Verfahren könne nur über den jeweils vorliegenden Antrag abgesprochen werden. Dies bedeute, dass die Variante 1a und die Anlehnung der Spur 100 an die A 14 kostengünstige und bodensparende Alternativen seien und den Voraussetzungen des NLG entsprächen. Eine allenfalls erforderliche Trassenneuverordnung sei kein Umstand, der eine Variantenverwirklichung als unzumutbar erscheinen lasse. Es sei zu prüfen, ob der Halbanschluss überhaupt als rechtmäßig verordnet gelten könne, da mit der Trassenverordnung der Verlauf der S 18 und der ganzen Anschlussstelle an die A 14 verordnet worden sei, während der Halbanschluss nur einen Teil der Anschlussstelle mit anderer Funktion und anderen Verkehrsbeziehungen darstelle. Andererseits stelle sich die Frage, ob eine andere Rampenführung tatsächlich einer Neuerlassung der Trassenverordnung bedürfe.

In ihrer Stellungnahme vom 20. Juni 1998 vertrat die mitbeteiligte Partei die Auffassung, die von der

beschwerdeführenden Partei ins Treffen geführte Variante 1a sei keine zumutbare Lösung. Auf Grund des beiliegenden Längenschnittes sei festzustellen, dass die geltenden Richtlinien (für die Errichtung von Autobahnen und Straßen) nicht eingehalten werden könnten. Wegen des größeren Höhenunterschiedes gegenüber den anderen Varianten könne der richtliniengemäße Kuppenhalbmesser von 2000 m nicht eingehalten werden. Es sei nur ein solcher von 1800 m möglich. Entsprechend den Ergebnissen der Kosten-Nutzen-Untersuchung zum vorliegenden Projekt, in welcher eine gesamthafte Beurteilung aller Interessen und Ziele vorgenommen worden sei, stelle die vorliegende Lösung mit der Rampe 410 und der Rampe 100 die Bestlösung dar. Insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit biete die verordnete Rampenführung mit einer flachen Steigung und einer Verknüpfung mit der Autobahn als Spurenaddition bzw. Spurensubtraktion optimale Verhältnisse für den verflechtenden Verkehr.

Mit dem nunmehr vor dem Verwaltungsgerichtshof angefochtenen Bescheid vom 27. Juli 1998 gab die belangte Behörde der Berufung der beschwerdeführenden Partei keine Folge und bestätigte den erstinstanzlichen Bescheid mit der Maßgabe, dass Bescheidadressat die mitbeteiligte Partei ist. Außerdem wurden die vorgeschriebenen Auflagen geändert und insbesondere der mitbeteiligten Partei eine Ausgleichssumme von 2,400.000 S für die Schaffung von Ersatzlebensräumen vorgeschrieben.

In der Begründung heißt es, die im Gutachten des Amtssachverständigen für Naturschutz und Landschaftsentwicklung vorgeschlagene Auflage des Inhaltes, die Abfahrtsrampe 100 abweichend vom beantragten Projekt unmittelbar am Böschungfuß der Autobahn zu führen, habe im Hinblick darauf nicht vorgeschrieben werden können, dass für sie eine neue Verordnung nach § 4 des Bundesstraßengesetzes erforderlich geworden wäre.

Zur Alternativenprüfung führt die belangte Behörde aus, aus dem Gutachten des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz gehe hervor, dass eine Verletzung der Interessen von Natur oder Landschaft durch die Verwirklichung des Projektes auch durch Vorschreibung von Auflagen oder Bedingungen nicht zu verhindern sei. Es sei deshalb eine Prüfung erforderlich gewesen, ob die zu erwartenden Vorteile für das Gemeinwohl gegenüber den Nachteilen für die Natur oder Landschaft überwögen und ob der mitbeteiligten Partei keine zumutbaren, die Natur oder Landschaft weniger beeinträchtigenden Alternativen zur Verfügung stünden. In diesem Zusammenhang seien Ersatzlösungen für die 750 m lange, einen relativ großen Flächenverbrauch mit sich bringende Auffahrtsspur Nr. 410 geprüft worden.

Von der mitbeteiligten Partei seien verschiedene Varianten einer kurzen Auffahrtsrampe untersucht worden. Dabei habe sich herausgestellt, dass diese Varianten auf Grund verkehrstechnischer Unzulänglichkeiten oder der mangelnden Zustimmung eines privaten Grundeigentümers ausschieden. Dazu komme, dass für ihre Realisierung eine neue Verordnung nach § 4 des Bundesstraßengesetzes erforderlich wäre.

Das beantragte Projekt verfolge den Zweck, durch die Anbindung des Güterbahnhofes Wolfurt an die A 14 eine Verkehrsentlastung auf der B 190 im Bereich der Marktgemeinde Lauterach zu erzielen. Laut einer Verkehrsbefragung könnten beachtliche Teile des Schwerverkehrs, der derzeit täglich durch die Marktgemeinde Lauterach fahre, direkt vom Güterbahnhof auf die Autobahn auffahren und umgekehrt. Täglich würden ca. 90 LKW weniger durch das Gemeindegebiet von Lauterach fahren. Die sich aus diesen unbestritten gemeinwohlrelevanten Auswirkungen des Projekts ergebenden Vorteile würden von der belangten Behörde insgesamt als gegenüber den Nachteilen für die Natur oder Landschaft überwiegend beurteilt. Die Ansicht der beschwerdeführenden Partei, es könne nicht von einem selbständigen Projekt gesprochen werden, da die Halbanschlussstelle baulich auf einen Anschluss der geplanten S 18 abgestimmt sei, könne nicht geteilt werden. Die Halbanschlussstelle erfülle auch ohne den allfälligen späteren Bau der S 18 eine selbständige Funktion. Der Gemeinwohlabwägung könne hiedurch der mit dem Bau der Halbanschlussstelle verfolgte selbständige Zweck zugrunde gelegt werden. Im Rahmen der Alternativenprüfung stelle sich die Frage, ob dieser eigene, unmittelbare Zweck des Vorhabens nicht auch auf andere, der mitbeteiligten Partei objektiv zumutbare und die Natur oder Landschaft weniger beeinträchtigende Weise erreicht werden könne. Das Ermittlungsverfahren habe ergeben, dass dies nicht der Fall sei.

