jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2000/5/29 2000/10/0021

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 29.05.2000

Index

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

Norm

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

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 der Schriftführerin Mag. Killian, 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 22. Dezember 1999, Zl. IVe-151.14/1998, betreffend naturschutzbehördliche Bewilligung (mitbeteiligte Partei:

A-Aktiengesellschaft, vertreten durch das Land Vorarlberg, dieses vertreten durch die Vorarlberger Landesregierung), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Das Land Vorarlberg hat der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von S 12.500,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Das Kostenbegehren der belangten Behörde 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, Salweide, usw.) und verschiedene Pappelarten (Schwarzpappel, Zitterpappel), weiters Hasel, Hartriegel, Grauerle, Birke, teilweise Brombeerdickichte und in einem Abschnitt eine Robiniengruppe vorhanden. An Auffälligkeiten habe sich eine kleine, mit hohem Pfeifengras 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 ein 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 zusätzlich 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.

Weiters holte die belangte Behörde eine Stellungnahme eines verkehrstechnischen Amtssachverständigen zu der Frage der Möglichkeit des Heranrückens des Einmündungsbereiches der Spur 100 in die L 41 an die A 14 sowie zur Möglichkeit einer Verkürzung der Rampe 410 ein.

Mit 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.

Gegen diesen Bescheid erhob die beschwerdeführende Partei Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof.

Mit Erkenntnis vom 24. September 1999, 98/10/0347, hob der Verwaltungsgerichtshof den Bescheid der belangten Behörde vom 29. Juli 1998 wegen Rechtswidrigkeit seines Inhalts auf.

In der Begründung dieses Erkenntnisses heißt es:

"§ 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."

Der Verwaltungsgerichtshof sprach aus, dass die von der beschwerdeführenden Partei vorgeschlagenen Varianten der Trasse keine zumutbare Alternative seien, weil die mitbeteiligte Partei die durch die Trassenverordnung vorgegebene Trasse zu verwirklichen habe. Die Aufhebung des Bescheides der belangten Behörde erfolgte, weil ihre Vorgangsweise bei der Interessenabwägung nicht dem dargestellten Modell einer Interessenprüfung in jenen Fällen entsprach, in denen eine Trassenverordnung zu berücksichtigen ist und weil das Ergebnis dieser Interessenabwägung auch nicht nachvollziehbar war.

Mit dem nunmehr vor dem Verwaltungsgerichtshof angefochtenen Bescheid vom 22. Dezember 1999 gab die belangte Behörde der Berufung der beschwerdeführenden Partei gegen den Bescheid der BH vom 22. Dezember 1997 neuerlich keine Folge und bestätigte diesen Bescheid mit der Maßgabe, dass Bescheidadressat die mitbeteiligte Partei ist. Außerdem wurden die im erstinstanzlichen Bescheid 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, der Sachverhalt, der dem erstinstanzlichen Bescheid zugrunde gelegt worden sei, werde auch dem angefochtenen Bescheid zugrunde gelegt. Auf Grund des ergänzenden Ermittlungsverfahrens werde zusätzlich Folgendes festgestellt:

