jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Bvwg Erkenntnis 2021/5/14 W104 2240490-1

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 14.05.2021

Entscheidungsdatum

14.05.2021

Norm

B-VG Art133 Abs4
UVP-G 2000 §19 Abs1 Z1
UVP-G 2000 §19 Abs7
UVP-G 2000 §23a
UVP-G 2000 §24 Abs5
UVP-G 2000 §24 Abs5a
UVP-G 2000 §40 Abs1
VwGVG §24 Abs2
VwGVG §28 Abs1
VwGVG §28 Abs2

Spruch

W104 2240490-1/113E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch den Richter Dr. Christian Baumgartner als Vorsitzenden und die Richterin Mag. Katharina David als Beisitzerin sowie Dr. Günther Grassl als Beisitzer über die Beschwerden von

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX

gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 27.1.2021, GZ 2020-0.501.062, mit dem gem. § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 festgestellt wurde, dass für das Vorhaben „A 22 Donauufer Autobahn, Fahrstreifenzulegung im Abschnitt zwischen Ast. Stockerau Ost und Knoten Stockerau“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, zu Recht:

A)

Den Beschwerden wird stattgegeben. Für das Vorhaben „A 22 Donauufer Autobahn, Fahrstreifenzulegung im Abschnitt zwischen Ast. Stockerau Ost und Knoten Stockerau“ ist aufgrund einer unmittelbaren Anwendung von Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Anhang I Z 7 lit. b der UVP-Richtlinie 2011/92/EG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

B)

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

Text

Entscheidungsgründe:

I. Verfahrensgang:

1. Mit Schreiben vom 28.9.2016 stellte die ASFINAG Bau Management GmbH als bevollmächtigte Vertreterin der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ASFINAG (Projektwerberin) einen Antrag gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 auf Feststellung, dass für das Vorhaben „A 22 Donauufer Autobahn Generalerneuerung und Fahrstreifenerweiterung im Abschnitt Stockerau Ost - KN Stockerau sowie S 3 Weinviertler Schnellstraße Generalerneuerung im Abschnitt KN Stockerau bis km 1,05“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, nunmehr die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, führte als UVP-Behörde ein Feststellungsverfahren durch und entschied mit angefochtenem Bescheid vom 27.1.2021 nach Durchführung einer Einzelfallprüfung, dass

- keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) für die Zulegung jeweils eines Fahrstreifens an der A 22 Donauufer Autobahn im Abschnitt von der Anschlussstelle Stockerau Ost bis zum Knoten Stockerau (A22/S5/S3) an beiden Richtungsfahrbahnen, die Verschwenkung der Zentralachse der A 22 in Richtung Norden um etwa 5,50 m parallel zur Bestandsachse, die Gestaltung der Rampenfahrbahn am Knoten Stockerau von der A 22 auf die S 5 Stockerauer Schnellstraße mit zwei Fahrbahnen und die Erneuerung der S 3 Weinviertler Schnellstraße auf beiden Richtungsfahrbahnen im Bereich zwischen dem Knoten Stockerau und der Anschlussstelle Stockerau Nord, und auch

- keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 1. und 2. Abschnitt des UVP-G 2000 für die Rodungen im Ausmaß von 4,57 ha, die für das oben beschriebene Bundesstraßenprojekt benötigt werden,

durchzuführen ist.

Begründet wurde dies im Wesentlichen damit, dass die Gutachten der im Rahmen der Einzelfallprüfung betrauten Sachverständigen ergeben hätten, dass im Einzelfall nicht zu erwarten sei, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den die vom Vorhaben berührten schutzwürdigen Gebiete festgelegt wurden, wesentlich beeinträchtigt wird.

2. Gegen diesen Bescheid erhoben die im Spruch angeführten Personen Beschwerde. Die Beschwerden wurden im Wesentlichen wie folgt begründet:

UVP-Pflicht und Verfahrensrechtliches:

– Es handle sich um den „Bau“ einer Autobahn, der nach der Judikatur des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) und des Verwaltungsgerichtshofs (VwGH) jedenfalls, ohne Durchführung einer Einzelfallprüfung, UVP-pflichtig sei;

– es liege die Änderung einer Anschlussstelle mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von über 8000 vor, diese sei nach § 23a Abs. 2 Z 1 lit. a jedenfalls, ohne Durchführung einer Einzelfallprüfung, UVP-pflichtig;

– der von der Behörde bestellte nichtamtliche Sachverständige sei befangen gewesen;

– das verkehrstechnische Gutachten habe der Entscheidung nicht zugrunde gelegt werden dürfen, weil sich der Gutachter widersprochen habe;

– es sei in Wahrheit ein belastetes Gebiet – Luft berührt, weil der Zeitpunkt der Antragstellung maßgeblich sei;

– schon allein die Verfahrensdauer von vier Jahren, in denen der Projektwerberin immer wieder die Gelegenheit gegeben worden sei, ihr Vorhaben wunschgemäß zu adaptieren, indiziere eine UVP-Pflicht;

– die Lage der Luftgütemessstelle Stockerau und damit die Verordnung belastete Gebiete – Luft sei rechtswidrig.

Themenbereich Verkehr:

– Die dem Verfahren zugrunde gelegte Verkehrsprognose stehe in krassem Widerspruch zu einer anderen, für den Bereich Langenzersdorf/Bisamberg erstellten Prognose und könne daher nicht stimmen;

– eine Prognose aufgrund des bisherigen Trends der Verkehrsentwicklung zeige auf, dass die verwendete Prognose unrealistisch sei;

– der induzierte Verkehr sei zu niedrig berechnet worden;

– das Verkehrsmodell sei allgemein mangelhaft;

– das Vorhaben S 1 Wiener Außenring Schnellstraße sei nicht berücksichtigt worden.

Themenbereich Luftschadstoffe:

– Die Begründung für die Heranziehung von Messstellen (Stockerau, Wien A 23, Glinzendorf) fehle;

– die Repräsentativität der Ausbreitungsstatistik sei nicht diskutiert worden;

– der Stickstoffeintrag ins Natura-2000-Gebiet sei nicht messtechnisch erhoben, sondern nur abgeschätzt worden;

– die Emissionsmodellierung nach dem Handbuch der Emissionsfaktoren (HBEFA) sei nicht diskutiert worden.

