jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1981/4/6 3229/80

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 06.04.1981

Index

Naturschutz Landschaftsschutz Umweltschutz

Norm

B-VG Art10 Abs1 Z9
B-VG Art15 Abs1
NatSchG Wr 1955 §3 Abs3
NatSchG Wr 1955 §4 Abs1
VwRallg

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Schima und die Hofräte Mag. Onder, Dr. Degischer, Dr. Hnatek und Dr. Domittner als Richter, im Beisein des Schriftführers Oberrat Mag. Dr. Paschinger, über die Beschwerde des Bundes - Bundesstraßenverwaltung -, vertreten durch den Bundesminister für Bauten und Technik, gegen den Bescheid der Wiener Landesregierung vom 16. September 1980, Zl. MDR-B 20/79, betreffend naturschutzbehördliche Genehmigung, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Die Bundeshauptstadt (Land) Wien hat der beschwerdeführenden Partei Aufwendungen in der Höhe von S 2.400,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Der Bund - Bundesstraßenverwaltung - beantragte mit Schreiben vom 1. März 1978 beim Magistrat der Stadt Wien die Auflassung des Naturdenkmales "Schwarze Lackenau" für den Bereich einer im Grundeinlösungsplan gekennzeichneten, nach den Projektsunterlagen zur Herstellung der A 22 Donauufer Autobahn erforderlichen Fläche. Auf Grund dieses Ansuchens erteilte der Magistrat der Stadt Wien mit Bescheid vom 4. April 1979 der Bundesstraßenverwaltung gemäß § 4 Abs. 1 des Wiener Naturschutzgesetzes, LGBl. Nr. 1/1955 (in der Folge: NSchG), die naturschutzbehördliche Genehmigung, im Bereich des mit Bescheid des Besonderen Stadtamtes III vom 23. März 1939, B.St.A. III/N-353/38, auf Grund der §§ 1 und 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 5. Juli 1935, Gesetzblatt der Stadt Wien Nr. 44, zum Naturdenkmal Nr. 129 erklärten Aubestandes der Liegenschaft Grundstücke Nr. 396 und 746, L.T.EZ. 199, KG. X, und Grundstück Nr. 33, EZ. 183, KG. Y, nach Maßgabe eines beiliegenden, einen Bestandteil des Bescheides bildenden Planes, insoweit Veränderungen vorzunehmen, als dies zur Errichtung der

A 22 Donauufer Autobahn im Bereich der Südwestgrenze des Naturdenkmales unbedingt erforderlich ist; diese

Genehmigung wurde von der Behörde gemäß § 3 Abs. 3 NSchG an die Einhaltung folgender Bedingungen und Auflagen (sichernde Vorkehrungen zum Zweck der unversehrten Erhaltung des Naturgebildes und seiner unmittelbaren Umgebung) gebunden:

"1.) Die Bewilligung erstreckt sich auf den im beiliegenden Plan rot umrandeten Bereich des Naturdenkmales.

2.) Zwischen den Richtungsfahrbahnen einerseits und dem Naturdenkmal andererseits ist im Bereich der im Plan rot umrandeten Fläche ein Lärmschutzwall zu errichten, der die ungeschmälerte Nutzbarkeit des Naturdenkmales als Grünland - Erholungsgebiet gewährleistet. Sollte es aus schalltechnischen Gründen erforderlich sein, die Nordostgrenze des rot umrandeten Gebietes zu überschreiten, ist hierüber das Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde herzustellen.

3.) Der auf der rot umrandeten Fläche stockende Altbestand an Bäumen ist im Rahmen der technischen Möglichkeiten zu erhalten.

4.) Nach Abschluß der Bauarbeiten ist der Lärmschutzwall zu humusieren und im Einvernehmen mit der MA 49 - Stadtforstamt landschaftsgerecht zu begrünen."

In der Begründung dieses Bescheides ging die Behörde von folgenden Erwägungen aus:

"Für die Bauausführung zur Herstellung o. g. Autobahn werden auch Teilflächen des Naturdenkmales Schwarze Lackenau im

21. Wiener Gemeindebezirk beansprucht. Für diesen Bereich wurde seitens des Antragstellers die Auflassung eines Teiles des Naturdenkmales Schwarze Lackenau begehrt.

Bei der Beurteilung der entscheidungswesentlichen Kriterien war zunächst abzuwägen, ob dem öffentlichen Interesse an der ungeschmälerten Erhaltung des Naturdenkmales oder dem öffentlichen Interesse am Bau der A 22 der Vorrang einzuräumen ist. Die überragende Bedeutung der geplanten Autobahn erschien jedoch so augenfällig, daß deren Priorität einer eingehenden Begründung kaum bedarf. Es ist somit Aufgabe der Naturschutzbehörde, die Einwirkungen des Straßenbauwerkes bzw. des in der Folge auftretenden Straßenverkehrs auf das Naturdenkmal und dessen Erholungsfunktion möglichst gering zu halten. Dabei wurde offenbar, daß nicht der an sich geringfügige Flächenverlust, sondern vielmehr der nach der Fertigstellung der A 22 durch den Straßenverkehr hervorgerufene Verkehrslärm geeignet ist, den Bestand des Naturdenkmales im Hinblick auf die Tierwelt einerseits sowie auf den Erholungswert für die umwohnende Bevölkerung andererseits schwer zu beeinträchtigen.

