

Gericht

Verfassungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

26.06.2002

Geschäftszahl

V73/01

Sammlungsnummer

16579

Leitsatz

Abweisung des Antrags von Bürgerinitiativen und Grundeigentümern auf Aufhebung der Trassenverordnung der B 301 Wiener Südrand Straße im Bereich Vösendorf-Schwechat; keine normative Qualität der Projektunterlagen und Entscheidungsgründe; Festsetzung begleitender Maßnahmen außerhalb der Verordnung zur Vermeidung schwerwiegender Umweltbelastungen notwendig; ausreichende Berücksichtigung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung bei Erlassung der Verordnung; keine isolierte Betrachtung der verordneten Trasse;

vertretbare Verkehrsprognose; keine Verletzung der Verfahrensgarantien der Menschenrechtskonvention; keine Befangenheit der mit der Erstellung des Gutachtens betrauten Sachverständigen; keine Verfahrensfehler

Spruch

Der Antrag wird abgewiesen.

Begründung**Entscheidungsgründe:**

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

"B 301 Wiener Südrand Straße Knoten Vösendorf (A 2, A 21) - Knoten Schwechat (A 4) - Wien [Albern - Lobau/Ölhafen (B 305) - Knoten Kaisermühlen (A 22, A 23)] (siehe Anmerkung 18)".

Die Anmerkung 18 lautet:

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

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

"Auf Grund des §4 Abs1 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 182/1999, und des dritten Abschnittes des

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G), BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 89/2000, wird verordnet:

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

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

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

Die vorgenannten Planunterlagen, Projektsunterlagen sowie die Beilagen 1 und 2 zum Erlass Zl. 812 301/38-III/6/00 vom 16. Oktober 2000, welche die schriftliche Darlegung der wesentlichen Entscheidungsgründe unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten, Stellungnahmen, Ergebnis der öffentlichen Erörterung) und der daraus resultierenden Auflagen - soweit sie nicht in die Zuständigkeit der 'mitwirkenden' Behörden im Sinne des UVP-G fallen - enthalten, liegen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Sektion III, Abteilung 6, Zimmer 81 im Regierungsgebäude, 1010 Wien, Stubenring 1, beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, beim Magistrat der Stadt Wien (MA 18 und MA 28) sowie bei den Gemeinden Vösendorf, Hennersdorf, Lanzendorf, Leopoldsdorf und Schwechat zur öffentlichen Einsicht auf.

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

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

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

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

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

'Knoten Vösendorf (A 2, A 21) - Knoten Schwechat (A 4) - Wien [Albern-Lobau/Ölhafen (B 305) - Knoten Kaisermühlen (A 22, A 23) im Verzeichnis 3 zum Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. I Nr. 182/1999 (BStG 1971) enthalten. Die entsprechende Trassenfestlegung durch Verordnung gemäß §4 Abs1 BStG 1971 ist als Auftrag des Gesetzgebers vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach den Bestimmungen des BStG und des

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. I Nr. 89/2000 (UVP-G) durchzuführen. Der Entscheidung über die Trassenführung ging ein jahrzehntelanger Planungsprozess voraus, welcher in ständigem Kontakt mit den betroffenen Bundesländern und den berührten Gemeinden betrieben wurde und mit der Genehmigung des Einreichprojektes, welches der öffentlichen Auflage zugrunde gelegt wurde, abgeschlossen werden konnte. Während der sechswöchigen öffentlichen Auflage gemäß §4 Abs5 des BStG 1971 und des §24 Abs6 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G) wurden insgesamt 334 schriftliche Äußerungen (darunter Eingaben von 29 Bürgerinitiativen mit ca. 8.900 unterstützenden Unterschriften) abgegeben, in welchen u. a. Einsprüche gegen die Straße selbst, gegen die Trassenentscheidung und gegen die Trassenführung erhoben wurden, aber auch Änderungen des Projektes und zusätzliche Umweltschutzmaßnahmen verlangt wurden. Das Ergebnis der öffentlichen Auflage und die darauf bezugnehmenden Ausführungen der ÖSAG (als Projektwerber) wurden den Sachverständigen zur Berücksichtigung bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens übermittelt. Das in der Folge erstellte Umweltverträglichkeitsgutachten hat die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Bauvorhabens, wenn auch unter Auflistung von Vorschlägen, Darlegungen und fachlichen Aussagen (von den Sachverständigen als 'zwingende bzw. empfohlene Maßnahmen oder Kontrollmaßnahmen' bezeichnet) bestätigt. Im Rahmen der öffentlichen Erörterung wurde über das Vorhaben und die Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten ausführlich diskutiert und dazu noch ergänzende schriftliche Äußerungen abgegeben bzw. nachgereicht.

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

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

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

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

Zusammenfassend ist festzuhalten:

1. Aufgrund des Gesetzesauftrages ist eine Trassenfestlegung durchzuführen (Variante 0 ist nur für die Beurteilung der negativen und positiven Auswirkungen der vorgesehenen Trassenführung gegenüber dem Ist-Stand heranzuziehen).