Themenbereich Natura-2000- und Naturschutzgebiete:

– Bei der Untersuchung der Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme sei anerkannten Fachkonventionen nicht gefolgt worden;

– bei der Untersuchung der Auswirkungen auf Scharlachkäfer, Rotbauchunke, Mittelspecht und Halsbandschnäpper sei anerkannten Fachkonventionen nicht gefolgt worden;

– die Auswirkungen auf lärmsensible Vogelarten seien ungenügend erhoben worden, insb. fehlten die Auswirkungen in 10 und 20 m Höhe;

– Amphibienlebensräume (Bürgerhäufl, Kaiserkuchl, Altarm) seien falsch befundet, Bombentrichter als Trittsteinbiotope vergessen worden;

– die Lebensräume des Scharlachkäfers, des Donau-Kammmolchs und der Knoblauchkröte seien falsch befundet worden;

– das Vorkommen der Erlen-Eschen-Weidenau sei falsch befundet worden;

– ein gravierender Rückgang von Altbaumbeständen im bestehenden Natura-2000-Gebiet sei nicht berücksichtigt worden;

– die Grobbeurteilung entspreche nicht der FFH-Richtlinie;

– es werde ein Verbotstatbestand nach § 18 Abs. 4 NÖNschG erfüllt und das Verschlechterungsverbot nach der FFH-Richtlinie missachtet;

– die Notwendigkeit von Ausgleichsmaßnahmen indiziere bereits eine UVP:

Themenbereiche Landschaftsbild, Erholungswirkung, Trinkwasser:

– Das Vorhaben konterkariere den Aufbau eines Erholungswaldes;

– das Trinkwasser für die Stadt Stockerau sei gefährdet;

– die Lärmschutzwände beeinträchtigten das Ortsbild.

3. Die Projektwerberin und die belangte Behörde erstatteten dazu ausführliche Stellungnahmen, in denen begründet wurde, warum sie die Beschwerdevorbringen nicht teilten.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen und Beweiswürdigung:

1.1. Zur Zulässigkeit der Beschwerden:

Die Erstbeschwerdeführerin ist Standortgemeinde. Dritt- und Viertbeschwerdeführer/innen sind Anrainer/innen des Vorhabens, sie haben in ihren Beschwerden glaubhaft gemacht, dass sie von negativen Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein können. Die Fünftbeschwerdeführerin ist eine gem. § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation mit Tätigkeitsbereich in ganz Österreich.

Die Beschwerden sind auch rechtzeitig.

Die Behörde ist während des gesamten Verfahrens von der Eigenschaft der Erstbeschwerdeführerin als Standortgemeinde ausgegangen, diese wurde von keiner Partei bestritten. Die Feststellungen zur Beschwerdelegitimation der Dritt- und Viertbeschwerdeführer/innen ergeben ich aus ihren Wohnadressen und den Erläuterungen dazu in den Beschwerden. Ihre Eigenschaft als Nachbarn/Nachbarinnen des Vorhabens gem. § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 blieb unbestritten.

Die Feststellung zur Elftbeschwerdeführerin ergibt sich aus einer Einschau in die Liste anerkannter Umweltorganisationen gem. § 19 Abs. 8 UVP-G 2000.

1.2. Zum Vorhaben:

Es ist geplant, an der A 22 Donauufer Autobahn im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Stockerau Ost (A22) bei etwa Autobahn-km 25,6 und dem Knoten Stockerau (A22/S3/S5) bei etwa Autobahn-km 29,5 auf beiden Richtungsfahrbahnen einen Fahrstreifen zuzulegen, sodass hinkünftig insgesamt sechs Fahrstreifen in diesem Autobahnabschnitt zur Verfügung stehen werden. Dieses Ausbauvorhaben hat zur Folge, dass unmittelbar nach der Anschlussstelle Stockerau die Hauptachse der A 22 in Richtung Norden um etwa 5,5m verlegt werden muss. Welters soll im Knoten Stockerau sowohl die Rampenfahrbahn von der A 22 auf die S 5 Stockerauer Schnellstraße als auch die Rampenfahrbahn von der S 5 auf die A 22 zweistreifig gestaltet werden. Im Bereich zwischen dem Knoten Stockerau und der Anschlussstelle Stockerau Nord (S3) ist vorgesehen, die bestehende Fahrbahn auf beiden Richtungsfahrbahnen der S 3 Weinviertler Schnellstraße vollständig zu erneuern. Auch wird im gegenständlichen Abschnitt der A 22 das Entwässerungssystem der A 22 Donauufer Autobahn zur Gänze neu geplant und dem Stand der Technik angepasst. Das Projekt enthält straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden.

Das Vorhaben berührt folgende schutzwürdige Gebiete der Kategorie A (besondere Schutzgebiete) des Anhanges 2 des UVP-G 2000:

- das mit Verordnung der NO Landesregierung über die Europaschutzgebiete, LGBI. Nr. 5500/6-6 in der Fassung LGBI. Nr. 48/2016 festgelegte Europaschutzgebiet Vogelschutzgebiet Tullnerfelder Donau-Auen,

- das ebenfalls mit dieser Verordnung festgelegte Europaschutzgebiet FFH-Gebiet Tullnerfelder Donau-Auen und

- das gem. § 2 Abs. 45 der Verordnung der NO Landesregierung über die Naturschutzgebiete, LGBI.5500/13-33 in der Fassung LGBI. Nr. 43/2016, festgelegte Naturschutzgebiet „Stockerauer Au".

Insgesamt kommt es zu einer Flächenbeanspruchung in Schutzgebieten im Ausmaß von 2,9 ha, nach Wiederherstellung und Rekultivierung verbleiben 1,7 ha. Es kommt zu Rodungen (in- und außerhalb von Schutzgebieten) im Ausmaß von 4,57 ha.

Diese Feststellungen ergeben sich aus dem Bescheid (S. 13 ff, 64) und wurden von keiner Partei bestritten.

Das Gesamtinvestitionsvolumen wird von der Projektwerberin mit ca. 88 Mio. Euro veranschlagt. Dies ergibt sich aus Einlage A-1.5 der Projektunterlagen.

Es kommt zu einem Humus- bzw. Erdabtrag auf einer Fläche von ca. 7 ha sowie zu einer Neuaufbringung bituminöser Tragschichten auf rd. 16 ha und einer Betondecke auf rd. 7 ha Fläche.