Hinzu kommt noch die zweifelsfrei zu erwartende Schädigung der Fauna durch die verunreinigte Luft sowie durch die im Winter infolge der Verwendung von Auftausalzen auftretenden Sprühnebel, so daß nach einer Möglichkeit gesucht werden mußte, sowohl den Lärm als auch die Immission von Schadstoffen auf ein vertretbares Ausmaß herabzusetzen. Ein im Sinne der vorgeschriebenen Auflagen begrünter Lärmschutzwall wird allen diesen Ansprüchen optimal gerecht und ist überdies geeignet, die Nutzung des Naturdenkmales zu Erholungszwecken bis an den Damm heran ungeschmälert und frei von optischen Beeinträchtigungen zu gewährleisten. Wenn auch nicht übersehen wird, daß durch die Einrichtung eines Lärmschutzwalles unmittelbar eine weitere Flächeneinbuße zu Lasten des Naturdenkmales bewirkt wird, erscheint dies doch durch die störungsfreie Erhaltung des übrigen Teiles des Grünbestandes bei vollständiger Wahrung der Nutzungsmöglichkeit, für Erholungszwecke als gerechtfertigt. Was den ursprünglichen Antrag der MA 28 - Bundesstraßenverwaltung auf teilweisen Widerruf der Unterschutzstellung betrifft, so ging vor allem hinsichtlich der nordöstlichen Grenze der in Anspruch genommenen und im Plan rot umrandeten Fläche die Naturschutzbehörde von der Überlegung aus, daß der für das fertige Bauwerk erforderliche Flächenbedarf erst mit Abschluß der Bauarbeiten exakt feststehen wird. Es erschien deshalb sinnvoll, zunächst den teilweisen Widerruf der Unterschutzstellung nicht auszusprechen, sondern damit bis zur Fertigstellung der A 22 in diesem Bereich zuzuwarten. Auf diese Weise kann zweifellos die flächenmäßige Verringerung des Bestandes des Naturdenkmales so gering wie möglich gehalten werden, ohne die Errichtung der Autobahn zu behindern."

Diesen Bescheid bekämpfte der Bund - Bundesstraßenverwaltung -

durch den Bundesminister für Bauten und Technik (in der Folge: beschwerdeführende Partei) fristgerecht mit Berufung und beantragte in dieser, die Bedingungen bzw. Auflagen Punkt 2.) und 4.) ersatzlos zu streichen. Zur Begründung der Berufung brachte die beschwerdeführende Partei vor, es sei unzulässig, die Vorschreibung der Errichtung des Lärmschutzwalles auf § 3 Abs. 3 NSchG zu stützen, da § 3 NSchG ausschließlich für jenen Zeitraum anzuwenden sei,

welcher zwischen Einleitung des Unterschutzstellungsverfahrens und Abschluß desselben liege. Die Erklärung des gegenständlichen Gebietes zum Naturdenkmal sei jedoch vor rund 40 Jahren erfolgt. Selbst unter der Annahme, daß § 3 NSchG sinngemäß anwendbar wäre, hätten sich behördliche Vorschreibungen auf solche Maßnahmen zu beschränken, welche "zum Zweck der unversehrten Erhaltung des Naturgebildes und seiner unmittelbaren Umgebung" erforderlich sind. Schutzobjekt des Wiener Naturschutzgesetzes sei - gemäß § 4 - "die Erhaltung der heimatlichen Natur". Abgesehen davon, daß der Bescheid der Behörde erster Instanz einen konkreten Nachweis dafür, daß dieses Schutzobjekt durch Lärmimmissionen überhaupt beeinträchtigt werden könne, nicht erbracht habe, sei auch nicht ersichtlich, welcher Lärmpegel erwartet - bzw. befürchtet wird, sowie weiters, welcher Lärmpegel - nach Auffassung der Behörde für das Naturdenkmal als zulässig erachtet werde. Abschließend werde festgestellt, daß das Wiener Naturschutzgesetz für bauliche Maßnahmen der Republik Österreich - Bundesstraßenverwaltung überhaupt unanwendbar sei; Naturschutzgesetze stellten landesrechtliche Regelungen der Bodennutzung dar, welche bei Hinzutreten bodennutzungsrechtlicher Kompetenzen des Bundes (Bundesangelegenheiten - Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG) von diesen letztgenannten verdrängt werden.

In einem von der Rechtsmittelbehörde im Berufungsverfahren eingeholten Gutachten der Magistratsabteilung 22 und der Magistratsabteilung 49 wurde als Maßnahme zur Minimierung der Umweltbelastung des verkleinerten Auwaldgebietes, welches ein leicht zerstörbares ökologisches Gleichgewicht habe, durch nitrose Gase, Blei- und Streusalz, aber auch zum Schutz gegen Lärmimmissionen die Errichtung einer bepflanzten Abschirmung vorgeschlagen. Durch diese könne die Lärmimmission im Bereich des Auparkes bereits im Nahbereich der Autobahn auf 55 dB(A) gesenkt werden; die Bepflanzung filtere die bleihältigen Teilchen aus der Luft und verhindere die Tausalzausbreitung. Ohne solche Abschirmung erfülle die Schwarzlackenau die Funktion einer Pufferzone (indirekter Flächenbedarf der Autobahn), was einer Zerstörung dieses Ökosystems und einer Entwertung des Erholungsraumes gleichkomme.

Die beschwerdeführende Partei äußerte sich zu diesem Gutachten in ihrem Schreiben vom 15. Februar 1980 wie folgt:

"Zu dem nunmehr, mit zitiertem do. Schreiben vorgelegten Gutachten der MA 22, Zahl 458/79 vom 18. 12. 1979 erlaubt sich das Bundesministerium für Bauten und Technik folgende Feststellungen:

Das zitierte Gutachten zeigt als beeinträchtigende Faktoren, welche durch die Baumaßnahmen der Bundesstraßenverwaltung zu erwarten sind, folgende Einwirkungen auf: Lärmimmissionen, Abgasimmissionen, Tausalzausbreitung, nitrose Gase und Blei. Abgesehen davon, daß der angefochtene Bescheid ausschließlich auf die Lärmbeeinträchtigungen des Naturschutzes Bezug nahm, sind die Ausführungen im ggstl. Gutachten aus folgenden Gründen unzutreffend:

a) Lärm: Wie bereits in der Berufung ausgeführt wurde, sind für Naturschutzgebiete zulässige Lärmimmissionsgrenzwerte nicht bekannt, ebenso ist unbekannt, welche Auswirkungen ‚überhöhter Lärmpegel' auf Pflanzen, Tiere und sonstige Naturgebilde hat. Im übrigen geht das Gutachten von Verkehrsbelastungen aus (1985), von welchen derzeit überhaupt nicht gesagt werden kann, ob diese je erreicht werden, weiters wird stillschweigend vorausgesetzt, daß technische Entwicklungen im Bereich des Schallschutzes bei den Kraftfahrzeugen selbst nicht eintreten werden.

b) Abgase:

Hinsichtlich der durch Abgase und Feststoffpartikel befürchteten Belastungen ist festzustellen, daß die einschlägige Literatur (TA-Luft) folgende Grenzwerte nennt:

Tabelle kann nicht abgebildet werden

Nach Plassmann und Rudelstorfer kann die Immission für die - allgemein Übliche - Leitkomponente CO am Rand der Autobahn bei einer mittleren Verkehrsbelastung von 2500 Kfz/h mit ca. 10 ppm (Kurzzeitwirkung) angegeben werden. Nach Krell und Tiefenthaler beträgt die Abgasimmission in etwa 10 m Entfernung vom Straßenrand selbst bei ungünstigen Windverhältnissen etwa 40 % jener Konzentration am Straßenrand selbst. Bei 5 m Abstand vom Straßenrand kann dieser Prozentsatz mit 60 % angegeben werden. Aus den obigen Darlegungen ist ersichtlich, daß die zu erwartenden Immissionen am Dammfuß der Autobahn, oder sogar an deren Bankettrand nur einen Bruchteil der zulässigen Abgaskonzentration betragen. Von einer Schädigung der biologischen Verhältnisse des Naturdenkmales kann also - selbst bei Anlegen strengster Maßstäbe -

in keinem Fall gesprochen werden.

c) Blei:

Ausgehend von der Verkehrsbelastung von 25.000 Kfz/24 h (DTV) sind am Fahrbahnrand ca. 140 ppm Pb in der Trockensubstanz (Pflanzen) (Rudelstorfer: Kriterium Umweltschutz) zu erwarten. Bei einem Abstand von 5 m vom Fahrbahnrand verringert sich diese Belastung auf 23 % in 10 m Abstand auf 17 % des Wertes am Fahrbahnrand. Die Bleibelastung im Abstand von 5 m vom Fahrbahnrand beträgt daher nur mehr 32 ppm Pb/TS. bzw. für 10 m Abstand nur mehr 24 ppm Pb/TS. Nach Kloke gilt ein Bleigehalt in Pflanzen (wenn sie verzehrt werden) dann als toxisch, wenn ein Grenzwert von 150 - 470 ppm Pb/TS erreicht wird, bei Futtermitteln für Nutztiere liegt die noch tolerierbare Konzentration bei 50 ppm Pb/TS.

Berücksichtigt man weiters, daß die EG-Empfehlung für Futter vonMilchkühen (deren Milch als hochwertiges Nahrungsmittel Verwendung findet!) als Grenzbelastung 10 ppm Pb/TS angibt, wird diese Konzentration - selbst bei einer DTV = 25.000 Kfz/24 h - bereits in einer Entfernung von 45 m vom Fahrbahnrand unterschritten; nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß die Bleibelastung bei Pflanzen ohne jeglichen Fahrzeugverkehr zwischen 5 und 8 ppm Pb/TS liegt.

Daraus ergibt sich, daß eine Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes auch durch Blei nicht vorliegt.

d) Salz:

Diesbezügliche eingehende Untersuchungen und Messungen in der Bundesrepublik Deutschland haben ergeben, daß in einer Entfernung von 5 - 10 m vom Straßenrand die von den Straßenverwaltungen auf der Fahrbahn aufgebrachten Streusalzmengen überhaupt keine Auswirkungen mehr auf Boden und Pflanzen haben (vgl. AIPCR-Bericht zum XVI. Weltstraßenkongreß, Seite 59 des Berichtes). Zusammenfassend kann somit gesagt werden, daß im konkreten Fall weder die sachlichen noch die rechtlichen Voraussetzungen für die Erlassung des angefochtenen Bescheides vorliegen, es wird daher nochmals dessen ersatzlose Behebung beantragt."

Zu diesem Vorbringen nahmen die Magistratsabteilungen 22 und 49 einvernehmlich auf Grund der Aufforderung der belangten Behörde schriftlich wie folgt Stellung:

"Entsprechend der Weisung vom 12. März 1980 erlaubt sich die MA 22 im Einvernehmen mit der MA 49 eine abschließende Stellungnahme zum Schreiben des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 13. Februar 1980 vorzulegen.

Das Naturdenkmal ‚Auwald Schwarze Lakenau' stellt für die Bevölkerung der Umgebung einen wertvollen Erholungsraum dar. Laut ÖNORM S 5021 ist der zulässige Immissionsgrenzwert für Erholungsgebiet, Kurgebiet (dem ein Naturschutzgebiet in der Großstadt gleichzusetzen ist), mit einem Grundgeräuschpegel von 35 db(A) anzusetzen. Ha. sind ausreichend internationale Beispiele bekannt (z.B. Schweiz), wo Naturschutzgebiete mittels einer Schallschutzwand von vorbeiführenden Autobahnen abgeschirmt sind und somit wertvoller Naturraum sowie Erholungs- und Regenerationsraum für die Bevölkerung erhalten bleibt.