Was die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen betreffe, so könnten die im Verfahren erster Instanz angebotenen und von der Bezirkshauptmannschaft vorgeschriebenen Ausgleichsflächen nicht als ökologische Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des NLG anerkannt werden. Der erklärten Absicht des Gesetzgebers, Eingriffe in Natur und Landschaft nach Möglichkeit auszugleichen, entspreche es, grundsätzlich nur Verbesserungen gegenüber dem in der Natur gegeben Zustand als ökologische Ausgleichsmaßnahmen anzuerkennen. Anders wäre es, wenn der Verzicht eine nach der

gegebenen Rechtslage zulässige und wirtschaftlich sinnvolle Nutzungsänderung oder sonstige Maßnahme zum Gegenstand hätte. In diesem Fall wäre der rechtsverbindliche Verzicht auf eine Veränderung des gegebenen Zustands der betreffenden Grundfläche als ökologische Ausgleichsmaßnahme anzuerkennen. Solche Voraussetzungen lägen im Beschwerdefall nicht vor. Bei den in Rede stehenden Flächen handle es sich um die ehemalige Materialdeponie für das beim Bau des Citytunnels anfallende Ausbruchmaterial. Die Bewilligung für diese Deponie sei zeitlich befristet gewesen. Bis zum Ablauf der Frist sollte das gelagerte Ausbruchmaterial entfernt und die Fläche in den früheren Zustand zurückversetzt werden. Dies sei trotz Aufforderung durch die Behörde nicht geschehen. Gestützt auf ein Gutachten des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz, in welchem festgestellt worden sei, dass sich die Deponie im Laufe der Jahre zu einem wertvollen Lebensraum entwickelt habe, habe die Behörde von der Durchsetzung der Auflage Abstand genommen. Der heute gegebene faktische Zustand entspreche demnach auch dem Rechtszustand. Eine Abtragung des seinerzeit deponierten Materials wäre ein nach dem NLG bewilligungspflichtiges Vorhaben. Dass die Belassung der früheren Deponie keine geeignete ökologische Ausgleichsmaßnahme darstellen könne, zeige sich darin, dass im Falle der Erteilung einer solchen Bewilligung ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorzuschreiben wären. Andere ökologische Ausgleichsmaßnahmen habe die mitbeteiligte Partei nicht anbieten können. Es sei deshalb entsprechend dem Gutachten des Amtssachverständigen die Entrichtung einer Geldsumme für die Schaffung von Ersatzlebensräumen durch das Land vorzuschreiben gewesen. Das Gutachten wähle den Weg, die wesentlichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch das Vorhaben zu gewichten und dem das Renaturierungspotential einer entsprechend großen intensiv genutzten landwirtschaftlichen Fläche gegenüberzustellen. Das vom Amtssachverständigen angewendete Bewertungsmodell gehe von Annahmen aus, die letztlich persönliche Wertentscheidungen darstellten. Die Aufgabenstellung, die vielfältigen Auswirkungen eines Vorhabens auf Natur und Landschaft zu quantifizieren und dem gleichwertige ökologische Ausgleichmaßnahmen gegenüberzustellen, sei anders gar nicht zu bewältigen. Das eingeholte Gutachten erweise sich unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten als schlüssig und erziele brauchbare Ergebnisse. Der Amtssachverständige sei in seinem Gutachten bei der Ermittlung der Ausgleichszahlung davon ausgegangen, dass für die Abfahrtsspur 100 die von ihm vorgeschlagene natur- und landschaftsschonendere Trassenführung vorgeschrieben werde. Diese Auflage habe nicht vorgeschrieben werden können. Die damit verbundene zusätzliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft werde mit 20 % der bisher zugrundegelegten Belastung eingeschätzt. Aus dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz folge für die Vorschreibung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen, dass die vorgesehenen Maßnahmen für einen ökologischen Ausgleich geeignet seien und in der vorgesehenen Form notwendig sein müssten, um den erwünschten ökologischen Ausgleich zu erzielen, was nicht der Fall wäre, wenn es ein gelinderes zum selben Ziel führendes Mittel gebe. Die durch die Maßnahmen bewirkte Belastung müsse in einem angemessenen Verhältnis zum erzielbaren Effekt des ökologischen Ausgleichs stehen und dürfe den Betroffenen im Hinblick auf die wirtschaftliche Bedeutung seines Vorhabens nicht übermäßig belasten. Die Vorschreibung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen - das Gleiche gelte für Ausgleichszahlungen - dürfe nicht dazu führen, dass ein im überwiegenden Interesse des Gemeinwohles liegendes und daher erlaubtes Vorhaben wirtschaftlich unmöglich gemacht werde. Im Hinblick darauf, dass es um die Festlegung einer Ausgleichssumme gehe, bleibe nur zu prüfen, ob die Höhe angemessen sei. Dies sei angesichts einer Baukostensumme von ca. 30 Millionen Schilling nach Auffassung der belangten Behörde der Fall.