Durch die Trassenverordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten vom 8. April 1997, BGBl. II Nr. 96/97, sei unter Ziffer 1 der Straßenverlauf der S 18 Bodensee-Schnellstraße und unter Z. 2 der Straßenverlauf der Anschlussstelle Wolfurt/Lauterach bestimmt worden. Die unter Ziffer 2 verordnete Trasse (Anschlussstelle) verfolge einen zweifachen Zweck. Einerseits stelle sie über ihre Zu- und Abfahrtsrampen die Verbindung mit der bestehenden L 41 her, andererseits die Verbindung der unter Z. 1 der Verordnung festgelegten Trasse der S 18 Bodensee-Schnellstraße. Das diesem Verfahren zugrunde liegende Projekt verfolge den Zweck einer Anbindung der bestehenden L 41 an die A 14 Rheintalautobahn und finde in der unter Ziffer 2 verordneten Trasse volle Deckung. Nach der von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Kosten-Nutzen-Untersuchung, Projekt BS-9419, welche auch als Entscheidungsgrundlage für die Trassenverordnung gedient habe, sei die B 190 im Bereich des Bregenzer Ortsteiles Rieden bereits im Jahr 1987 bis zur Grenze ihrer technischen Leistungsfähigkeit belastet gewesen. Andere betroffene Straßenzüge, etwa die B 190 im Bereich der Bregenzer Innenstadt und im Gemeindegebiet von Lauterach oder die L 3 in den Gemeindegebieten von Lauterach und Wolfurt hätten diese Grenze ebenfalls fast erreicht. Der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes Deutschlands in der Nähe Vorarlbergs und der zwischenzeitlich vollzogene Beitritt Österreichs zur EU hätten ebenso wie die in ständigem Wachstum befindlichen jungen Industriegebiete im Nahebereich der Halbanschlussstelle eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens bewirkt. Da die vorgenannten Straßenabschnitte kaum zusätzlichen Verkehr aufnehmen könnten, bedeute dies eine Verlängerung der Stauzeiten und eine Erhöhung des Schwerverkehrsanteiles im Wohngebiet. Zweck des Vorhabens, welches im Detailprojekt 1994 mit Baukosten von 33 Millionen S veranschlagt sei, sei es, insbesondere eine Entlastung des Schwerverkehrs auf der Bundesstraße B 190 im Bereich der Ortsdurchfahrt der Marktgemeinde Lauterach zu erzielen, indem ein möglichst hoher Anteil des Schwerverkehrs auf die Autobahn umgeleitet und somit von der Ortsdurchfahrt von Lauterach abgehalten werde. Eine Verkehrsbefragung im Raum Güterbahnhof Wolfurt und Industriegebiet Lauterach Süd von Dipl.-Ing. G.M. vom Oktober 1994, auf welche im Projekt Bezug genommen werde, lasse erwarten, dass die Umlagerung des LKW-Verkehrs auf die A 14 durch den neuen Anschluss ca. 11,8 % betragen werde. Auf den Zähltag bezogen, bedeute dies eine Reduktion von ca. 90 von 763 LKW. Unter Zugrundelegung einer allgemeinen Verkehrszuwachsrate von jährlich 3 % und unter Einrechnung der durch besondere Faktoren bedingten zusätzlichen Verkehrssteigerung sei die Zahl der Schwerlastfahrzeuge, die im Vergleich zum Befragungsjahr derzeit die Ortsdurchfahrt von Lauterach benutzten, höher anzusetzen, sodass auch die erzielbare Entlastungswirkung -