Dies ergibt sich aus Anhang 5 des Bauphasenkonzepts, Einlage B-6.1 der Projektunterlagen.

Auf der Autobahn ist sowohl für das Jahr 2025 als auch für 2035 im ggstdl. Abschnitt ein Gesamtverkehrsvolumen von rd. 80 000 Kfz/24 Std. prognostiziert.

Dies ergibt sich aus Einlage A-2.1 der Projektunterlagen (Verkehrsuntersuchung).

2. Rechtliche Beurteilung:

2.1. Zulässigkeit der Beschwerden:

Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 hat die Standortgemeinde im Feststellungsverfahren Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Gemäß § 25 Abs. 5a UVP-G 2000 sind dann, wenn die Behörde feststellt, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Da die Erst- bis Zehntbeschwerdeführer/innen so nahe am Vorhaben wohnen oder dingliche Rechte besitzen, dass sie durch Errichtung oder Betrieb des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden oder ihre dinglichen Rechte gefährdet werden könnten, sind sie als Nachbarn/Nachbarinnen des Vorhabens beschwerdeberechtigt. Die Elftbeschwerdeführerin ist als gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation mit dem Tätigkeitsbereich ganz Österreich ebenfalls beschwerdeberechtigt.

2.2. Zur Frage der unbedingten UVP-Pflicht:

2.2.1. Innerstaatliche Rechtslage:

Nach österreichischem Recht ist die Frage der UVP-Pflicht von Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) in erster Linie in § 23a UVP-G 2000 geregelt. Dieser lautet:

„Anwendungsbereich für Bundesstraßen

§ 23a. (1) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen,

2. Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,

3. Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

(2) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau zusätzlicher Anschlussstellen oder Ausbau bestehender Anschlussstellen, wenn

a) auf allen Rampen insgesamt eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 8 000 KFZ in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist oder

b) dieser Schwellenwert voraussichtlich

aa) gemeinsam mit den Rampen einer noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Anschlussstelle bei ihrem Ausbau oder

bb) gemeinsam mit einer noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen benachbarten Anschlussstelle

erreicht wird;

2. Vorhaben des Abs. 1 Z 2 oder 3 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird;

3. Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhanges 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen sind

a) der Neubau von Anschlussstellen, die ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berühren,

b) die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen,

c) die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen,

d) die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha,

e) die Zulegung von Kriechspuren und Rampenverlegungen,

f) die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen,

g) Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m,

h) Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen und

i) sonstige bauliche Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden.

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden."

Abs. 1 und Abs. 2 Z 1 und 2 dieser Vorschrift bestimmen, welche Art von Bundesstraßenvorhaben einer unbedingten UVP-Pflicht unterliegen, d.h. bei Erfüllung der angegebenen Merkmale ohne Durchführung einer weiteren Prüfung im Einzelfall UVP-pflichtig sind. Vorhaben, die unter Abs. 2 Z 3 fallen, sind nur vorbehaltlich einer Einzelfallprüfung UVP-pflichtig. Dies bedeutet konkret, dass Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen, die nicht unter Abs. 1 oder Abs. 2 Z 1 und 2 fallen und die ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhanges 2 berühren, nur dann UVP-pflichtig sind, wenn im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Die Behörde ist davon ausgegangen, dass es sich um ein Vorhaben des Abs. 2 Z 3 handelt (und auch keiner der in Z 3 lit. a bis i genannten Ausnahmetatbestände erfüllt ist). Zu Abs. 1 erwog die Behörde, dass weder der Neubau einer Autobahn oder einer Schnellstraße erfolgt, noch die bestehende Straße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km ausgebaut wird – der Ausbau erfolgt von vier auf sechs Fahrstreifen; auch handle es sich nicht um die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn, da bereits zwei Richtungsfahrbahnen bestehen. Die Bestimmung des Abs. 2 Z 2 sei als Kumulationsbestimmung für Vorhaben nach Abs. 1 ebenfalls nicht erfüllt.

Diesen Erwägungen ist aufgrund der in Pkt. 1.2. festgestellten Merkmale des Vorhabens beizupflichten. Der Begriff des „Neubaus" wird in § 23a UVP-G 2000 nicht näher definiert. In der Literatur wird davon ausgegangen, dass darunter auch die Verlegung bestehender Straßen auf eine neue Trasse (Baumgartner/Petek, UVP-G 2000, 230) oder der Ausbau einer in natura bereits bestehenden Landesstraße (B. Raschauer, UVP-G § 24 Rz 2; D. Ennöckl in Ennöckl/Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G: Kommentar3 (2013) zu § 23 a. UVP-G 2000 Rz 4) falle.

Aufgrund der bewusst unterschiedlichen Textierung in § 23a Abs. 1 – „Neubau" in Z 1, „Ausbau" für die Zulegung von Fahrstreifen in Z 2, aber auch aufgrund der UVP-G-Novelle 2009, BGBl. I Nr. 87/2009, mit der in Reaktion auf das VwGH-Erkenntnis 2005/03/0131 (siehe unten Pkt. 2.2.2.3.) die Zulegung eines Gleises zu einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke in §23b Abs. 2 Z 1 ausdrücklich geregelt, aber in Abgrenzung zum „Neubau" als „Änderung" bezeichnet wurde, muss angenommen werden, dass der österreichische Gesetzgeber unter „Neubau" nur die vollständig neue Errichtung oder Verlegung einer Bundesstraße auf eine andere Trasse verstanden wissen wollte.

Auch für die in Abs. 2 Z 1 angeführten Tatbestände betreffend Anschlussstellen ging die Behörde ohne nähere Begründung implizit davon aus, dass diese nicht vorlägen. In ihrer Beschwerdebeantwortung wies sie, ebenso wie die Projektwerberin, aber darauf hin, dass keine baulichen Maßnahmen an einer Anschlussstelle erfolgten. Im Knoten Stockerau sei zwar vorgesehen, die Rampenfahrbahn von der A 22 auf die S 5 Stockerau Schnellstraße und die Rampenfahrbahn von der S 5 auf die A 22 jeweils mit zwei Fahrstreifen zu gestalten. Beim Knoten Stockerau handle es sich jedoch um eine planfreie Kreuzung zweier Bundesstraßen (A 22 und S 5) und nicht um die Anbindung des übrigen

öffentlichen Straßennetzes an die Autobahn im Sinne der Anschlussstellendefinition des § 2 Abs. 1 Z 1 BStG 1971. Der Begriff der „Anschlussstelle“ sei ein solcher, der im UVP-G 2000 selbst nicht definiert wird, sodass hierfür das Begriffsverständnis des BStG 1971 maßgebend sei.