Zur Änderung des Bescheidadressaten führte die belangte Behörde aus, diese sei deswegen erforderlich geworden, weil nach Einbringung des Antrages auf Erteilung der naturschutzbehördlichen Bewilligung durch das Infrastrukturgesetz 1997 die Bewirtschaftung des hochrangigen Bundesstraßennetzes in Österreich neu geregelt worden sei. Auf Grund einer vertraglichen Vereinbarung mit dem Bund habe die mitbeteiligte Partei die Verpflichtungen des Bundes übernommen, wozu auch gehöre, die A 14 nach den Grundsätzen des Bundesstraßengesetzes zu planen, zu bauen und zu erhalten, sodass die mitbeteiligte Partei im Verwaltungsverfahren als Bewilligungswerberin fungiere.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, in der Rechtswidrigkeit des Inhalts und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht werden.

Die beschwerdeführende Partei bringt vor, der angefochtene Bescheid stehe im Widerspruch zu § 3 Abs. 2 NLG, welcher sämtliche Behörden und Dienststellen des Landes verpflichte, dafür Sorge zu tragen, dass ein unnötiger Verbrauch an Grund und Boden hintangehalten werde. Der angefochtene Bescheid verstoße auch gegen § 35 NLG. Die Verwirklichung des Projektes der mitbeteiligten Partei führe zu einer Verletzung der Interessen des Naturschutzes und

der Landschaftsentwicklung in erheblichem Ausmaß. Es werde ein durch Magerstandorte und Pioniergehölze ökologisch hochwertiges Gebiet in Mitleidenschaft gezogen, desgleichen absolut schutzwürdige Kleinlebensräume. Dazu kämen landschaftsbildlich negative Folgeerscheinungen. Die Halbanschlussstelle sei der erste Schritt für die vom Naturschutz abgelehnte S 18. Die Nebenbestimmungen könnten die negativen Auswirkungen des Projektes nicht vermindern. Entscheidende Bedeutung käme daher der Alternativenprüfung zu. Diese sei nicht in ausreichendem Maß erfolgt. Die mitbeteiligte Partei habe zwar Alternativen geprüft, diese aber verworfen. Bei diesen Alternativen seien aber die Straßenachsen willkürlich gewählt worden; schon geringfügig differenzierte Annahmen hätten zu einem anderen Ergebnis führen müssen. Die Begründung, die geprüften Varianten seien mit gravierenden Nachteilen verbunden, weil bei ihnen die Parameter der Richtlinien für den Straßenbau nicht eingehalten würden, mit ihrer Verwirklichung ein verlorener Bauaufwand verbunden sei und sie daher nicht die interne Genehmigung der mitbeteiligten Partei erhielten, überzeuge nicht. Eine Kurzrampe könne mit geringeren Kosten verwirklicht werden; die Richtlinien seien nur Idealmaße und außerdem nur ein Entwurf. Ein verlorener Aufwand sei im Naturschutzverfahren nicht zu überprüfen; die mangelnde interne Projektsgenehmigung sei ein Problem der mitbeteiligten Partei. Unzutreffend sei auch, dass die Kurzvarianten eine neue Trassenverordnung erforderten. Es sei fraglich, ob die geltende Trassenverordnung überhaupt eine Halbanschlussanstelle beinhalte. Außerdem sei diese Trassenverordnung ohne Umweltverträglichkeitsprüfung zustande gekommen und daher gesetzwidrig. Selbst wenn aber für die Realisierung von Kurzrampen eine neue Trassenverordnung erwirkt werden müsse, sei dies nicht unzumutbar. Die beschwerdeführende Partei habe mit Schreiben vom 10. Juli 1998 eine Kurzvariante vorgestellt, die allen Voraussetzungen entspreche. Diese sei nicht durch unabhängige Sachverständige überprüft worden, sondern lediglich durch die mitbeteiligte Partei; außerdem sei das Ergebnis dieser Überprüfung der beschwerdeführenden Partei vor Bescheiderlassung nicht mehr zur Kenntnis gebracht worden. Dass die in Betracht gezogenen Alternativen den technischen Richtlinien für den Straßenbau nicht entsprächen, könne nicht die Untauglichkeit der Alternativvarianten begründen, da es sich bei diesen Richtlinienentwürfen lediglich um Idealmaße im Straßenbau, jedoch nicht um rechtlich verbindliche Normen handle. Eine geringfügige Unterschreitung des richtliniengemäßen Kuppenhalbmessers (1800 m gegenüber 2000 m) wäre auf jeden Fall mit straßenpolizeilichen Maßnahmen auszugleichen gewesen. Im Übrigen habe die mitbeteiligte Partei selbst in einem früheren Verfahrensabschnitt einen Kuppenradius von 1700 m als zulässig angesehen. Die vom angefochtenen Bescheid angeführten Argumente für die Verwerfung der Projektsvarianten mit Kurzrampe könnten die Entscheidung der belangten Behörde nicht tragen. Auch sei implizit eine Unzumutbarkeit der Realisierung einer Alternativvariante darin gesehen worden, dass sich im Hinblick auf die Trassierung der S 18 für die mitbeteiligte Partei ein verlorener Bauaufwand ergebe. Dazu sei zu bemerken, dass die für den Straßenbau zuständige Abteilung des Amtes der Vorarlberger Landesregierung in einem Aktenvermerk vom 17. März 1998 festgestellt habe, dass in technischer Hinsicht eine Kurzvariante realisierbar wäre, die jedoch im Endausbau der Anschlussstelle mit der S 18 nicht kompatibel wäre. Von Unzumutbarkeit könne daher keine Rede sein. Zu verweisen sei in diesem Zusammenhang auch auf den Autobahnhalbanschluss Bregenz-Weidach. Es sei aktenkundig, dass für diesen Knoten in seiner noch heute bestehenden Gestalt, der eigentlich als Provisorium in Betrieb genommen worden sei, keine neue Trassenverordnung notwendig gewesen sei und dass allfällige Abweichungen von den Straßenbaurichtlinien durch straßenpolizeiliche oder verkehrstechnische Maßnahmen hätten abgefedert werden können.