ausgedrückt in absoluten Zahlen - noch größer ausfallen werde. Durch die Errichtung der geplanten Halbanschlussstelle lasse sich die Belastung der B 190 in Bregenz im Bereich der Bregenzer Innenstadt um rund 6 %, im Ortsteil Rieden um rund 11 % verringern. Die L 3 werde in den Gemeindegebieten von Lauterach und Wolfurt um rund 14 % (ohne Berücksichtigung der vor dem Baubeginn stehenden Verbindung von der B 200 zur A 14 in Dornbirn-Nord) entlastet, im Bereich Wolfurt-Rickenbach (bei Industriegebiet und Güter- bzw. Zugbildebahnhof Wolfurt) um rund 5 % belastet. Die B 202 werde im Abschnitt Hard um 4 % entlastet. Die meist belasteten Straßen im Analysenetz, die B 190 in Lauterach und Bregenz und die L 3 in Wolfurt führten durch Siedlungsgebiete mit straßennaher Randbebauung. Diese Situation berge ein hohes Unfallrisiko in sich. Durch eine Verlagerung von Verkehrsanteilen auf die A 14 lasse sich das Unfallrisiko verringern. Zudem könnten nach Realisierung des Vorhabens dirigistische Maßnahmen leichter durchgesetzt werden. So bestehe dann auch die Möglichkeit, entlang der B 190 und der L 3 ein Fahrverbot für Schwerlastfahrzeuge, insbesondere für allfällige Gefahrguttransporte, zu verhängen. Dadurch werde der Katastrophenfall noch unwahrscheinlicher und Unfälle mit schweren Lastkraftwagen wären auf Fahrzeuge im Dienste der Nahversorgung beschränkt. Da Letztere überwiegend nur ungefährliche Güter transportierten, könne die Verkehrssicherheit insgesamt erhöht werden. Ebenfalls auf Grund der Angaben im Detailprojekt werde davon ausgegangen, dass infolge der auf der Autobahn möglichen gleichmäßigen und höheren Geschwindigkeit im Vergleich zur Ortsdurchfahrt durch Errichtung der Halbanschlussstelle eine Treibstoffersparnis in Höhe von mindestens 350.000 l pro Jahr erzielt werde. Zudem werde dadurch eine Verringerung der Fahrzeiten erreicht, und zwar für 950 KFZ/Tag um 5 Minuten, für 275 KFZ/Tag um 7 Minuten, für 1220 KFZ/Tag um 1 Minute und für 310 KFZ/Tag um 2,5 Minuten, was insgesamt einer Zeitersparnis von ca. 77.000 Stunden im Jahr entspreche. Die dadurch bewirkte Abnahme der Schadstoffbelastung werde durch die Änderung der Abluftzusammensetzung wieder aufgehoben, sodass die Schadstoffbilanz insgesamt gesehen als ausgeglichen beurteilt werden könne. Auf Grund der unbestritten gebliebenen Angaben im Detailprojekt der mitbeteiligten Partei werde davon ausgegangen, dass sich der Schallpegel auf der B 190 im Gebiet der Gemeinde Lauterach um 0,5 dB (A) verringere. Durch die Errichtung der Halbanschlussstelle werde Vorarlbergs größter Güterbahnhof unmittelbar an das hochrangige Straßennetz angebunden und damit die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine attraktive Verlagerung von Güterverkehrsanteilen von der Straße auf die Schiene geschaffen. Insgesamt benötige die Halbanschlussstelle einschließlich ihrer Nebenanlagen nach den Ausführungen im Detailprojekt 1994 eine Fläche von rund 6.100 m2 außerhalb der der Autobahn zugehörigen Grundparzellen. Die durch den Bau der Spuren 100 und 410 der Halbanschlussstelle versiegelten Flächen (Fahrbahnen und Bankette) betrügen rund 8.800 m2. Weitere 5.000 m2 würden durch die Errichtung von Wirtschaftswegen und einen Radweg versiegelt. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft würden die Angaben im Gutachten des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz vom 23. März 1998 der Entscheidung zugrunde gelegt. Im Besonderen sei festzuhalten, dass die Beeinträchtigung der Landschaft durch die Abfahrt (Spur 100) wegen der Lage im Randbereich des Lauteraches Riedes und vor allem wegen des Abrückens von der A 14 hoch zu bewerten sei. Es entstehe der Eindruck einer eigenständigen Straße im Ried. Für den Naturhaushalt ergäben sich in den Bereichen erhebliche Verschlechterungen, die natürlich verwachsen seien und durch Pioniergehölz und Trockenstandorte geprägt seien. Die Beeinträchtigung des Naturhaushaltes vor allem durch den Flächenverlust, aber auch durch die Trennwirkung sei als hoch zu bewerten. Die Beeinträchtigung könne durch Auflagen nicht gemindert werden.

Im Erwägungsteil führt die belangte Behörde aus, sie gehe davon aus, dass eine Feinprüfung im Sinne der Ausführungen des Verwaltungsgerichtshofes im Erkenntnis vom 24. September 1999, 98/10/0347, dann erforderlich sei, wenn die Trasse Naturwerte von größerer Bedeutung und Landschaftsausschnitte mit überdurchschnittlicher Attraktivität beeinträchtige. Die belangte Behörde sei auf Grund des als maßgeblich festgestellten Sachverhaltes, der sich insbesondere aus dem Gutachten des Amtssachverständigen für Naturschutz und Landschaftsentwicklung vom 23. März 1998 ergebe, der Auffassung, dass die Voraussetzungen für eine Feinprüfung vorlägen. Im Bereich der vorgesehenen Auffahrt in Richtung Deutschland (Spur 410) habe sich auf der seinerzeitigen Deponiefläche, die seit vielen Jahren der Natur überlassen sei, ein Sonderstandort entwickelt, der einen ökologisch wertvollen Bewuchs aufweise. Im Bereich der Abfahrt zur Senderstraße (Spur 100) werde durch das weite Abrücken von der Autobahn die landschaftsästhetisch wertvolle Riedlandschaft durchschnitten und damit in ihrer Ästhetik wesentlich beeinträchtigt. Zu den im § 2 Abs. 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung angeführten Zielen des Naturschutzes und der Landschaftsentwicklung zähle jedoch die nachhaltige Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, der Biotope und der Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft. Unter Vornahme der