Dies ist nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts zutreffend. Das UVP-G 2000 definiert den Begriff der „Anschlussstelle“ nicht. Enthält das UVP-G 2000 selbst keine Begriffsdefinition und ist diese auch nicht aus den Materialien oder einer unionsrechtlichen Betrachtung erschließbar, so ist auf die Begriffe der durch den jeweiligen Vorhabenstyp betroffenen Materiengesetze zurückzugreifen (vgl. VwGH 23.4.2014, 2013/07/0276; US 15.10.2013, US 1B/2013/6-20; Baumgartner/Petek, UVP-G 2000, 346).

Gemäß § 2 BStG 1971 werden durch Anschlussstellen Verbindungen zum übrigen öffentlichen Straßennetz, zu bestimmten Frachtenbahnhöfen, Güterterminals oder Güterverkehrszentren, zu Flughäfen oder zu bestimmten Häfen oder Länden hergestellt.

Eine derartige Verbindung wird, wie von der Behörde dargelegt, durch den auszubauenden Knoten nicht hergestellt, wodurch auch § 23a Abs. 2 Z 1 nicht zur Anwendung gelangt.

Eine unbedingte UVP-Pflicht nach UVP-G 2000 ist daher bei Heranziehung des Wortlautes nicht gegeben.

2.2.2. Unionsrecht:

2.2.2.1. Die Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten i.d.F. der Richtlinie 2014/52/EU (im Folgenden: UVP-Richtlinie) – durch die die Richtlinie 85/337/EWG, in deren Umsetzung das UVP-G erlassen worden ist, "neu kodifiziert" wurde – räumt bei Projekttypen, die in deren Anhang II angeführt sind, gem. ihrem Art. 4 Abs. 2 den Mitgliedstaaten einen Spielraum dahingehend ein, entweder anhand einer Einzelfalluntersuchung oder anhand der von den Mitgliedstaaten festgelegten Schwellenwerte bzw. Kriterien zu bestimmen, ob das Projekt einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden muss.

Bei in Anhang I der Richtlinie genannten Projekttypen besteht kein derartiger Spielraum. Solche Projekte sind gemäß Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie in jedem Fall einer UVP zu unterziehen.

Der „Bau von Autobahnen und Schnellstraßen“ ist in Anhang I Z 7 lit. b der UVP-Richtlinie angeführt.

Sollte es sich beim ggstdl. Vorhaben um einen „Bau von Autobahnen“ handeln, wäre das österreichische Recht entsprechend richtlinienkonform auszulegen (vgl. etwa VwGH 12.9.2006, 2005/03/0131 zum Tatbestand „Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken“ des § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000) oder eine Verdrängung innerstaatlichen Rechts durch unmittelbar anwendbares Unionsrecht anzunehmen.

2.2.2.2. Der EuGH hat in seiner Rechtsprechung in zwei Urteilen direkt zur Auslegung des Tatbestandes in Anhang I Z 7 lit. b UVP-Richtlinie Stellung genommen:

In seiner Entscheidung vom 25.6.2008 in der Rs C-142/07 zur einem Projekt, das verschiedene Maßnahmen zur Erneuerung und Verbesserung der autobahnähnlich ausgebauten städtischen Ringstraße von Madrid zum Gegenstand hatte, führte er aus (RNr. 36 und 37):

„36 Dass sich Anhang I Nr. 7 Buchst. b und c der geänderten Richtlinie auf Projekte bezieht, die den ‚Bau‘ der dort erwähnten Arten von Straßen betreffen, während es im Ausgangsverfahren um Projekte zur Erneuerung und Verbesserung einer bestehenden Straße geht, bedeutet nicht, dass Letztere vom Anwendungsbereich der geänderten Richtlinie ausgeschlossen sind. Denn ein Projekt zur Erneuerung einer Straße, das aufgrund seines Umfangs und seiner Art einem Bau gleichkommt, kann als Projekt betrachtet werden, das sich auf einen Bau im Sinne des betreffenden Anhangs bezieht (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 16. September 2004, Kommission/Spanien, C-227/01, Slg. 2004, I-8253, Randnr. 46, und Abraham u. a., Randnr. 32).

37 Sollte sich herausstellen, dass die im Ausgangsverfahren streitigen Projekte keine Autobahnen oder Schnellstraßen im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b der geänderten Richtlinie betreffen oder keine Projekte im Sinne der Nr. 7 Buchst. c sind, müsste das vorlegende Gericht noch prüfen, ob diese Projekte unter Anhang II der betreffenden Richtlinie fallen, sei es unter dessen Nr. 10 Buchst. e, weil es sich um den Bau einer Straße handelt, sei es unter dessen Nr. 13 erster Gedankenstrich in Verbindung mit Anhang II Nr. 10 Buchst. e der Richtlinie, weil es sich um die Änderung eines Straßenbauprojekts handelt.“

Aus der Beschreibung dieses Vorhabens durch das vorlegende Gericht, wie sie in den Schlussanträgen der Generalanwältin in diesem Verfahren vom 30.4.2008 wiedergegeben wurde, geht hervor, dass es sich um „ein umfassendes und einheitliches Projekt zur Verbesserung und Erneuerung der fast ganzen Madrider Umgehungsautobahn“ handle und ein in seiner Gesamtheit „gewaltiges und höchst komplexes Werk des Tiefbauwesens“. Das vollständige Projekt werde zu einem Anstieg des Verkehrs auf dieser Straße um ca. 25 % führen und mache Maßnahmen unterschiedlichster Art in ihrem städtischen Umfeld erforderlich.