Da die A 22 eine neue Verkehrstrasse darstellt, kann nicht von der derzeitigen Verkehrsbelastung sondern lediglich von einer prognostizierten ausgegangen werden. Mit Sicherheit kann erwartet werden, daß infolge der günstigen Anbindung an die Stockerauer Autobahn einerseits und die Süd-Ost-Tangente andererseits das berechnete Verkehrsaufkommen erreicht wird. Ha. erscheint es nicht vertretbar, daß Vorkehrungen gegen eine Lärm- und Immissionsbelastung auf der Hoffnung auf Verbesserungen an der Emissionsquelle (Fahrzeug) aufgebaut werden, da es derzeit als sicher gilt, daß die Schalldämmung am Fahrzeug (Abkapselung des Motors etc.) in nächster Zukunft keine wesentlichen Verbesserungen bringen wird. Es müßte dem Bundesministerium für Bauten und Technik bekannt sein, daß bei einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h bereits die Abrollgeräusche der Reifen die Motorengeräusche bei weitem übertreffen. (Prof. Dr. Dipl. Ing. H. Kazda, ÖAL Fachtagung 1978). Zusätzlich kann bemerkt werden, daß die Windverhältnisse. die an der Trasse der A 22 herrschen, eine Berechnung bzw. einen Vergleich mit vorhandenen Immissionsdaten, wie sie in der Berufung dargelegt werden, nicht zulassen. Abschließend ist zu bemerken, daß eine begrünte Schallschutzwand auch im Fall von extremen Windverhältnissen einen wirksamen Schutz der Umgebung gegen die Ausbreitung der verkehrsbedingten Emmissionen darstellt und so den Grün- und Erholungsraum erhält."

Zu dieser Stellungnahme äußerte sich die beschwerdeführende Partei in ihrem Schreiben vom 6. Juni 1980

folgendermaßen:

"Das Bundesministerium für Bauten und Technik dankt für die als Beilage zum oa. Schreiben übermittelte Stellungnahme der MA 22 vom 25. 4. 1980, zu welchen Ausführungen folgendes festgestellt wird:

1. Die zitierte ÖNORM S 5021 stellt eine - an sich völlig unverbindliche - Richtlinie dar, welche - wie bereits ihrer Überschrift zu entnehmen ist - ‚schalltechnische Grundlagen für örtliche und überörtliche Raumplanung' bilden soll. Abgesehen davon, daß die genannte Richtlinie auch aus verfassungsrechtlichen Gründen (siehe Berufungsschrift des ho. Bundesministeriums vom 18. 4. 1979, Zahl 805.044/6-III-10/79) nicht anwendbar ist, dürfte nicht - wie dies geschehen ist - der Grundgeräuschpegel von 35 db (A) angenommen werden, selbst die zitierte ÖNORM S 5021 läßt in derartigen Sondergebieten einen energieäquivalenten Dauerschallpegel leq (bis max.) 45 db (A) zu. Der ‚Grundgeräuschpegel' (sofern dieser von der MA 22 tatsächlich gemeint sein soll) ist ein rein statistischer Kennwert, (jener Pegel, auf den das Meßinstrument bei Ruhe zurückfällt) und ist deshalb als Pegel zur Bewertung von Störeinwirkungen absolut ungeeignet. Dem Bundesministerium für Bauten und Technik ist weder ein Verfahren noch einschlägige Literatur bekannt, welches diesen Kennwert verwendet, geschweige denn, daß Prognosemodelle hiefür angegeben werden. Abgesehen davon liegt der Wert des Grundgeräuschpegels im allgemeinen so deutlich unter dem leq, daß auf Grund der ho. Erfahrungen nicht anzunehmen ist, daß selbst ein Grenzwert hiefür von 35 db (A) - gemessen während eines ganzen Tages - überschritten wird.

2. Der Hinweis der MA 22, daß die A 22 eine neue Verkehrstrasse darstelle und daher nicht von der dzt. Verkehrsbelastung ausgegangen werden könne, ist dem Grunde nach zweifellos richtig; das Bundesministerium für Bauten und Technik hat sich allerdings bloß dagegen verwahrt, daß den Ermittlungen des Lärmpegels die für 1985 prognostizierten Verkehrsbelastungen zugrunde gelegt wurden.

Die von der MA 22 angestellte - qualitative -

Verkehrsprognose ist sicherlich von einigem Interesse, es ist jedoch anzunehmen, daß die von anerkannten Experten erstellten Verkehrsprognosen, welche den ho. Beurteilungen zugrunde liegen, besser geeignet sind, ein objektives Bild von den zu erwartenden Verkehrsverhältnissen zu liefern.

3. Die im Schreiben der MA 22 vertretene Auffassung, ‚...daß die Schalldämmung am Fahrzeug (Abkapselung des Motors etc.) in nächster Zukunft keine wesentlichen Verbesserungen bringen wird' ist in dieser Form schlechtweg falsch. Das als Begründung angeführte Elaborat von Dr. Kazda, welches anläßlich der ÖAL-Fachtagung 1978 behandelt wurde, stellt (in seinem 3. Absatz der Niederschrift) ausdrücklich fest, daß diese Feststellungen ausschließlich für PKW gelten. Das Bundesministerium für Bauten und Technik verweist in diesem Zusammenhang auf die - ebenfalls anläßlich der ÖAL-Fachtagung 1978 getroffenen - Aussagen hinsichtlich geräuscharmer Nutzfahrzeuge, daß bei derartigen Fahrzeugen (welche die stärksten Lärmquellen darstellen) das Reifengeräusch ‚erst bei Geschwindigkeiten über 80 km/h die anderen Geräuschquellen eines herkömmlichen Fahrzeuges größenordnungsmäßig erreicht.'