Auch die Abfahrtsspur von der A 14 in Richtung Dornbirn-Feldkirch (Spur 100) - so macht die beschwerdeführende Partei weiter geltend - beeinträchtige Natur und Landschaft in erheblichem Maß, da sie in einem völlig unmotivierten und unnötigen Bogen von der Autobahn A 14 abrücke. Der Amtssachverständige für Natur- und Landschaftsschutz habe dies als erheblichen Landschaftsschaden beurteilt. Für die äußerst bodenintensive Abfahrtsvariante bestünde keinerlei bau- oder verkehrstechnische Notwendigkeit. Es sei deshalb auch im Rahmen des Berufungsverfahrens von den Vertretern der mitbeteiligten Partei zugesagt worden, die Trassenführung der Spur 100 möglichst nahe an der A 14 zu führen, wobei in diesem Zusammenhang ein Abgehen von der bestehenden Trassenverordnung als vertretbar erschienen sei. Im Gegensatz zu dieser Zusage bzw. diesen dem NLG entsprechenden Überlegungen habe jedoch der angefochtene Bescheid die weiter von der A 14 abgerückte Abfahrtsspur 100 bewilligt.

Schließlich sei auch die Gemeinwohlabwägung im angefochtenen Bescheid völlig unrichtig vorgenommen worden. Der projektierte Autobahnhalbanschluss sei nicht geeignet, die von der Marktgemeinde Lauterach angestrebte Entlastung vom Schwerverkehr zu bewirken. Schon derzeit bestehe für den Überlandschwerverkehr, der den Güterbahnhof Wolfurt bzw. die in diesem Gebiet ansässigen Betriebe anfahre, mit der nur wenige Kilometer entfernten

Vollanschlussstelle Dornbirn-Nord eine attraktive Alternative zur Ortsdurchfahrt Lauterach, wobei noch anzuführen sei, dass die Durchfahrt durch Lauterach (B 190) und das unmittelbar angrenzende Bregenz erheblich zeitaufwendiger sei, da hier der Überlandschwerverkehr, um in Bregenz auf die Autobahn zu gelangen, durch bewohnte und dicht verbaute Orte fahren müsse, während die A 14 über die Anschlussstelle Dornbirn-Nord völlig problemlos und rasch durch größtenteils unbewohntes Gebiet erreicht werden könne. Es ergebe sich daher zwingend, dass der überwiegende Teil dieses Schwerlastverkehrs in Lauterach "hausgemacht" sei. Dieser lediglich durch lokale Notwendigkeiten bedingte Schwerverkehr lasse sich aber durch den beantragten Halbanschluss nicht vermindern. Dies sei im Zuge einer Nachfrage bei namhaften Frächterunternehmen gegenüber der beschwerdeführenden Partei bestätigt worden. Selbst von den Vertretern der mitbeteiligten Partei habe eingeräumt werden müssen, dass die zu erwartende Reduktion des Güterverkehrs für die betroffene Bevölkerung nicht hörbar bzw. gar nicht objektiv messbar sei, sondern lediglich eine gewisse subjektive Spürbarkeit zu erwarten sei. Es stehe damit fest, dass für die Bevölkerung keinerlei Verbesserung eintreten werde. Dagegen sei im Bereich der L 41 mit einer Verkehrszunahme von 10 % bis 11 % an PKW-Verkehr und einer erheblichen Zunahme an Verkehrslärm zu rechnen. Es sei nicht nachvollziehbar, wie die belangte Behörde angesichts des Umstandes, dass keine objektiv messbaren Effekte im Sinne einer Verkehrsentlastung für die lärmgeplagten Anrainer aus dem Projekt der mitbeteiligten Parteien resultierten, zu dem Schluss komme, dass das Projekt der mitbeteiligten Partei überwiegende Vorteile für das Gemeinwohl erwarten lasse.

Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und in der Gegenschrift die Abweisung der Beschwerde beantragt.

Die mitbeteiligte Partei hat ebenfalls eine Gegenschrift erstattet und beantragt, der Beschwerde keine Folge zu geben.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Nach § 50 Abs. 5 NLG kann der Naturschutzanwalt gegen Bescheide der Landesregierung in den Angelegenheiten des Abs. 4 Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art. 131 Abs. 2 B-VG erheben.

Nach § 50 Abs. 4 NLG kann der Naturschutzanwalt gegen Bescheide der Behörde, mit denen in bestimmten näher bezeichneten Angelegenheiten Bewilligungen erteilt wurden, zur Wahrung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung Berufung erheben, wenn seiner Stellungnahme nicht entsprochen wurde.