in § 2 Abs. 2 leg. cit. vorgesehenen Abwägung der sich aus Abs. 1 ergebenden Anforderungen untereinander sowie mit den sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft ergebe sich nach Auffassung der belangten Behörde, dass das Vorhaben den Zielen des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung widerspreche. Bei der Feinprüfung sei nicht nur die Funktion des Projektes, als Anschlussstelle des Güterbahnhofes Wolfurt zu dienen, zugrunde zu legen, sondern auch seine weitere Funktion, Teil der geplanten Bodensee-Schnellstraße S 18 zu sein. Wenn die mit der Realisierung des Projektes verbundenen Interessen berücksichtigt werden müssten, bedeute dies auch, dass die durch das Gesamtprojekt beeinträchtigten Interessen von Natur und Landschaft in das Kalkül einzubeziehen seien. Dazu sei nun freilich festzustellen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder die zugunsten des Gesamtprojektes noch die dagegen sprechenden Interessen in einer solch umfassenden Weise dokumentiert seien, um die gesamte Gemeinwohlabwägung gemäß § 35 Abs. 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung vorwegnehmen zu können. Vorläufig sei davon auszugehen, dass einerseits beträchtliche verkehrspolitische Interessen (direkte Verbindung zwischen dem österreichischen und schweizerischen Autobahnnetz) zugunsten des Vorhabens und andererseits schwer wiegende Beeinträchtigungen der Interessen von Natur und Landschaft (Zerschneidung der letzten großen zusammenhängenden Riedfläche Vorarlbergs) gegenüber stünden. Wie sich aus den nachfolgenden Darstellungen ergebe, sei es jedoch gar nicht erforderlich, eine solch umfassende Gemeinwohlabwägung, in der die Vor- und Nachteile des gesamten Projektes behandelt würden, vorzunehmen. Das Vorhaben sei nämlich schon dann, wenn lediglich seine Funktion als Anbindung des Güterbahnhofes Wolfurt an die A 14 Rheintalautobahn in der Gemeinwohlabwägung berücksichtigt werde, aus folgenden Gründen zu genehmigen:

Das zugunsten des Vorhabens sprechende Interesse bestehe darin, durch Anbindung des Güterbahnhofes Wolfurt an die A 14 Rheintalautobahn eine Verkehrsentlastung auf der Bundesstraße 190 im Bereich der Stadt Bregenz und der Marktgemeinde Lauterach sowie auf der L 3 im Gemeindegebiet von Lauterach und Wolfurt zu erzielen. Eine Verkehrsbefragung aus dem Jahr 1994 habe ergeben, dass beachtliche Teile des Schwerverkehrs, die derzeit täglich durch die Marktgemeinde Lauterach führen, auf Grund der neu zu schaffenden Anbindung direkt vom Güterbahnhof auf die Autobahn auffahren könnten und umgekehrt. Die damalige Befragung habe ergeben, dass täglich ca. 90 LKW oder 11,8 % weniger durch das Ortszentrum von Lauterach fahren würden. Die absolute Entlastungswirkung unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsentwicklung müsse noch höher veranschlagt werden. Die geplante Halbanschlussstelle führe gesamthaft gesehen zu einer Verkehrsentlastung auf der B 190 in der Bregenzer Innenstadt von rund 6 %, im Bregenzer Ortsteil Rieden von ca. 11 % und auf der L 3 in den Gemeindegebieten von Lauterach und Wolfurt von rund 14 % (ohne Berücksichtigung der vor dem Baubeginn stehenden Verbindung von der B 200 zur A 14 in Dornbirn-Nord). Insgesamt lebten unter Berücksichtigung eines 100 m breiten Streifens links und rechts der Straßenachse ca. 5.700 Personen und unter Berücksichtigung eines 200 m breiten Streifens beidseitig der Straßenachse ca. 11.400 Personen im unmittelbaren Umkreis des durch das Vorhaben vom Durchzugsverkehr entlasteten Gebietes. Zusätzlich müsse die zu erwartende Verkehrszunahme im Allgemeinen und durch eine weitere Verbauung des Betriebsgebietes im Nahbereich des Güterbahnhofes im Besonderen berücksichtigt werden. Die Verlagerung des Verkehrs weg von den Siedlungsgebieten auf die A 14 Rheintalautobahn bringe eine Reihe von Vorteilen und Erleichterungen mit sich. So würden das Unfallrisiko, die Lärm- und Abgasemissionen und die Barrierewirkung der Straße vermindert. Dazu kämen Fahrzeit- und Treibstoffersparnis für die Fuhrunternehmen, aber auch Erleichterungen für die anderen Verkehrsteilnehmer. Der durch den Bau der Halbanschlussstelle insgesamt erzielbaren Verkehrsreduktion sowohl auf der B 190 in Bregenz und Lauterach als auch auf der L 3 in den Gemeindegebieten von Lauterach und Wolfurt komme beträchtliche Bedeutung zu, da diese Straßenabschnitte bereits an den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit angelangt seien. Auf Grund der künftig zu erwartenden Verkehrszunahme müsse in diesen Bereichen nämlich mit einer zusätzlichen Verlängerung der Stauzeiten und einer Erhöhung des Schwerverkehrsanteiles gerechnet werden, welche nur mit Realisierung des geplanten Vorhabens hintangehalten werden könnten. Zudem werde mit der Anbindung der L 41 an die Autobahn die Attraktivität des Standortes Güterbahnhof Wolfurt gesteigert, wodurch ein weiterer Anreiz für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene geschaffen werde, sodass die geplante Maßnahme letztlich auch der in anderen Regionen betroffenen Wohnbevölkerung zugute komme und indirekt damit auch im Dienste des allgemeinen Umweltschutzes stehe.

Auf Grund dieser Überlegungen gelange die belangte Behörde zur Überzeugung, dass die aus der Realisierung des Vorhabens resultierenden Vorteile für das Gemeinwohl die Nachteile für Natur und Landschaft überstiegen. Zwar würden, wie die Grobprüfung ergeben habe, durch das Vorhaben Interessen von Natur und Landschaft deutlich spürbar verletzt, doch seien die Vorteile für das Gemeinwohl in der Verkehrsentlastung von Siedlungsgebieten noch

höher zu veranschlagen. Dies sei auch unter dem Aspekt zu sehen, dass die Verkehrsentlastung seit jeher ein zentrales politisches Anliegen sei und der Verbesserung der Wohnqualität in Vorarlberg ein hoher Stellenwert zukomme. Im konkreten Fall werde nun für bis zu 11.400 Menschen eine deutliche Verbesserung ihrer Lebensqualität bewirkt. Im Hinblick auf die beschriebenen weiteren Vorteile des Vorhabens, wie etwa die Verringerung des Unfallrisikos, falle die Gemeinwohlabwägung in der Feinprüfung letztlich eindeutig zugunsten des beantragten Vorhabens aus.

Die von der mitbeteiligten Partei angebotenen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen seien ungeeignet. Es sei daher ein Ausgleichsbetrag vorzuschreiben gewesen.

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

Die beschwerdeführende Partei bringt vor, der angefochtene Bescheid gehe davon aus, dass durch den geplanten Halbanschluss ein erheblicher Teil des Schwerverkehrs aus dem Bereich der B 190 in Lauterach, Wolfurt und Bregenz-Rieden direkt auf die A 14 verlagert werden könne. Es existiere aber keine gesicherte Grundlage in Form eines Gutachtens, wie viel Schwerverkehr durch die geplante Maßnahme tatsächlich aus den belasteten Gebieten an der B 190 auf die A 14 verlagert werden könne. Die Ergebnisse der Verkehrszählung 1994 seien nicht überprüfbar und die von der belangten Behörde vorgenommene Hochrechnung nicht nachvollziehbar. Die Zahl der im angefochtenen Bescheid angeführten 5.700 bzw.