Es erscheint daher sehr wohl vertretbar und angebracht, davon auszugehen, daß speziell LKW bzw. Autobusse in Hinkunft wesentlich geringere Lärmimissionen erwarten lassen als dzt., da bereits jetzt für den Bereich der Europäischen Gemeinschaften für solche Fahrzeuge Geräuschpegel gefordert werden, welche eine wesentlich ‚umweltfreundlichere Bauart' erforderlich machen. Diesbezüglich möchte es das Bundesministerium für Bauten und Technik nicht verabsäumen, auch auf den Bericht der Projektsgruppe Lärmbekämpfung beim Bundesminister des Innern, im Juni 1978 in der Bundesrepublik Deutschland erschienenen zusammenfassenden Werkes hinzuweisen.

4. Zu der Behauptung schließlich, ‚... daß die Windverhältnisse, die an der Trasse der A 22 herrschen, eine Berechnung bzw. einen Vergleich mit vorhandenen Immissionsdaten wie sie in der Berufung dargelegt werden, nicht zulassen ...', kann mangels deren Konkretisierung nichts gesagt werden, soweit ho. allerdings bekannt ist, sehen einschlägige Normen sehr wohl die Möglichkeit vor, derartige Umwelteinflüsse zu berücksichtigen.

Abgesehen davon wird ergänzend mitgeteilt, daß die Ausbreitung der vom Bundesministerium für Bauten und Technik bekannt gegebenen Schadstoffimmissionen unter ‚Mitwind-Verhältnissen' ermittelt wurden. Im Hinblick auf die im Donautal herrschenden meteorologischen Verhältnisse (Strömungen in Talrichtung) wird daher mit günstigeren, keinesfalls aber mit schlechteren Imissionsverhältnissen zu rechnen sein."

Die belangte Behörde änderte hierauf mit denn nun vor dem Verwaltungsgerichtshof angefochtenen Bescheid den Bescheid der Behörde erster Instanz dahin ab, daß unter Wegfall des Punktes 4.) die unter 2.) genannte Auflage wie folgt zu lauten habe:

"2.) Zwischen den Richtungsfahrbahnen einerseits und dem Naturdenkmal andererseits ist im Bereich der im Plan rotumrandeten Fläche eine bepflanzte Abschirmung mit einer Höhe von 4 m zu errichten."

Im übrigen wies die belangte Behörde die Berufung ab.

Zur Begründung dieses Bescheides führte die belangte Behörde aus, die Behörde erster Instanz habe sich auf § 4 Abs. 1 NSchG gestützt, wonach jede Veränderung oder Beseitigung eines Naturdenkmales außer bei Gefahr in Verzug nur mit vorheriger Genehmigung des Magistrates zulässig sei. Zweck dieser Bestimmung sei es grundsätzlich, jede Veränderung an einem geschützten Naturobjekt ohne Zustimmung der Behörde zu verhindern, wobei sich die Behörde bei der Zustimmung zu der Veränderung an der ihr auferlegten Aufgabe, für die Erhaltung des Naturgebildes Sorge zu tragen, zu orientieren habe und daher nach Auffassung der belangten Behörde berechtigt erscheine, ihre Zustimmung auch an Auflagen zum Zwecke der Erhaltung des Naturdenkmales zu knüpfen, wenn ansonsten die Genehmigung versagt werden müßte. Durch Übernahme des Inhaltes des Gutachtens der Magistratsabteilungen 22 und 49 vom 18. Dezember 1979 stellte die belangte Behörde sodann fest, daß es sich bei dem Naturdenkmal Schwarze Lackenau um einen letzten Auwaldrest inmitten heute verbauten Wohngebietes handle. Dieser Auwald zeichne sich durch eine große Artenvielfalt autochthoner Pflanzen aus, die einen reich strukturierten Lebensraum für Singvögel und ein Rückzugsgebiet für viele Kleintiere darstellten. Infolge des direkten Flächenbedarfes der Autobahn habe das verkleinerte Auwaldgebiet ein leicht zerstörbares ökologisches Gleichgewicht. Dieses Ökosystem werde nach den vor Magistrat angestellten Untersuchungen durch die Errichtung der Autobahn insbesondere durch folgende Einflüsse von außen gestört: Durch die Belastung mit nitrosen Gasen seien schwere Schädigungen an empfindlichen Pflanzen (z. B. Ahorn) zu erwarten. Die Schädigung durch nitrose Gase erfasse den ganzen Baum. Das Blattgrün wird zerstört und in eine braune Substanz umgewandelt. Ohne Chlorophyll könne aber keine Photosynthese betrieben werden, die Pflanze sterbe ab. Durch die Bleibelastung werde die Nahrungskette der Auwaldlebewesen schwer betroffen, da Blei von den Pflanzen durch die Wurzeln und in geringerem Ausmaß auch von den oberirdischen Pflanzenteilen aufgenommen werde. Blei sei in den Pflanzen unbeweglich und werde nicht ausgeschieden, sondern stark angereichert. Schon geringste Bleimengen im Boden hemmten das Wachstum und störten die Wasseraufnahme, die Pflanzen verdursteten, insbesondere die sehr stark feuchtigkeitsabhängigen Auwaldpflanzen. Über die Nahrungskette sei eine extreme Gefährdung der Tierwelt gegeben, was sich letztlich in der Dünnschaligkeit der Vogeleier (Bruch beim Bebrüten!), Absterben der Embryonen usw. bemerkbar mache. Die Belastung durch Streusalz verursache folgende Schädigungen: Das Wasser schwemme das Streusalz in den Boden, wo das Salz den Wurzeln die Wasseraufnahme erschwere. Die oberirdischen Pflanzenteile würden durch salzhältiges Spritzwasser und durch Salzstaub geschädigt, außerdem werde das Streusalz durch die Wurzeln aufgenommen und in die Blätter transportiert, deren Assimilationsfähigkeit dadurch gestört werde. Die Blätter würden braun und fielen frühzeitig ab. Aus diesen Feststellungen zog die belangte Behörde den Schluß, daß zur Abwehr dieser durch den Betrieb der Autobahn entstehenden Beeinträchtigungen und somit zur Erhaltung des Naturgebildes die Errichtung einer bepflanztem Abschirmung unbedingt erforderlich sei. Diese Abschirmung könne ein begrünter Erdwall mit einer Höhe von 4 m über