Seinem Urteil vom 24.11.2016 in der Rs C-645/15 zum Ausbau der Kreisstraße N4 im Stadtgebiet von Nürnberg lag ein Projekt zu Grunde, in dem zwei Abschnitte dieser über zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung verfügenden Straße geändert wurden. Im ersten Abschnitt mit einer Länge von 1,8 km sollten auf einer Seite eine dritte Fahrspur hinzugefügt und auf einer Länge von ungefähr 1,3 km Lärmschutzwände errichtet werden. Im zweiten Abschnitt mit einer Länge von 2,6 km sollten ein etwa 1,8 km langer Straßentunnel gebaut, die bestehenden „höhengleichen Kreuzungen“ „höhenfrei“ umgebaut und eine neue Zuwegung aus der Innenstadt Nürnberg gebaut werden. Die beiden in Rede stehenden Abschnitte befanden sich im Stadtgebiet. In den RNr. 37, 39 und 42 dieses Urteils führt er, z.T. unter Bezug auf Entscheidungen, die andere Vorhabenstypen betrafen, in deren Tatbeständen aber gleichfalls der Ausdruck „Bau“ verwendet wird (dazu gleich unten) aus:

„37 Wie das vorlegende Gericht hervorgehoben hat, hat der Gerichtshof die Bestimmungen des Anhangs I Nr. 7 Buchst. b und c der Richtlinie 85/337, die wortgleich in Anhang I Nr. 7 Buchst. b und c der Richtlinie 2011/92 übernommen wurden, weit ausgelegt und entschieden, dass ein Projekt zur Erneuerung einer Straße, das aufgrund seines Umfangs und seiner Modalitäten einem Bau gleichkommt, als Projekt betrachtet werden kann, das sich auf einen Bau im Sinne dieser Bestimmungen bezieht (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 25. Juli 2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, Rn. 36, und vom 17. März 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest u. a., C-275/09, EU:C:2011:154, Rn. 27).

....

39 Der in Anhang I Nr. 7 Buchst. a der Richtlinie 2011/92 verwendete Begriff „Bau“ weist keine Unklarheit auf und ist im üblichen Sinne zu verstehen, d. h. als Bezugnahme auf die Errichtung zuvor nicht bestehender Bauwerke oder die Veränderung, im materiellen Sinne, bereits bestehender Werke (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 17. März 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest u. a., C-275/09, EU:C:2011:154, Rn. 26).

40 Es dürfte kaum zu bestreiten sein, dass ein Projekt, das die Erneuerung zuvor bestehender Straßen durch Tiefbaumaßnahmen von bestimmtem Umfang, u. a. durch den Bau eines Tunnels, vorsieht, auch dann eine solche Veränderung darstellt, wenn die Maßnahmen auf der bestehenden Straßentrasse und über eine Länge von weniger als 10 km durchgeführt werden sollen.

...

42 Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein Straßenausbau, auch wenn er nur von geringer Länge ist, allein aufgrund seiner Art so umfangreich ist, dass er erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt hat. Der Begriff ‚Bau‘ im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 setzt daher keine bestimmte Länge des betroffenen Straßenabschnitts voraus. Es ist Sache des nationalen Gerichts, unter den in Rn. 37 des vorliegenden Urteils genannten Bedingungen im jeweiligen Einzelfall zu prüfen, ob der in Rede stehende Straßenausbau unter Berücksichtigung aller seiner Merkmale und nicht nur seiner Länge einen solchen Umfang aufweist, dass er als ‚Bau‘ im Sinne dieser Richtlinie einzustufen ist.“

Beiden Entscheidungen zu diesem, das ggstdl. Vorhaben unmittelbar betreffenden, Tatbestand ist gemeinsam, dass nicht nur Ausbaumaßnahmen an der Fläche, wie etwa die Zulegung von Fahrstreifen, sondern umfassende Tiefbaumaßnahmen und die Neuerrichtung von Anschlüssen ans untergeordnete Straßennetz vom Projekt mitumfasst waren. Beiden Entscheidungen gemeinsam ist auch, dass der Gerichtshof die geplanten Maßnahmen dann unter „Bau“ einer Autobahn subsumiert sehen will, wenn der in Rede stehende Straßenausbau unter Berücksichtigung aller seiner Merkmale und nicht nur seiner Länge einen solchen Umfang aufweist, dass er als „Bau“ im Sinn der Richtlinie einzustufen ist. Die Beurteilung, ob dies der Fall ist, überlässt er zwar letztendlich dem (nationalen) Gericht, lässt aber in den Anlassfällen keinen Zweifel darüber aufkommen, dass die dort geplanten Maßnahmen, insbesondere aufgrund der geplanten Tiefbauarbeiten, aus seiner Sicht einem Bau gleichkommen. Nur für den Fall, dass keine Autobahnen oder Schnellstraßen betroffen sind, hält er in der Rs C-142/07 eine Prüfung nach Anhang II der Richtlinie, also eine

Prüfung anhand bestimmter Kriterien oder eine Einzelfallprüfung, für erforderlich.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass in der Rs C-142/07 die Notwendigkeit einer Unterscheidung zwischen einer UVP-Pflicht nach Anhang I und Anhang II zwar klares Thema war, wie es in Rn 44 der Schlussanträge der Generalanwältin angesprochen wurde:

„44 Wie auch die Kommission vorträgt, kann dieser Gedanke grundsätzlich auf Straßenbauprojekte übertragen werden. Allerdings bedarf es einer Abgrenzung zur Änderung von Straßenbauvorhaben gemäß Anhang II Nr. 13 erster Spiegelstrich. Maßnahmen im Zusammenhang mit bestehenden Straßen können daher nur als Bau angesehen werden, wenn sie im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen einem Neubau gleichstehen.(17) Einem Neubau dürfte insbesondere der Ausbau einer einfachen Straße zu einer der in Anhang I Nr. 7 Buchst. b und c der UVP-Richtlinie genannten Straßen gleichstehen."

Der Gerichtshof ist dann im Urteil aber für die in Rede stehende Kategorie der Autobahnen und Schnellstraßen überhaupt nicht mehr auf eine mögliche Anwendung des Anhang II eingegangen. Dies ist offenbar dem Sachverhalt geschuldet, der dem Gerichtshof in den Ausgangsverfahren so eindeutig Richtung „Bau" wies, dass eine Anwendung von Anhang II Z 13 nicht mehr in Frage kam bzw. nur in Frage kommen würde, wenn sich im nachfolgenden fortgesetzten Verfahren vor dem nationalen Gericht herausstellen würde, dass keine Schnellstraße oder Autobahn vorliegt (zentral in Rn. 37).