Zu den in § 50 Abs. 4 NLG aufgezählten Angelegenheiten zählt die Errichtung oder Änderung von Bundes- und Landesstraßen, ausgenommen solche Änderungen, bei denen die Verschiebung der Straßenachse weniger als 50 m beträgt (§ 50 Abs. 4 lit. c leg. cit.).

Im vorliegenden Fall geht es um die Errichtung einer Bundesstraße. Die Beschwerde ist zulässig.

Die beschwerdeführende Partei erachtet den angefochtenen Bescheid wegen Widerspruchs zu § 3 Abs. 2 NLG als rechtswidrig.

Nach § 3 Abs. 2 NLG haben alle Behörden und Dienststellen des Landes und der Gemeinden innerhalb ihres Wirkungsbereiches und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften dafür Sorge zu tragen, dass ein nicht notwendiger Naturverbrauch verhindert wird. Dies gilt auch im Rahmen der Besorgung von Aufgaben des Bundes.

§ 3 Abs. 2 NLG ist eine Vorschrift, die sich nur an Behörden und Dienststellen des Landes richtet. Die Bewilligungskriterien finden sich hingegen in den §§ 35 ff NLG. Auf § 3 Abs. 2 NLG kann eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides allein nicht gestützt werden.

Nach § 35 Abs. 1 NLG ist die Bewilligung zu erteilen, wenn, allenfalls durch die Erteilung von Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, gewährleistet ist, dass eine Verletzung der Interessen der Natur oder Landschaft, vor allem im Hinblick auf die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung, nicht erfolgen wird. Wenn trotz Erteilung von Auflagen, Bedingungen oder Befristungen eine Verletzung der Interessen von Natur oder Landschaft im Sinne des Abs. 1 erfolgen wird, darf die Bewilligung gemäß § 35 Abs. 2 NLG nur dann erteilt werden, wenn eine Gegenüberstellung der sich aus der Durchführung des Vorhabens ergebenden Vorteile für das Gemeinwohl mit den entstehenden Nachteilen für die Natur oder Landschaft ergibt, dass die Vorteile für das Gemeinwohl, allenfalls unter Erteilung von Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, überwiegen und dem Antragsteller keine zumutbaren, die Natur oder Landschaft weniger beeinträchtigenden Alternativen zur Verfügung stehen.

Nach § 35 Abs. 3 NLG sind bei der Bewilligung auch die mit der Ausübung von Tätigkeiten, zu deren Zweck das Vorhaben bewilligt wird, verbundenen Auswirkungen auf Natur oder Landschaft zu berücksichtigen. Bei der Beurteilung der Auswirkungen ist die gesamte zusammenhängende Anlage zu berücksichtigen.

Nach § 37 Abs. 1 NLG ist eine Bewilligung befristet, mit Auflagen oder unter Bedingungen zu erteilen, so weit dies erforderlich ist, um Beeinträchtigungen von Natur oder Landschaft zu vermeiden oder auf ein möglichst geringes Ausmaß zu beschränken.

Auflagen und Bedingungen können sich nach § 37 Abs. 2 leg. cit. auch auf den Betrieb des ausgeführten Vorhabens oder auf die Ausübung von Tätigkeiten, zu deren Zweck das Vorhaben bewilligt wurde, beziehen. Auflagen und Bedingungen können auch im Interesse der Sicherheit und Gesundheit von Menschen erteilt werden, soweit für diesen Zweck nicht andere Rechtsvorschriften Anwendung finden.

Nach § 37 Abs. 3 NLG können Auflagen und Bedingungen nach Abs. 1 auch in der Vorschreibung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen wie Ersatzlebensräumen, bestehen. Ist die Vorschreibung eines Ersatzlebensraumes nicht möglich, kann die Auflage auch in der Entrichtung einer Geldsumme für die Schaffung von Ersatzlebensräumen durch das Land bestehen. Die Höhe der Ausgleichssumme ist entsprechend den voraussichtlichen Kosten für die Schaffung eines geeigneten Ersatzlebensraumes für den auf Grund der Bewilligung zerstörten Natur- oder Landschaftsraum festzusetzen.

Nach den auf Gutachten des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz gestützten Feststellungen der belangten Behörde verletzt eine Verwirklichung des Projektes der mitbeteiligten Partei Interessen der Natur und Landschaft, wobei diese Verletzung auch durch Auflagen nicht beseitigt werden kann.

In einem solchen Fall lässt § 35 Abs. 1 NLG die Erteilung einer Bewilligung nur dann zu, wenn kumulativ zwei Voraussetzungen erfüllt sind. Die eine Voraussetzung ist, dass eine Gegenüberstellung der sich aus der Durchführung des Vorhabens ergebenden Vorteile für das Gemeinwohl mit den entstehenden Nachteilen für die Natur oder Landschaft ergibt, dass die Vorteile für das Gemeinwohl, allenfalls unter Erteilung von Auflagen, Bedingungen oder Befristungen überwiegen. Die andere Voraussetzung besteht darin, dass dem Antragsteller keine zumutbaren, die Natur oder Landschaft weniger beeinträchtigenden Alternativen zur Verfügung stehen. Überwiegende Vorteile für das Gemeinwohl vermögen die Erteilung einer Bewilligung für ein Projekt, welches Interessen der Natur oder Landschaft verletzt, nicht zu rechtfertigen, wenn dem Antragsteller eine zumutbare Alternative zur Verfügung steht. Umgekehrt vermag aber das Fehlen einer zumutbaren Alternative für sich allein die Erteilung einer solchen Bewilligung nicht zu rechtfertigen, wenn es an einem überwiegenden Vorteil für das Gemeinwohl fehlt.