Fahrbahnoberkante und dichter Bepflanzung der Dammkrone oder eine gleich hohe bepflanzte Krainerwand sein, weshalb auch der Spruch des Bescheides der Behörde erster Instanz zu ändern gewesen sei. Gleichzeitig könne Punkt 4.) der Auflagen entfallen, weil die Errichtung eines Erdwalles nicht zwingend vorgeschrieben werde und außerdem diese Auflage durch das Verlangen nach Herstellen des Einvernehmens mit dem Stadtforstamt nicht hinreichend konkretisiert erscheine. Soweit in der Berufung verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Anwendung des Naturschutzgesetzes im vorliegenden Fall geltend gemacht worden seien, sei darauf hinzuweisen, daß das Wiener Naturschutzgesetz keine Ausnahmebestimmung für Fälle vorsehe, in welchen Belange des Naturschutzes durch bauliche Maßnahmen der Bundesstraßenverwaltung berührt würden. Im übrigen habe die Verwaltungsbehörde die geltenden Rechtsvorschriften ohne Rücksicht auf allfällige Bedenken gegen deren Verfassungsmäßigkeit anzuwenden.

Die beschwerdeführende Partei erachtet sich durch diesen Bescheid in ihrem Recht darauf, daß sie im Zusammenhang mit dem erwähnten Autobahnprojekt naturschutzbehördlichen Beschränkungen nicht unterworfen werde, verletzt und beantragt, den angefochtenen Bescheid wegen Rechtswidrigkeit aufzuheben.

Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und eine Gegenschrift erstattet, in der sie beantragt, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die beschwerdeführende Partei vertritt die Auffassung, daß bereits auf Grund der Tatsache, daß der Bau von Bundesstraßen eine Angelegenheit des Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG darstelle, für die Anwendung landesgesetzlicher Normen kein Raum bleibe und deshalb unter Zugrundelegung der Kompetenzaufteilung des Bundes-Verfassungsgesetzes der angefochtene Bescheid nicht erlassen werden durfte.

Angelegenheiten des Naturschutzes gehören nach Art. 15 Abs. 1 B-VG in die Gesetzgebungs- und Vollziehungszuständigkeit der Länder.

Die Frage, ob im Hinblick auf Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG, nach welchem Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzügen außer der Straßenpolizei Bundessache in Gesetzgebung und Vollziehung sind, der Landschaftsschutz gegenüber Maßnahmen der Herstellung oder Instandhaltung der Bundesstraßen in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache ist, wurde vom Verwaltungsgerichtshof bereits in seinem Erkenntnis vom 11. November 1980, Zlen. 2821, 2822/80-5, auf dessen Erwägungen unter Erinnerung an Art. 14 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichtshofes, BGBl. Nr. 45/1965, hingewiesen wird, verneinend beantwortet. Gleiches hat für den Naturschutz zu gelten. Einen Kompetenztatbestand "Bodennutzung" kennt das Bundes-Verfassungsgesetz nicht. Der Kompetenztatbestand "Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge außer der Straßenpolizei" kann einem solchen nicht gleichgehalten werden. Die Wahrnehmung des Naturschutzes gegenüber Maßnahmen der Herstellung und/oder Instandhaltung von Bundesstraßen ist daher nicht Bundessache in Gesetzgebung oder Vollziehung, sondern Landessache im Sinne des Art. 15 Abs. 1 B-VG.

Gemäß § 2 Abs. 1 NSchG kann der Magistrat einzelne Naturgebilde, die wegen ihrer Eigenart bzw. Seltenheit oder wegen ihres kulturellen bzw. wissenschaftlichen Wertes oder wegen des besonderen Gepräges, das sie dem Landschaftsbild verleihen, erhaltungswürdig sind, mit Bescheid zu Naturdenkmälern erklären (Unterschutzstellung). Gemäß § 2 Abs. 4 NSchG kann der Magistrat die Unterschutzstellung durch Bescheid widerrufen. Gemäß § 3 Abs. 1 NSchG hat sich der zur Verfügung über das Naturgebilde Berechtigte vom Zeitpunkt seiner Verständigung über die Einleitung eines Verfahrens wegen Unterschutzstellung bis zur endgültigen Entscheidung jedes Eingriffes in das Naturgebilde und seine unmittelbare Umgebung zu enthalten, durch den diese beeinträchtigt werden können. Ein solcher Eingriff ist nur dann zulässig, wenn er zur Abwendung einer nachweisbaren Gefahr für den Menschen oder im erheblichen Umfange für Sachen unvermeidlich ist. Diese Verfügungsbeschränkung tritt gemäß dem zweiten Absatz des § 3 NSchG außer Wirksamkeit, wenn binnen sechs Monaten vom Zeitpunkt ihres Wirksamwerdens an ein Bescheid über die Unterschutzstallung nicht erlassen wird. Der Magistrat kann gemäß Abs. 3 des § 3 NSchG dem zur Verfügung über das Naturgebilde Berechtigten sichernde Vorkehrungen zum Zwecke der unversehrten Erhaltung des Naturgebildes und seiner unmittelbaren Umgebung vorschreiben, wenn das Verfahren wegen Unterschutzstellung eingeleitet worden ist. Gemäß § 4 Abs. 1 NSchG ist jede Veränderung oder Beseitigung eines Naturdenkmales außer bei Gefahr in Verzug (§ 3 Abs. 1) nur mit vorheriger Genehmigung des Magistrates zulässig. Laut dem dritten Absatz der Übergangs- und Schlußbestimmungen im § 22 NSchG bleiben die erfolgten Erklärungen zu Naturdenkmälern als Erklärungen im Sinne des § 2 Abs. 1 dieses Gesetzes aufrecht. § 27 Abs. 3 des laut § 22 Abs. 1 Z. 1 NSchG ausdrücklich für außer Kraft getreten erklärten Reichsnaturschutzgesetzes vom 26. Juni 1935, RGBl. I, S. 821, welches durch die Verordnung zur Einführung des Reichsnaturschutzgesetzes im Lande Österreich vom 10. Februar 1939, GBl. für Österreich Nr. 245/1939, ausgegeben am 2. März 1939, mit dem Tag nach der Verkündigung in Kraft gesetzt worden war, bestimmte, daß auf Grund der bisherigen Landesgesetze erlassene Einzelanordnungen bis zu ihrer ausdrücklichen Aufhebung in Kraft bleiben.