2.2.2.3. In seinem Urteil vom 16.9.2004 in der Rs C-227/01 (Zulegung eines zweiten Streckengleises auf einem Abschnitt der Eisenbahnlinie Valencia-Tarragona auf einer Länge von 13,2 km), das eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke nach Anhang I Z 7 lit. a der UVP-Richtlinie (auch hier verwendet die Richtlinie den Begriff „Bau" von Fernverkehrsstrecken) betraf, erwog der Gerichtshof,

„49 Ein Projekt dieser Art kann nämlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne dieser Richtlinie haben, da es z. B. geeignet ist, die Fauna und Flora, die Zusammensetzung der Böden oder die Landschaft nachhaltig zu beeinträchtigen oder etwa zu beträchtlichen Lärmbelästigungen zu führen; es ist daher in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie einzubeziehen. Es würde einen schwerwiegenden Verstoß gegen den mit der Richtlinie 85/337 verfolgten Zweck bedeuten, wenn ein solches Projekt des Baus einer neuen Eisenbahnstrecke, auch wenn sie parallel zu einer bereits vorhandenen Strecke verläuft, der Verpflichtung zur Durchführung einer Prüfung ihrer Auswirkungen auf die Umwelt entzogen werden könnte. Ein solches Projekt kann somit nicht als eine bloße Änderung eines früheren Projekts im Sinne von Anhang II Nummer 12 dieser Richtlinie angesehen werden.

50 Diese Schlussfolgerung ist umso mehr geboten, wenn wie im vorliegenden Fall die Durchführung des fraglichen Projekts eine neue Eisenbahntrasse erfordert, auch wenn diese nur einen Teil dieses Projekts ausmacht. Ein solches Bauvorhaben ist nämlich seiner Natur nach geeignet, erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne der Richtlinie 85/337 zu haben."

Der österreichische Verwaltungsgerichtshof hat dann, obwohl die in diesem Urteil angesprochene Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke nicht nur die Zulegung eines zweiten Gleises, sondern auch eine neue Trasse auf einem Teil der Strecke beinhaltete, beim Vorhaben einer bloß 1,7 km langen, bestandsnahen Zulegung eines zweiten Gleises (wobei die größte Abweichung von der Bestandstrasse nur rund 40 m betrug), entschieden, dass es sich dabei um den „Bau einer Fernverkehrsstrecke" nach Anhang I Z 7 lit. a UVP-Richtlinie handelt, die jedenfalls einer UVP zu unterziehen ist (VwGH 12.9.2006, 2005/03/0131 Angerschluchtbrücke). Eine Anwendung des Anhanges II Z 13 der Richtlinie wurde verworfen.

2.2.2.4. In einem weiteren Urteil, das sich auf den „Bau von Flugplätzen" gem. Anhang I Z 7 lit. a der Richtlinie bezieht, nämlich die Verbreiterung und den Ausbau – nicht jedoch die Verlängerung – von Start- und Landebahnen eines Flughafens in Lüttich sowie den Bau eines Kontrollturms, neuer Abrollwege und Parkzonen (EuGH 28.2.2008, Rs C-2/07), ging der EuGH jedoch, ebenso wie in der Entscheidung zum Flughafen Brüssel vom 17.3.2011 in der Rs C-275/09, von einem Änderungsvorhaben nach Anhang II der Richtlinie aus.

2.2.2.5. Die Projektwerberin stellt in ihrer Beschwerdebeantwortung ausführlich dar, warum sie der Ansicht ist, dass die österreichische Umsetzung der erwähnten Richtlinienbestimmungen in Bezug auf Autobahnen und Schnellstraßen korrekt erfolgt ist. Neben dem Neubau von Autobahnen und Schnellstraßen seien nämlich auch der Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens

10 km, die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km und der Neubau zusätzlicher Anschlussstellen oder Ausbau bestehender Anschlussstellen unter bestimmten Bedingungen jedenfalls UVP-pflichtig. Dies bedeute, so argumentiert die Projektwerberin im Ergebnis, eine vollständige Umsetzung der Tatbestände des Anhanges I der Richtlinie im Lichte der Rechtsprechung des EuGH in der Rs C-142/07, wonach auch Vorhaben zwingend einer UVP zu unterziehen sind, die aufgrund ihres Umfangs und ihrer Art einem Neubau gleichkommen.

Dieser Ansicht kann nicht vollständig gefolgt werden, weil auch andere Vorhabensausgestaltungen und auch -änderungen als die in § 23a Abs. 1 und Abs. 2 Z 1 und 2 UVP-G 2000 genannten denkbar sind, die dem Bau einer Autobahn oder Schnellstraße nach Anhang I Z 7 lit. b UVP-Richtlinie gleichkommen. Dies betrifft etwa die Durchführung umfangreicher Tiefbauarbeiten, die für den Gerichtshof in den Verfahren zu diesem Tatbestand ausschlaggebend waren, um die dort behandelten Projekte als „Bau" zu qualifizieren. Auch würde etwa eine Verdopplung der vorhandenen Fahrstreifen (ebenso wie die Errichtung einer neuen Richtungsfahrbahn) maßgeblich für einen Bau sprechen; dies wäre ebenso zu beurteilen wie die Zulegung eines weiteren Gleises bei einer bisher eingleisigen Fernverkehrsstrecke (VwGH 2005/03/0131, siehe oben).

Im ggstdl. Fall obliegt es dem Bundesverwaltungsgericht aufgrund der Beschwerdevorbringen zu erwägen, ob das vorliegende Vorhaben den „Bau" einer Autobahn oder nur die „Änderung" eines Baus einer Autobahn darstellt. Dies hat der EuGH in seinen Entscheidungen in der Rs C-142/07 (Rnr. 36, 37 und 48) und C-645/15 (RNr. 42) explizit klargestellt, indem er dem nationalen Gericht die Aufgabe zuweist, in jedem Einzelfall zu prüfen, ob der in Rede stehende Straßenbau unter Berücksichtigung aller seiner Merkmale einen solchen Umfang aufweist, dass er als „Bau" im Sinne der UVP-Richtlinie einzustufen ist.

Die Einordnung, ob es sich bei einem Vorhaben, das eine Autobahn oder Schnellstraße betrifft, um ein Vorhaben nach Anhang I Z 7 lit. b oder aber nach Anhang II Z 13 lit. a i.V.m. Anhang I Z 7 lit. b handelt, hat dabei – aufgrund der Merkmale des konkreten Projekts – abstrakt zu erfolgen. Diese Einordnung kann nicht davon abhängen, ob beim konkreten Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen tatsächlich zu erwarten sind, weil in diesem Fall die ausschließlich nach Anhang II Z 13 i.V.m. Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie durchzuführende Einzelfallprüfung vorweggenommen würde. Vielmehr ist zu fragen, ob bei einem derartigen Vorhaben aufgrund seines Umfanges typischerweise mit bedeutenden Eingriffen in und in der Folge Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist (vgl. EuGH Rs C-645/15, RNr. 42).