Die beschwerdeführende Partei vertritt die Auffassung, für das Projekt der mitbeteiligten Partei habe eine Bewilligung nicht erteilt werden dürfen, weil es nicht mit überwiegenden Vorteilen für das Gemeinwohl verbunden sei und weil es überdies zumutbare Alternativen zu diesem Projekt gebe.

Als Alternativen wurden im Verwaltungsverfahren von der beschwerdeführenden Partei, von der mitbeteiligten Partei und auch vom verkehrstechnischen Amtssachverständigen Varianten der Halbanschlussanstelle ins Spiel gebracht, die einerseits eine Verkürzung der Rampe der Auffahrtsspur (Spur 410) und andererseits eine Verlegung der Rampe der Abfahrtsspur (Spur 100) an die A 14 vorsehen.

Für die Ablehnung dieser Varianten als zumutbare Alternativen wird im angefochtenen Bescheid u.a. deren Nichtübereinstimmung mit der geltenden Trassenverordnung ins Treffen geführt. Dies wirft die Frage nach der Bedeutung der Trassenverordnung für das naturschutzbehördliche Verfahren auf.

Mit der auf § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 (BStG 1971) gestützten Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten, BGBl. II Nr. 96/1997, wurde der Straßenverlauf der S 18 Bodenseee-Schnellstraße und der A 14 Rheintalautobahn-Anschlussstelle Wolfurt-Lauterach im Bereich der Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußach und Höchst bestimmt.

Diese Verordnung lautet:

"Auf Grund des § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 297/1995 (BStG 1971), wird verordnet:

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

Die neu herzustellende Straßentrasse beginnt an der

L 41 Sender Straße im Bereich der unter Punkt 2 festgelegten Anschlussstelle Wolfurt-Lauterach der A 14 Rheintal Autobahn, führt in südwestlicher Richtung dem Wolfurter Landgraben folgend, quert bei Kilometer 1,20 die Dornbirnerach und in der Folge bei Kilometer 2,30 den Vorarlberger Rheintal-Binnenkanal, verläuft sodann durch das Schweizer Ried, quert nach Überführung der Bahnlinie der ÖBB Bregenz-St. Margarethen und der B 203 Rhein Straße bei Kilometer 5,10 den Neuen Rhein und endet bei Kilometer 6,242 an der Staatsgrenze Österreich/Schweiz.

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

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

3. Im Einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Straßentrasse sowie der neu herzustellenden Zu- und Abfahrtsrampen aus dem beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, beim Amt der Vorarlberger Landesregierung sowie bei den Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußach und Höchst aufliegenden Planunterlagen (Plan Nr. BS-9402 im Maßstab 1 : 2.000) zu ersehen.

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

Der Verfassungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 25. Juni 1999, G 256/98, zum Verhältnis von Naturschutzrecht und Eisenbahnrecht ausgeführt:

"Sind .... für ein Projekt mehrere Genehmigungen nebeneinander erforderlich und diese überdies nach den Rechtsvorschriften verschiedener Kompetenzträger zu erteilen oder zu versagen, so bedeutet dies freilich - wie schon in der bisherigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes klargestellt wurde - nicht, dass jeder Kompetenzträger in der Ausgestaltung seiner Gesetzgebungskompetenz auch in dem Sinne völlig frei wäre, in seiner Regelung einen bestimmten Regelungsaspekt absolut zu setzen und damit die Kompetenzen anderer Gebietskörperschaften auszuhöhlen oder zu unterlaufen. Der den Bundesstaat konstituierenden Bundesverfassung muss nämlich unterstellt werden, die Grundlage einer harmonisierenden Rechtsordnung zu sein, in der (allenfalls divergierende) Interessen von Bund und Ländern, auch so weit diese in Akten der Gesetzgebung ihren Niederschlag finden, aufeinander abgestimmt sind. Der rechtspolitische Gestaltungsspielraum des Landes- (ebenso wie jener des Bundes-)gesetzgebers ist deshalb insoweit eingeschränkt, als es ihm verwehrt ist, Regelungen zu treffen, die sich als sachlich nicht gerechtfertigte Beeinträchtigung der Effektivität von Regelungen der gegenbeteiligten Rechtssetzungsautorität darstellen (VfSlg. 10.292/1994, S 763). Dies bedeutet auch, dass die zur Gesetzgebung berufenen Gebietskörperschaften die Interessen, die von der gegenbeteiligten Gebietskörperschaft wahrzunehmen sind, durch den Gesetzgebungsakt nicht unterlaufen dürfen (vgl. dazu etwa das Erkenntnis vom 5. Oktober 1998, G 117/98). Es ist dem Gesetzgeber ebenso wenig erlaubt, Regelungen zu treffen, die auf eine kompetenzwidrige Nachprüfung allenfalls bereits vorliegender Bewilligungsakte oder auf eine kompetenzwidrige Vorwegnahme der Versagung einer solchen Bewilligung hinausliefen (VfSlg. 8984/1980).