11.400 angeblich entlasteten Anrainer sei einigermaßen willkürlich angesetzt.

Weiters fehle jegliche seriöse Grundlage darüber, wie viel von dem in den Gemeinden Lauterach, Wolfurt und Bregenz registrierten Schwerverkehr aus örtlichen bzw. regionalen Notwendigkeiten resultiere, also hausgemacht sei und sich daher auch nicht durch den geplanten Halbanschluss auf das hochrangige Straßennetz verlagern lasse. In diesem Zusammenhang werde darauf hingewiesen, dass die Anschlussstelle Dornbirn-Nord nur ca. 1,34 km entfernt vom Güterbahnhof Wolfurt liege. Eine Umfrage der beschwerdeführenden Partei bei Frachtunternehmen habe bestätigt, dass der Güterbahnhof Wolfurt stets über den Anschluss Dornbirn-Nord und nicht über die viel mühsamer erreichbare und weiter entfernte Anschlussstelle Bregenz-Weidach erreicht werde. Dies habe die belangte Behörde nicht berücksichtigt, obwohl dadurch generell die Sinnhaftigkeit des Halbanschlusses mehr als in Frage gestellt werde.

Bei derart vagen Tatsachengrundlagen könnten auch Schlüsse über allfällige positive Auswirkungen wie erhöhte Verkehrssicherheit nicht mit Erfolg ins Treffen geführt werden. Daneben sei es unrichtig, wenn davon ausgegangen werde, dass aus einer Verkehrsreduktion zwingend eine Schadstoffreduktion im selben Ausmaß resultiere, da das Verhältnis nicht linear sei. Derartige Vorgänge müssten durch einen Sachverständigen beurteilt werden. Allenfalls verkürzte Fahrzeiten für die Fuhrunternehmen seien von der Naturschutzbehörde nicht zu berücksichtigen. Dirigistische und verkehrsplanerische Maßnahmen könnten auch ohne zusätzlichen Autobahnanschluss gesetzt werden.

Bei der Gemeinwohlabwägung sei nicht berücksichtigt worden, dass laut Gutachten des Amtssachverständigen für Landschafts- und Naturschutz vom 23. März 1998 durch die Errichtung des Halbanschlusses sich der Effekt eines Autobahnanschlusses in Richtung Norden für PKW aus dem Raum Lustenau-Nord und Mitte ergeben könne, weshalb eine noch stärkere Frequenz auf der Senderstraße und Zellgasse bzw. Hofsteigstraße zu erwarten sei und die in diesen Bereichen lebenden Anrainer mit einem erheblichen Anstieg des Verkehrsaufkommens rechnen müssten. Die zusätzlichen Belastungen in diesem Gebiet seien nicht erhoben worden.

Es sei völlig unklar, worin das von der belangten Behörde als hoch eingestufte öffentliche Interesse am Halbanschluss liege. Im angefochtenen Bescheid werde festgestellt, dass sich für Lauterach eine Reduktion des Schallpegels um 0,5 dB(A) ergeben solle. Selbst von den Vertretern der mitbeteiligten Partei müsse eingeräumt werden, dass dies sich nicht im objektiv wahrnehmbaren Bereich auswirke, sondern höchstens eine gewisse subjektive Spürbarkeit zu erwarten sei. Von einem relevanten Vorteil für das Gemeinwohl könne daher keine Rede sein. Dagegen habe der Amtssachverständige festgehalten, dass es sich bei den beeinträchtigten Landschaftsteilen um ökologisch wertvolle Klein- bzw. Kleinstlebensräume handle. Durch Flächenverlust, Trennwirkung, zusätzliche Lärm- und Abgasemissionen trete ebenso eine markante Verschlechterung ein wie durch den Verlust von Pionierhölzern, Magerstandorten und naturnahen Fließwasserabschnitten.