Die noch unter Berufung auf das Stadtgesetz vom 5. Juli 1935 über den Schutz der Natur (Naturschutzgesetz), Gesetzblatt der Stadt Wien Nr. 44, erfolgte Erklärung des Aubestandes auf den eingangs erwähnten Grundstücken zum Naturdenkmal ist im Hinblick auf die zitierte Übergangsbestimmung als Erklärung im Sinne des § 2 Abs. 1 NSchG anzusehen. Auf dieses Naturdenkmal hat daher § 4 Abs. 1 NSchG Anwendung zu finden. Mangels abweichender Definition des Ausdruckes "Genehmigung" durch den Gesetzgeber ist hierunter ein antragsbedürftiger Verwaltungsakt zu verstehen. Die Legitimation der beschwerdeführenden Partei zur Antragstellung wird im verwaltungsgerichtlichen

Verfahren von dessen Parteien ebensowenig in Frage gestellt, wie der Umstand, daß es sich bei dem Antrag der beschwerdeführenden Partei vom 1. März 1978, ungeachtet seiner Formulierung, um einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung in Sinne des § 4 Abs. 1 NSchG gehandelt hat. Es ist daher gemäß § 41 Abs. 1 VwGG 1965 nur noch zu untersuchen, ob die beschwerdeführende Partei in ihrem Recht darauf, daß ihr die naturschutzbehördliche Genehmigung ohne die beigesetzten erteilt wird, verletzt worden ist.

§ 4 Abs. 1 NSchG macht die Zulässigkeit Veränderung eines Naturdenkmales, von dem hier nicht in Betracht kommenden Fall der Gefahr in Verzug abgesehen, von einer vorherigen Genehmigung des Magistrates abhängig. Unter welchen Voraussetzungen ein auf eine derartige Genehmigung abzielender Antrag von der Behörde einer Erledigung und in welcher Richtung zuzuführen ist, ist dieser Stelle des Gesetzes nicht zu entnehmen. § 4 Abs. 1 NSchG einen dem Legalitätsprinzip entsprechenden Inhalt entnehmen zu können, bedarf es der Einbeziehung aller einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes in den Kreis der Betrachtung. Nach § 1 Abs. 1 NSchG ist Naturschutz im Sinne dieses Gesetzes die für die Erhaltung der heimatlichen Natur in allen ihren Erscheinungsformen wirkende öffentliche Obsorge. Gemäß § 1 Abs. 2 lit. a NSchG werden durch dieses Gesetz insbesondere Einzelschöpfungen der Natur als Naturdenkmäler (Naturdenkmalschutz) geschützt. Was Gegenstand eines Naturdenkmales ist, läßt sich den bereits zitierten Vorschriften des § 2 Abs. 1 NSchG im Zusammenhang mit der in § 2 Abs. 2 NSchG enthaltenen Bestimmung über den Umgebungsschutz und der beispielhaften Aufzählung im § 2 Abs. 3 NSchG entnehmen. Das Mittel des Schutzes besteht in dem allgemeinen Veränderungs- und Beseitigungsverbot des § 4 Abs. 1 NSchG sowie in einer Erhaltungs- und Mitteilungspflicht des Verfügungsberechtigten (§ 4 Abs. 2 und 3 NSchG) im Zusammenhang mit entsprechenden Strafbestimmungen. Aus dem Zusammenhang dieser gesetzlichen Regeln läßt sich entnehmen, daß es nach dem solcherart zum Ausdruck gebrachten Willen des Gesetzgebers Aufgabe der Behörde in Verfahren über einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung im Sinne des § 4 Abs. 1 NSchG ist, in Wahrnehmung der öffentlichen Obsorge an der unveränderten Erhaltung des Naturdenkmales die öffentlichen Interessen an dieser gegenüber den Interessen an der Veränderung abzuwägen und nach dem Ergebnis dieser Abwägung der beteiligten Interessen die Genehmigung, allenfalls unter den in einem sachlichen Zusammenhang mit den aus den §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 NSchG entnehmbaren Schutzzielen stehenden und danach gebotenen Bedingungen und/oder Auflagen, zu erteilen oder die Genehmigung zu versagen. Die belangte Behörde ist daher richtig davon ausgegangen, daß es ihr im Zuge der Erteilung einer Genehmigung im Sinne des § Abs. 1 NSchG grundsätzlich zusteht, Auflagen im Interesse des Schutzes des Naturdenkmales zu bestimmen, wenn ansonsten die Genehmigung versagt werden müßte.