Wenn daher der Landesgesetzgeber seine naturschutzrechtlichen Regelungen auf ein Sachgebiet erstreckt, welches im Übrigen kompetenzrechtlich in Gesetzgebung und Vollziehung dem Bund zugeordnet ist, dann dürfen diese Regelungen nicht einen Inhalt haben, der eine Beachtung des verfassungsrechtlichen Berücksichtigungsgebotes nicht zulässt und dadurch ein Unterlaufen der gegenbeteiligten Kompetenz, sei es durch Versagung der Bewilligung, sei es durch die Erteilung unverhältnismäßiger Auflagen ermöglicht. Der Verfassungsgerichtshof verkennt nicht, dass das Gewicht des öffentlichen Interesses an einem den eisenbahnrechtlichen Vorschriften unterliegenden Vorhaben je nachdem ein ganz unterschiedliches sein kann, ob es sich um eine auch in ihrer Bedeutung für den Fernverkehr wichtige Eisenbahnstraße für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr oder ob es sich etwa um eine lokalen

Bedürfnissen dienende Seilbahn handelt. Ob und bejahendenfalls welche öffentlichen Interessen mit welchem Gewicht jeweils im Spiele sind, kann daher auf das Maß der gebotenen, wechselseitigen Rücksichtnahme auf die Kompetenzausübung der gegenbeteiligten Gebietskörperschaft nicht ohne Einfluss sein.

Ungeachtet der nicht zu bezweifelnden Befugnis des Landesgesetzgebers, vermeidbare Eingriffe in Naturschutzinteressen zu untersagen bzw. durch die Erteilung von Auflagen und Bedingungen für einen entsprechenden Ausgleich zu sorgen, muss daher im Falle von Eingriffen, die nicht vermeidbar sind und deren nachteilige Folgen auch nicht ausgeglichen werden können, zumindest in Form einer Abwägung zwischen den Interessen des Naturschutzes und den anderen, den Eingriff bewirkenden Interessen auch für die gebotene Berücksichtigung kompetenzfremder Interessen Raum sein."

In seinem Erkenntnis vom 25. Juni 1999, B 1287/98, spricht der Verfassungsgerichtshof im Zusammenhang mit einer Eisenbahntrassenfestlegung und ihrer Bedeutung für ein naturschutzbehördliches Verfahren von einer aus verfassungsrechtlicher Sicht gebotenen "Berücksichtigung der vom Bund wahrzunehmenden und keiner weiteren Überprüfung durch das Land unterliegenden gesamtwirtschaftlichen Interessen am Ausbau einer bestehenden Eisenbahnstrecke".

Aus den angeführten Erkenntnissen des Verfassungsgerichtshofes ergeben sich auch Anhaltspunkte für die Bedeutung einer Trassenverordnung nach dem BStG 1971 im naturschutzbehördlichen Verfahren.

§ 35 Abs. 2 NLG enthält eine Interessenabwägung in der Form, dass eine Gegenüberstellung der sich aus der Durchführung des Vorhabens ergebenden Vorteile für das Gemeinwohl mit den entstehenden Nachteilen für die Natur oder Landschaft vorzunehmen ist. Aus dem nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes der Bundesverfassung immanenten Rücksichtnahmegebot folgt, dass bei den Vorteilen für das Gemeinwohl auch das in der Trassenverordnung manifestierte öffentliche Interesse an der Realisierung des geplanten Straßenbauvorhabens zu berücksichtigen ist. Diese Berücksichtigung bedeutet aber, wie der Verfassungsgerichtshof klargestellt hat, keine Vorwegnahme des Ergebnisses der Interessenabwägung in dem Sinn, dass bei Vorliegen einer Trassenverordnung dem Straßenbauvorhaben jedenfalls der Vorrang vor den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes gebührte.

Durch eine Trassenverordnung wird aber jedenfalls ein Grundbestand von Bundesinteressen, die als öffentliche Interessen anzusehen sind, dokumentiert. Dies hat zur Konsequenz, dass eine Ablehnung des Straßenbauvorhabens durch die Naturschutzbehörde mit der Begründung, es lägen keine Gemeinwohlinteressen vor, rechtswidrig wäre. Die Dokumentation eines festen Grundbestandes von Bundesinteressen durch die Trassenverordnung hat weiters zur Folge, dass eine nähere Prüfung des konkreten Ausmaßes dieser Bundesinteressen in allen jenen Fällen zu unterbleiben hat, in denen die entgegenstehenden Naturschutzinteressen zwar die Relevanzschwelle des § 35 NLG übersteigen, in ihrer Intensität aber nicht besonders schwer wiegend und somit von vornherein nicht geeignet sind, die Bundesinteressen an der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens zu überwiegen. In eine Feinprüfung der Bundesinteressen ist daher nicht schon dann einzutreten, wenn durch die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens eine Verletzung von Naturschutzinteressen im Sinne des § 35 NLG bewirkt würde, sondern nur dann, wenn es sich dabei um eine Verletzung der Naturschutzinteressen handelt, die so gravierend ist, dass auf Grund einer bloßen Grobprüfung noch nicht gesagt werden kann, dass die in der Trassenverordnung dokumentierten Bundesinteressen überwiegen. Dies ergibt sich schon daraus, dass die Trassenverordnung der Festlegung des Verlaufes einer Bundesstraße dient, eines Verkehrsweges also, der auf Grund seiner Bedeutung für den Durchzugsverkehr zur Bundesstraße erklärt wurde. Aus der Funktion der Trassenverordnung als Mittel zur Konkretisierung eines für den Durchzugsverkehr bedeutsamen Verkehrsweges folgt, dass mit der Trassenverordnung auch ein wenngleich von Fall zu Fall in seinem konkreten Ausmaß variierendes, jedoch grundsätzlich bedeutsames öffentliches Interesse an der Verwirklichung der in der Trassenverordnung festgelegten Trasse dokumentiert wird.