Selbst die nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes ein gewisses öffentliches Interesse manifestierende

Trassenverordnung könne nicht dazu führen, dass im Rahmen einer Gemeinwohlabwägung die Interessen des Naturschutzes als geringwertiger eingestuft würden. Der Verwaltungsgerichtshof habe auch mit hinreichender Deutlichkeit festgehalten, dass alleine das Vorliegen einer Trassenverordnung keine Vorwegnahme der Interessensabwägung zu Lasten des Naturschutzes mit sich bringen dürfe.

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

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

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Dass die Verwirklichung der geplanten Halbanschlussstelle einer naturschutzbehördlichen Bewilligung bedarf, ist unbestritten.

Nach § 35 Abs. 1 des Vorarlberger Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung, LGBl. Nr. 22/1997 (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 LNG 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 LNG 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.

Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 24. September 1999, 98/10/0347, ausgesprochen hat, hat die Behörde in jenen Fällen, in denen eine Trassenverordnung zu berücksichtigen ist, in einem ersten Schritt (Grobprüfung) nicht nur zu untersuchen, ob Interessen der Natur und Landschaft durch das Vorhaben nachteilig beeinflusst werden; sie hat gleichzeitig auch zu prüfen und eingehend begründet darzustellen, wie bedeutsam im Hinblick auf die Ziele des NLG die durch die Realisierung des vorliegenden Projektes bewirkte Verletzung von Interessen der Natur und Landschaft ist und ob demnach die Verletzung dieser Interessen so gravierend ist, dass ohne Feinprüfung eine Entscheidung darüber nicht möglich ist, ob den Interessen der Natur und Landschaft oder jenen des Straßenbaues der Vorzug gebührt. In diesem Zusammenhang kommt einer eingehenden Begründung des Gewichtes und der Bedeutung der durch den Eingriff verletzten Schutzgüter entscheidende Bedeutung zu. Wenn die Grobprüfung ergibt, dass durch das Vorhaben nicht nur eine Verletzung von Interessen der Natur und Landschaft bewirkt wird, sondern die verletzten Interessen so bedeutend sind, dass sie überhaupt geeignet sind, in Konkurrenz zu den durch die Trassenverordnung dokumentierten Interessen am Straßenbau zu treten, dann ist eine Feinprüfung durchzuführen, in deren Rahmen durch eine Gegenüberstellung und Gewichtung der konkret darzulegenden Interessen der Natur und Landschaft auf der einen und an der Verwirklichung der in der Trassenverordnung verordneten Trasse andererseits die Grundlage für die Entscheidung, welchen Interessen der Vorzug gebührt, zu schaffen ist.

Die belangte Behörde hat unter Hinweis auf das von ihr eingeholte Amtssachverständigengutachten die Auffassung vertreten, dass durch das Projekt der mitbeteiligten Partei Interessen der Natur und Landschaft so gravierend verletzt werden, dass ohne Feinprüfung eine Entscheidung darüber nicht möglich ist, ob den Interessen der Natur und Landschaft oder jenen des Straßenbaues der Vorzug zu gebührt.

Die belangte Behörde ist bei dieser Prüfung allerdings von unzutreffenden Voraussetzungen ausgegangen. Zwar führt sie in der Begründung des angefochtenen Bescheides zutreffend aus, dass bei Berücksichtigung der öffentlichen Interessen, die in der Trassenverordnung manifestiert sind, nicht allein die Interessen an der Verwirklichung des Halbanschlusses, sondern die Interessen an der Verwirklichung der ganzen in der Trassenverordnung enthaltenen Maßnahmen heranzuziehen sind. Eine solche Heranziehung hat sie aber mit dem Argument abgelehnt, im

gegenwärtigen Zeitpunkt sei eine Gegenüberstellung der für und wider die Verwirklichung der gesamten Trasse sprechenden Interessen nicht möglich. Eine solche Gegenüberstellung hat der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 24. September 1999, 98/10/0347, auch nicht gefordert; es wurde vielmehr lediglich ausgesprochen, dass bei der Trassenverordnung grundsätzlich von einem Interesse des Bundes an einer Verwirklichung der gesamten in der Trassenverordnung verordneten Trasse auszugehen ist. Dies bedeutet, dass bei der Ermittlung der für das Vorhaben sprechenden Interessen alle jene Interessen zu berücksichtigen sind, die (auch) für die Verwirklichung der gesamten Trasse sprechen. Diese sind an Hand der für die Erlassung der Trassenverordnung erstellten Unterlagen ermittel- und darstellbar, sieht doch das Bundesstraßengesetz 1971 die Erarbeitung von Grundlagen für die Erlassung der Trassenverordnung vor.