In diesem Verwaltungsverfahren hat die belangte Behörde dadurch, daß sie insofern vom Bescheid der Behörde erster Instanz nicht abwich, zum Ausdruck gebracht, daß sie bei Abwägung der im Spiel stehenden Interessen dem öffentlichen Interesse am Bau der erwähnten Autobahn gegenüber dem öffentlichen Interesse an der im Spiel stehenden Interessen dem öffentlichen Interesse am Bau der erwähnten Autobahn gegenüber dem öffentlichen Interesse an der ungeschmälerten Erhaltung des Naturdenkmales den Vorrang einräumt, dies jedoch nur unter der Voraussetzung, daß das übrige Naturdenkmal in einer seinen Bestand sichernden Weise gegenüber den von der Autobahn drohenden Gefahren geschützt wird. Anders als die Behörde erster Instanz hat jedoch die belangte Behörde die Gefahren für das Naturdenkmal aus der Lärmbeeinträchtigung nicht mehr in ihre Erwägungen einbezogen. In diesen grundsätzlichen Überlegungen der belangten Behörde vermag der Verwaltungsgerichtshof eine Rechtswidrigkeit nicht zu erkennen.

Dadurch, daß die belangte Behörde den Schutz des Naturdenkmales vor Lärmbeeinträchtigungen nicht mehr in die Begründung erteilten Auflage aufgenommen hat, kann eine Verletzung von Rechten der beschwerdeführenden Partei nicht erfolgt sein. In Hinblick auf die Bestimmung des § 66 Abs. 4 zweiter Satz AVG 1950 war es auch nicht rechtswidrig, wenn die belangte Behörde anstelle eines Lärmschutzwalles eine Abschirmung auferlegte und diese nur mehr mit der dem verbleibenden Naturdenknal von der Autobahn drohenden Gefahr durch Abgase und Streusalz begründete.

Der beschwerdeführenden Partei ist allerdings darin beizupflichten, daß sich die belangte Behörde mit den eingehenden sachverhaltsbezogenen Einwendungen der beschwerdeführenden Partei gegen die Annahme einer Gefährdung des Naturdenkmales durch Abgase, Bleigehalt der Abgase und salzhaltiges Spritzwasser (vgl. die Ausführungen der beschwerdeführenden Partei in ihren Schreiben vom 13. Februar 1980 und vom 6. Juni 1980) überhaupt nicht auseinandergesetzt hat, sondern sich darauf beschränkte, den Inhalt des Gutachtens vom 18. Dezember 1979 wiederzugeben. Im Hinblick auf das Vorbringen der beschwerdeführenden Partei in ihren Schreiben vom 13. Februar 1980 und vom 6. Juni 1980 wäre jedoch zur Aufklärung des entscheidungswesentlichen

Sachverhaltes die Durchführung eines Ermittlungsverfahrens unter Zuziehung einschlägiger Sachverständiger zur Überprüfung des betreffenden Parteienvorbringens erforderlich gewesen. Erst dann hätte sich von der Behörde beurteilen lassen, ob es sich bei der Abschirmung um eine Maßnahme handelt, die zum Schutz des verbleibenden Auwaldes vor den von der Autobahn drohenden Einwirkungen erforderlich ist. Der Bescheid der belangten Behörde leidet daher insofern unter Verfahrensmängeln, bei deren Vermeidung die belangte Behörde zu einem anderen Bescheid hätte kommen können.

Die beschwerdeführende Partei macht der belangten Behörde aber auch zu Recht den Vorwurf, die Auflagen im Zusammenhang mit der erteilten Genehmigung rechtsirrig auf § 3 Abs. 3 NSchG und nicht, wie der Begründung des angefochtenen Bescheides entnommen werden könnte, auf § 4 Abs. 1 NSchG gestützt zu haben. Tatsächlich hat die belangte Behörde die Berufung, soweit sie sich dagegen richtete, daß von der Behörde erster Instanz die Genehmigung gemäß § 3 Abs. 3 NSchG an Bedingungen und Auflagen gebunden wurde, abgewiesen und solcherart den Ausspruch der Behörde erster Instanz, daß sich die Bindung an Bedingungen und Auflagen auf § 3 Abs. 3 NSchG stütze und es sich dabei um "sichernde Vorkehrungen zum Zwecke der unversehrten Erhaltung des Naturgebildes und seiner Umgebung" handle, zu ihrem eigenen Ausspruch gemacht.

§ 3 Abs. 3 NSchG enthält jedoch eine Norm, die es erlaubte, im Zusammenhang mit der Erteilung einer Genehmigung im Sinne des § 4 Abs. 1 NSchG Nebenbestimmungen zu erlassen. Während nämlich

§ 4 NSchG vom Naturdenkmal handelt, befaßt sich § 3 NSchG mit dem von der Behörde als schützenswert ins Auge gefaßten Naturgebilde. Dieses wird erst durch die Unterschutzstellung im Sinne des § 2 Abs. 1 NSchG zum Naturdenkmal. Sichernde Vorkehrungen gemäß § 3 Abs. 3 NSchG können daher bloß Naturgebilde, nicht jedoch das Naturdenkmal betreffen. Der den Naturdenkmal vom Gesetz zugedachte Schutz ist allein § 4 NSchG - unter Bedachtnahme auf die Strafbestimmungen des § 20 NSchG - zu entnehmen.

Solcherart hat die belangte Behörde ihren Bescheid mit Rechtswidrigkeit seines Inhaltes belastet, weshalb der Bescheid, ungeachtet des Vorliegens der aufgezeigten Verletzung von Verfahrensvorschriften, gemäß § 42 Abs. lit. a VwGG 1965 aufzuheben war.

Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 Abs. 1 und 2 lit. a, 48 Abs. 1 lit. b, 49 Abs. 1, 59 VwGG 1965 in Verbindung mit Art. I Z. 1 erster Fall der Verordnung des Bundeskanzlers vom 31. Oktober 1977, BGBl. Nr. 542. Wien, am 6. April 1981

Schlagworte

Rechtsgrundsätze Auflagen und Bedingungen VwRallg6/4

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1981:1980003229.X00

Im RIS seit

23.08.2019

Zuletzt aktualisiert am

26.08.2019

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at