2. Der der Beurteilung der vorgesehenen Trassenführung im Umweltverträglichkeitsgutachten zugrunde gelegte Planfall 3 ist hinsichtlich der begleitenden Maßnahmen im öffentlichen Verkehr schon teilweise umgesetzt bzw. in der Umsetzungsphase. Sollten einige wenige dieser begleitenden Maßnahmen nicht gesetzt werden oder das aus diese[n] Maßnahmen resultierende Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht entsprechend angenommen werden und damit eine durch die stärkere Verkehrsbelastung bedingte größere Umweltbelastung auftreten, so müßte auf diese entweder durch zusätzliche Schutzmaßnahmen oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Vorschreibungen der Straßenaufsichtsbehörde) reagiert werden. - Die Planungsarbeiten für die lokalen Ortsumfahrungen im Zuge von Bundesstraßen sind soweit gediehen, dass im nächsten Jahr mit den Trassenfestlegungsverfahren unter Berücksichtigung der Bestimmungen des UVP-G begonnen werden kann.

3. Das gegenständliche Bauvorhaben stellt neben der A 23 eine zusätzliche Verbindung zwischen der A 2 Süd Autobahn und der A 4 Ost Autobahn her und könnte auch ohne weitere Anschlüsse diese Verbindungsfunktion erfüllen und damit die A 23, aber auch die B 11, die in den letzten Jahren verstärkt vom Durchzugsverkehr zwischen Schwechat und Mödling in Anspruch genommen wird, entlasten.

4. Zum Vorwurf, die Umweltauswirkungen der beabsichtigten Anschlussstellen der B 301 nicht ausreichend in der Beurteilung der Umweltverträglichkeitsprüfung nachgewiesen bzw. u[n]zureichende Daten vorgelegt zu haben, ist festzuhalten, dass für jede einzelne der Anschlussstellen ein gesondertes Trassenfestlegungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss, bei welche[m] sowohl auf die Auswirkungen auf das bestehende nachgeordnete Straßennetz als auch auf das Verkehrsaufkommen auf der B 301 in Bezug auf die Umweltverträglichkeit eingegangen werden muß. Dies gilt besonders für die aufgrund des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung aus der gegenständlichen Trassenfestlegung herausgenommene Anschlussstelle Rothneusiedl, deren Umweltverträglichkeit voraussichtlich nur durch zusätzliche Schutzmaßnahmen oder auch bauliche Veränderungen bzw. Neuplanungen im nachgeordneten Straßennetz gewährleistet sein kann.

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

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

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

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

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

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

2.4. Die ebenfalls in der Verordnung bezogene Beilage 2 zum "Erlass Zl. 812.301/38-III/6/00 vom 16. Oktober 2000" wiederum enthält eine nach 22 Schutzgütern getrennte "Aufstellung der Einzelmaßnahmen mit Vorschreibungen" zur "Umsetzung der 'zwingenden bzw. empfohlenen Maßnahmen sowie der Kontrollmaßnahmen' des Umweltverträglichkeitsgutachtens", wobei sich diese Vorschreibungen der Art nach in "Auflage[n] durch die UVP-Behörde (BMVIT) an die ÖSAG", "allfällige Auflage[n] durch eine 'mitwirkende' Behörde mangels Zuständigkeit der UVP-Behörde", welche aber für den Fall, daß "entgegen der Rechtsansicht

der UVP-Behörde keine Zuständigkeit einer 'mitwirkenden' Behörde gemäß §24h Abs5 UVP-G gegeben sein [soll], ... einer nochmaligen Prüfung durch die UVP-Behörde unterzogen und ... durch die UVP-Behörde gegebenenfalls ergänzt werden", weiters in "Auflage[n] durch die UVP-Behörde, sofern eine 'mitwirkende' Behörde nichts anderes vorschreibt" und "Auflage[n] durch die UVP-Behörde in geänderter bzw. ergänzter Form" gliedern; bei einzelnen dort angeführten Maßnahmen unterblieb unter Angabe von Gründen eine Vorschreibung, allenfalls wurde eine Empfehlung ausgesprochen.

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

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

1.2. Dem hielt der zur Vertretung der angefochtenen Verordnung vor dem Verfassungsgerichtshof berufene Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in seiner Äußerung vom 14. September 2001 unter Bezugnahme auf das die Wiener Umweltschutzgesellschaft einrichtende Wiener Umweltschutzgesetz, LGBl. für das Land Wien 25/1993 idF LGBl. 45/1998 (richtig: idF LGBl. 15/2001) entgegen, daß sich der sachliche und räumliche Wirkungsbereich der Wiener Umweltschutzgesellschaft als eine durch Landesgesetz eingerichtete Landeseinrichtung nur auf das Land Wien beziehen könne, und hegte "Zweifel an der Berechtigung der Wiener Umweltschutzgesellschaft, jene Teile der Trassenverordnung ... beim Verfassungsgerichtshof anzufechten, die nicht im örtlichen Wirkungsbereich der Wiener Umweltschutzgesellschaft liegen".