Dass die belangte Behörde von der unzutreffenden Auffassung ausgegangen ist, es müssten sowohl die für als auch die wider die Verwirklichung des gesamten in der Trassenverordnung verordneten Vorhabens sprechenden Interessen einander gegenüber gestellt werden, was derzeit nicht möglich sei, führt aber im Beschwerdefall aus nachstehenden Gründen nicht zu einer Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides:

Die belangte Behörde hat in der Begründung des angefochtenen Bescheides eine Reihe von Umständen angeführt, die sie als für die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens sprechende öffentliche Interessen ansieht. Wie sich aus dem angefochtenen Bescheid weiters ergibt, wurden diese Umstände aus jenen Unterlagen abgeleitet, welche die Grundlage für die Erlassung der Trassenverordnung gebildet haben. Es handelt sich demnach um der Trassenverordnung zugrunde liegende und in dieser dokumentierte öffentliche Interessen. Diese öffentlichen Interessen durften von der belangten Behörde nicht mehr dem Grunde nach überprüft, sondern nur mehr gewichtet werden.

Nach den Feststellungen im angefochtenen Bescheid liegt der Trassenverordnung u.a. die Absicht zugrunde, für bestimmte Straßenzüge durch den Bau der Anschlussstelle eine Verkehrsentlastung zu erzielen, weil - und dem kommt im vorliegenden Zusammenhang besonderes Gewicht zu - diese Straßenzüge, die durch Wohngebiete führen, bereits die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht haben. Wenn es aber eines der Ziele der Trassenverordnung ist, Straßen vom Verkehr zu entlasten, weil sie an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind und dadurch eine Reihe von positiven Effekten, wie die Verbesserung der Situation für die Wohnbevölkerung, die Senkung der Unfallsgefahren etc. zu bewirken, dann kann der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden, wenn sie das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des in Rede stehenden Projektes als höher ansieht als die entgegenstehenden Naturschutzinteressen. Bei einer solchen Fallkonstellation kommt der genauen quantitativen Ermittlung der bewirkten Effekte - abgesehen davon, dass fraglich ist, ob eine genaue Quantifizierung überhaupt möglich ist - keine entscheidende Bedeutung mehr zu.

Unzutreffend ist die Auffassung der beschwerdeführenden Partei, verkürzte Fahrzeiten dürften von der Naturschutzbehörde nicht berücksichtigt werden. Eine Verbesserung der Verkehrssituation, die sich durch eine Verkürzung von Fahrzeiten ergibt, liegt im öffentlichen Interesse.

Der Feststellung der belangten Behörde, durch die Verwirklichung des Vorhabens der mitbeteiligten Partei werde die Grundlage für dirigistische und verkehrsplanerische Maßnahmen geschaffen, hält die beschwerdeführende Partei nur entgegen, diese Maßnahmen könnten auch ohne zusätzlichen Autobahnanschluss verwirklicht werden, ohne dies aber zu begründen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die von der belangten Behörde vorgenommene Interessenabwägung nicht als unschlüssig zu erkennen ist und der angefochtene Bescheid daher gesetzmäßig ist.

Aus den dargestellten Erwägungen erweist sich die Beschwerde als unbegründet, weshalb sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen war.

Der Ausspruch über den Kostenersatz stützt sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 416/1994.

Wie der Verwaltungsgerichtshof im Vorerkenntnis vom 24. September 1999, 98/10/0347, ausgesprochen hat, findet ein Kostenersatz nicht statt, wenn Rechtsträger der beschwerdeführenden Partei und der belangten Behörde ident sind. Das Kostenbegehren der belangten Behörde war daher abzuweisen.

Wien, am 29. Mai 2000

Schlagworte

Begründungspflicht und Verfahren vor dem VwGH Begründungsmangel als wesentlicher Verfahrensmangel

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2000:2000100021.X00

Im RIS seit

27.03.2001

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at