2.2.2.6. Für die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, das ggstdl. Vorhaben als „Bau einer Autobahn" i.S.d. Anhanges I Z 7 lit. b UVP-Richtlinie zu qualifizieren, war folgende Überlegung ausschlaggebend:

Hauptaspekt des Vorhabens ist die Zulegung von jeweils einem Fahrstreifen in jeder Fahrtrichtung bei einer bestehenden Autobahn mit jeweils zwei Fahrstreifen je Richtung auf einer Länge von ca. 4 km. Hinkünftig werden somit insgesamt sechs Fahrstreifen in diesem Autobahnabschnitt zur Verfügung stehen. Dieses Ausbauvorhaben hat zur Folge, dass unmittelbar nach der Anschlussstelle Stockerau die Hauptachse der A 22 in Richtung Norden um etwa 5,5m verlegt werden muss. Weiters soll im Knoten Stockerau sowohl die Rampenfahrbahn von der A 22 auf die S 5 Stockerauer Schnellstraße als auch die Rampenfahrbahn von der S 5 auf die A 22 zweistreifig (statt bisher einstreifig) gestaltet werden. Im Bereich zwischen dem Knoten Stockerau und der Anschlussstelle Stockerau Nord (S3) ist vorgesehen, die bestehende Fahrbahn auf beiden Richtungsfahrbahnen der S 3 Weinviertler Schnellstraße zu erneuern. Auch wird im gegenständlichen Abschnitt der A 22 das Entwässerungssystem der A 22 Donauufer Autobahn zur Gänze neu geplant und dem Stand der Technik angepasst. Das Projekt enthält straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden.

Das Vorhaben grenzt in fast seiner gesamten Länge an besondere Schutzgebiete der Kategorie A des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 an. Insgesamt kommt es zu einer Flächenbeanspruchung direkt in diesen Schutzgebieten im Ausmaß von 2,9 ha, nach Wiederherstellung und Rekultivierung verbleiben 1,7 ha. Es kommt zu Rodungen (in- und außerhalb von Schutzgebieten) im Ausmaß von 4,57 ha.

Es kommt zu einem Humus- bzw. Erdabtrag auf einer Fläche von ca. 7 ha sowie zu einer Neuaufbringung bituminöser Tragschichten auf rd. 16 ha und einer Betondecke auf rd. 7 ha Fläche.

Auf der Autobahn ist für die Jahre 2025 und 2035 im ggstdl. Abschnitt ein Gesamtverkehrsvolumen von ca. 80 000 Kfz/24 Std. prognostiziert.

Die bestehende Autobahn erfährt somit zwar keine Lageveränderung, weder in horizontaler noch in vertikaler Hinsicht. Es kommt aber zu einer Verbreiterung derart, dass um ein Drittel mehr Fahrwege als bisher zur Verfügung stehen, und auch zu einer wesentlichen Erweiterung der Kapazität des Knotens. Was die Fahrmöglichkeiten betrifft würde bereits das Erweiterungsvorhaben für sich, würde es als Neuvorhaben errichtet, eine eigene Straße, und u.U. sogar, wenn es dem Kraftfahrverkehr vorbehalten und nur über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbar wäre, eine eigene Schnellstraße i.S. der Definition des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraße des internationalen Verkehrs vom 15.11.1975, darstellen.

Die räumliche und kapazitätsmäßige Erweiterung einer Autobahn in einer derartigen Dimension muss aber bereits allein aufgrund des dadurch in abstrakter Sicht zusätzlich aufnehmbaren Verkehrs und seiner Umweltauswirkungen als Eingriff gesehen werden, der dem Bau einer Autobahn oder Schnellstraße gem. Anhang I Z 7 lit. b der UVP-Richtlinie gleichkommt.

Diesen Schluss sieht das Bundesverwaltungsgericht in Übereinstimmung mit der oben zitierten Judikatur des EuGH und des VwGH zu Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken nach Anhang 1 Z 7 lit. a der Richtlinie, wonach die Zulegung eines Gleises auf einer Fernverkehrsstrecke jedenfalls den Tatbestand des „Baus von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken" nach dieser Bestimmung erfüllt. Dabei wird es nach Ansicht des Gerichts nicht darauf ankommen, ob es sich um die Zulegung eines zweiten oder eines dritten Gleises handelt. Ebensowenig kann bei einer Autobahn – die ebenso wie eine Fernverkehrsstrecke per se hohen Geschwindigkeiten und hohen Verkehrsvolumina zu dienen bestimmt ist – unterschieden werden, ob ein zweiter oder ein dritter Fahrstreifen je Richtung zugelegt wird. Auch der österreichische Gesetzgeber hat in Reaktion auf die Judikatur des EuGH und des VwGH betreffend Fernverkehrsstrecken in § 23b Abs. 2 Z 1 jede Zulegung eines Gleises der UVP-Pflicht unterworfen. Entscheidend ist damit die durch die Zulegung ermöglichte Kapazitätserweiterung, verbunden auch mit nicht unerheblicher Inanspruchnahme neuer Flächen.

Das Bundesverwaltungsgericht übersieht auch nicht, dass das Vorhaben der Ertüchtigung eines ehemaligen Militärflughafens, der durch den Ausbau der Bahn und den Bau eines Kontrollturms für Starts und Landungen von Großraumflugzeugen ertüchtigt wurde und theoretisch ebenfalls gem. Anhang I Z 7 lit. a der UVP-Richtlinie („Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken und Flugplätzen mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 2100 m und mehr") beurteilt werden hätte können, vom EuGH als Vorhaben des Anhang II Z 13 der UVP-Richtlinie gesehen wurde (EuGH 28.2.2008, Rs C-2/07). Die Generalanwältin hat in diesem Fall in ihren Schlussanträgen noch ausführlich darauf hingewiesen, dass zwischen Vorhaben nach Anhang I und solchen nach Anhang II der Richtlinie zu unterscheiden sei und dass in Ausnahmefällen Maßnahmen, welche die Länge und Ausrichtung der Bahnen nicht direkt beträfen, die Kapazität des Flughafens aber etwa durch Ausweitung der Abfertigungskapazitäten oder Stellplätze entscheidend erhöhten, ein Neubau eines Flughafens vorliegen könnte. Sie wies aber bereits darauf hin, dass aufgrund der dem Gerichtshof vorliegenden Informationen nicht beurteilt werden könne, ob die streitgegenständlichen Maßnahmen das Ausmaß eines Neubaus erreichten. Der Gerichtshof selbst zog dann in der Folge solche Maßnahmen nicht mehr in Betracht, weil er offenbar von einem Sachverhalt ausging, der keine derartigen einem Bau gleichkommenden Maßnahmen intendierte. Weder das Urteil noch die Schlussanträge enthalten jedoch detailliertere Angaben zum Sachverhalt, die es ermöglichen, die Gründe für eine derartige Vorgangsweise des Gerichtshofes in diesem Fall (abschließend) zu erkennen.