Im Rahmen der erwähnten Feinprüfung ist die Naturschutzbehörde zur Gewichtung der in der Trassenverordnung dokumentierten öffentlichen Interessen, nicht aber zu deren Überprüfung ermächtigt.

Auszugehen ist bei der Berücksichtigung der Trassenverordnung von einem Interesse des Bundes an der Verwirklichung der gesamten in der Trassenverordnung verordneten Trasse; dies auch dann, wenn sich das zur naturschutzbehördlichen Bewilligung beantragte Projekt nur auf einen Teil (Teilabschnitt) der Gesamttrasse bezieht, es

sei denn, dass ausreichende Anhaltspunkte dafür bestehen, dass das zur Bewilligung beantragte Projekt schon deshalb nicht als Schritt im Rahmen der Verwirklichung des gesamten Trassenprojektes angesehen werden kann, weil die Absicht, das verordnete Projekt zur Gänze zu verwirklichen, endgültig aufgegeben wurde.

Die Trassenverordnung ist von der Naturschutzbehörde nicht als Rechtsvorschrift anzuwenden, da keine Bestimmung der Rechtsordnung die Naturschutzbehörde zu einer solchen Anwendung für zuständig erklärt. Die Naturschutzbehörde hat aber die in der Trassenverordnung dokumentierten Bundesinteressen bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigen. Daraus ergibt sich, dass auch der Verwaltungsgerichtshof die Trassenverordnung nicht im Sinne des Art. 89 Abs. 2 B-VG anzuwenden hat und daher eine Anfechtung der Trassenverordnung beim Verfassungsgerichtshof nicht in Betracht käme. Eine Auseinandersetzung mit den von der beschwerdeführenden Partei geäußerten Zweifeln an der Gesetzmäßigkeit der Trassenverordnung wegen der von der beschwerdeführenden Partei behaupteten Mängel des Verfahrens zur Erlassung der Trassenverordnung hat daher zu unterbleiben.

Der Umstand, dass die Trassenverordnung für die Naturschutzbehörde keine von ihr anzuwendende und sie als Rechtsvorschrift bindende Norm darstellt, berechtigt aber die Naturschutzbehörde nicht dazu, die Trassenverordnung darauf hin zu überprüfen, ob sie dem BStG 1971 entspricht und, wenn sie zu der Auffassung gelangt, dies sei nicht der Fall, sie bei ihrer Entscheidung außer Acht zu lassen. Vielmehr hat die Naturschutzbehörde lediglich eine Prüfung durchzuführen, ob das zur Bewilligung beantragte Vorhaben in der Trassenverordnung Deckung findet.

Entgegen den von der beschwerdeführenden Partei geäußerten Zweifeln findet das Projekt der mitbeteiligten Partei in der Trassenverordnung Deckung. Durch das Projekt wird zwar nicht die gesamte in der Trassenverordnung verordnete Trasse verwirklicht, sondern nur ein Teil derselben. Es handelt sich bei diesem Projekt aber nicht um eine Abweichung von der Trassenverordnung.

Die Bedeutung der Trassenverordnung für das naturschutzbehördliche Verfahren erschöpft sich aber nicht in ihrer Funktion als Manifestation von der Naturschutzbehörde zu berücksichtigender öffentlicher Interessen aus dem Vollziehungsbereich des Bundes. Die Trassenverordnung ist für die mitbeteiligte Partei bindend. Die mitbeteiligte Partei hat die Aufgabe, die in der Trassenverordnung festgelegte Bundesplanung zu verwirklichen. Eine rechtliche Möglichkeit, von dieser Planung abzuweichen, besteht für die mitbeteiligte Partei nicht. Das aber führt dazu, dass Alternativen zum gegenständlichen Projekt, die eine Änderung der Trassenverordnung zur Voraussetzung hätten, für die mitbeteiligte Partei keine zumutbare Alternative im Sinne des § 35 Abs. 2 NLG sind.

Die beschwerdeführende Partei bestreitet aber, dass für die Verwirklichung der Alternativ-Varianten überhaupt eine Änderung der Trassenverordnung erforderlich wäre. Sie stützt sich dabei auf § 4 Abs. 7 BStG 1971.

Nach dieser Bestimmung bedürfen u.a. Rampenverlegungen in bestehenden Anschlussstellen keiner Verordnung nach Abs. 1, sofern die berührten Länder und Gemeinden diesen Baumaßnahmen zustimmen.

§ 4 Abs. 7 BStG 1971 spricht von "bestehenden" Anschlussstellen. Die Auffassung der beschwerdeführenden Partei, damit seien auch solche Anschlussstellen gemeint, die bloß verordnet, aber noch nicht errichtet seien, findet im Wortlaut dieser Gesetzesstelle keine Deckung. Unter "bestehenden" Anschlussstellen können nur bereits errichtete Anschlussstellen verstanden werden. Schon aus diesem Grund bietet § 4 Abs. 7 BStG 1971 keine Grundlage für die Auffassung der beschwerdeführenden Partei, für die im Verwaltungsverfahren geprüften Alternativvarianten sei eine Änderung der Trassenverordnung nicht erforderlich.

Die beschwerdeführende Partei ist aber im Erge

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at