2.2.2.7. Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich somit um den Bau einer Autobahn, der gem. Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Anhang I Z 7 lit. b UVP-Richtlinie einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist.

2.3. Verdrängung innerstaatlichen Rechts:

Im Hinblick darauf, dass § 23a UVP-G 2000 der Umsetzung des Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Anhang I Z 7 lit. b UVP-Richtlinie dient (vgl. § 1 Abs. 2 UVP-G 2000 und VwGH 12.9.2006, 2005/03/0131, Rz 7) muss ein nationales Gericht, das nationales Recht auszulegen hat, seine Auslegung so weit wie möglich am Wortlaut und Zweck der Richtlinie ausrichten, um das mit dieser verfolgte Ziel zu erreichen und auf diese Weise Art. 288 Abs. 3 AEUV (früher: 249 Abs. 3 EG-V) nachzukommen (vgl. VwGH 12.9.2006, 2005/03/0131 zu einer Fernverkehrsstrecke; jüngst in diesem Sinne VwGH 29.3.2021, Ro 2020/03/0023 zum Begriff des „Siedlungsgebietes") . Bei der Auslegung der Begriffe der Richtlinie ist es an die Rechtsprechung des EuGH gebunden. Wie oben in Pkt. 2.2.1 jedoch gezeigt, lässt der vom österreichischen Gesetzgeber im systematischen Zusammenhang bewusst für die komplette Neuerrichtung oder Verlegung einer Bundesstraße auf eine andere Trasse gewählte Begriff des „Neubaus" keinen Spielraum für eine richtlinienkonforme

Interpretation i.S. einer unbedingten UVP-Pflicht des vorliegenden Vorhabens. Selbst bei Auslotung des äußersten Wortsinns kann nicht jeder „Bau“ einer Autobahn i.S. von Anhang I Z 7 lit. b UVP-Richtlinie unter den Begriff „Neubau“ in § 23a Abs. 1 UVP-G 2000 subsumiert werden (zu einer unzulässigen Auslegung contra legem vgl. etwa VwGH Ra 2019/19/0399).

Aus diesem Grund hat Österreich die UVP-Richtlinie für Autobahnen und Schnellstraßen unzureichend umgesetzt (vgl. zur unmittelbaren Anwendung der UVP-Richtlinie in einem Feststellungsverfahren etwa US 26.6.2009, US 6B/2006/21-150 Salzburg Flughafen) und es hat die Beschränkung auf den Neubau, den Ausbau von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen oder die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km in § 23a Abs. 1 UVP-G 2000 im konkreten Fall unangewendet zu bleiben, weil sie die Prüfung weiterer Vorhaben, die ihrem Umfang nach dem „Bau einer Autobahn“ nach Anhang I Z 7 lit. b UVP-Richtlinie gleichkommen, verhindern.

Da es sich somit beim ggstdl. Vorhaben um den Bau einer Autobahn nach Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Anhang I Z 7 lit. b UVP-Richtlinie handelt, ist in unmittelbarer Anwendung dieser Bestimmungen dafür jedenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

2.4. Entfall der mündlichen Verhandlung:

Von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 24 Abs. 2 VwGVG abgesehen werden, zumal der Sachverhalt aus der Aktenlage in Verbindung mit der Beschwerde als geklärt anzusehen ist. Das Beschwerdeverfahren betraf zum einen Rechtsfragen allgemeiner Natur, deren mündliche Erörterung und Diskussion schon aufgrund der vorhandenen höchstgerichtlichen Judikatur unterbleiben konnte. Das Bundesverwaltungsgericht konnte daher nach Einsicht in den Verfahrensakt der UVP-Behörde aufgrund des schriftlichen Beschwerdevorbringens entscheiden, ohne dass dies eine Verletzung von Art. 6 Abs. 1 EMRK oder Art. 47 Grundrechte-Charta bedeutet hätte (VwGH 20.3.2014, 2013/07/0146, 27.2.2013, 2010/05/0080; 29.6.2017, Ra 2017/04/0040; jeweils mit Hinweisen auf die Judikatur des EGMR). Auch die Sachverhaltsfragen bedurften in diesem Sinn keiner mündlichen Erörterung, da im Hinblick auf das Behördenverfahren keine Änderung eingetreten ist.

2.5. Revision:

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung von Rechtsfragen abhängt, denen grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die Frage der Qualifikation von Baumaßnahmen an Autobahnen ist durch Judikatur des EuGH, insb. in den Urteilen in den Rs C-142/07 und C-645/15, wie oben dargelegt, weitgehend geklärt. Es obliegt dem erkennenden Gericht im Einzelfall zu entscheiden, ob der Bau einer Autobahn vorliegt, weil das Vorhaben vom Umfang her einer Neuerrichtung gleichkommt. Solche Einzelfallentscheidungen sind aber, sofern sich das Gericht an die Leitlinien der Höchstgerichte gehalten hat und ihm keine krasse Fehlbeurteilung unterlaufen ist, nicht revisibel.

Schlagworte

Einzelfallprüfung Feststellungsantrag Feststellungsverfahren Flächenverbrauch Gutachten Nachbarrechte Sachverständigengutachten Umweltauswirkung Umweltverträglichkeitsprüfung Unionsrecht unmittelbare Gesetzeswirkung UVP-Pflicht

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:BVWG:2021:W104.2240490.1.00

Im RIS seit

01.10.2021

Zuletzt aktualisiert am

01.10.2021

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, https://www.bvwg.gv.at

© 2026 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at