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

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

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

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

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

Zur Frage des Anfechtungs- bzw. Aufhebungsumfanges vertritt die Wiener Umweltschutzgesellschaft weiters die Auffassung, daß eine Anfechtung bloß einzelner Teile der Verordnung im Hinblick darauf, daß die B 301 ein

einheitliches und zusammenhängendes Projekt darstelle, unzulässig wäre, zumal nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes Wirtschaftlichkeitserwägungen von zentraler Bedeutung für die Zulässigkeit einer Trassenverordnung seien, sodaß die bloß teilweise Realisierung der B 301 (auf Basis einer bloß teilweise vorliegenden Trassenverordnung mit der Konsequenz, daß die Wiener Südumfahrung gleichsam "im Nichts" endete) "wirtschaftlich gänzlich absurd" und damit wegen Verstoßes gegen §4 BStG gesetzwidrig wäre.

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

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

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

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

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

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

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

In Ergänzung dieses Vorbringens teilte die Wiener Umweltschutzbehörde mit Schriftsatz vom 24. Oktober 2001 mit, daß nach Einbringung ihres Verordnungsprüfungsantrages mit der ÖSAG Gespräche über die Durchführung der im Umweltverträglichkeitsgutachten angeführten Maßnahmen aufgenommen worden seien, welche in einer dem Verfassungsgerichtshof unter einem vorgelegten "Übereinkunft zwischen der Antragstellerin und der ÖSAG" mündeten, derzufolge sich die ÖSAG verpflichtet, alles zu unternehmen, um die Maßnahmen, die in dieser Übereinkunft aufgelistet sind, ohne Zeitverzug umzusetzen. Die Antragstellerin betont

aber, daß diese Übereinkunft "weder aus verfahrensrechtlicher noch aus materiellrechtlicher Sicht" Einfluß auf die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes, ob die Verordnung in einem gesetzmäßigen Verfahren und materiellrechtlich gesetzeskonform zustandegekommen sei, haben könne.

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

Projektunterlagen einerseits und eines unvollständigen Gutachtens andererseits erlassen worden sei:

Im Umweltverträglichkeitsgutachten sei mehrfach ausgeführt, daß vor allem zum Fragenbereich 1 (Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante) die Unterlagen für eine Beurteilung nicht ausreichend, nicht vollständig, nicht plausibel oder nicht nachvollziehbar seien; so gelangten vor allem die Teilgutachten "Ökologie und Naturschutz mit Wildbiologie, Amphibien, Gewässerökologie/Fischerei" (Band 11), "Qualitativer Grundwasserschutz" (Band 14) und "Denkmalschutz, Bautechnik" (Band 2) mehrfach zu Schlußfolgerungen, denen zufolge die in der Umweltverträglichkeitserklärung enthaltenen Angaben bzw. Unterlagen für die Beurteilung als nicht ausreichend angesehen werden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"Die belangte Behörde hat das Verfahren betreffend die Anschlussstellen der B 301 'gestückelt'; während ein Teil der Straßen Gegenstand des UVP-Verfahrens war, soll der restliche Teil - offensichtlich - einem gesonderten Verfahren unterzogen werden. Diese Vorgangsweise ist gesetzwidrig, zumal unter 'Vorhaben' die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft sowie sämtliche damit in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen zu verstehen sind (so schon §2 Abs2 UVP-G 1993, ähnlich §2 Abs2 UVP-G 2000). Dass die B 301 insgesamt ein (einziges) Vorhaben ist, steht außer Zweifel: ... Die belangte Behörde hat daher den 'Grundsatz der Einheit der Anlage' (Raschauer, [UVP-G, 1995], Rz 6 [zu §2], vgl bereits Raschauer RdU 1994, 10f) nicht bedacht."

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

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

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

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

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

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

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

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

Dies bedeute, daß Änderungen der Flächenwidmungspläne aus Gründen der Umweltverträglichkeit nicht nur zulässig, sondern in bestimmten Fällen sogar geboten seien. Aus der angefochtenen Trassenverordnung iVm dem Umweltverträglichkeitsgutachten und den in den Zielkatalogen der einzelnen Raumordnungsgesetze enthaltenen Bekenntnissen zum Umweltschutz sowie zur Erhaltung der Natur und Landschaft (vgl. zB §1 Abs2 Z2 Wiener Bauordnung; Pernthaler/Prantl, Raumordnung in der europäischen Integration, Band 2, S 198 mwN) ergebe sich im konkreten Fall die Verpflichtung für die Gemeinden, eine bestimmte Widmungskategorie aus Gründen des Umweltschutzes zu erhalten. Die Raumordnungsbehörde sei aufgrund des Trassenfestlegungsverfahrens, insbesondere des Umweltverträglichkeitsgutachtens verpflichtet, Umwidmungen vorzunehmen, welche die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens berücksichtigen.

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

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

"Daraus ergibt sich insgesamt:

* Die Vorschreibung von Maßnahmen zur Berücksichtigung
des Umweltverträglichkeitsgutachtens im Rahmen einer Trassenverordnung war notwendig und zulässig.

*** Die in der Beilage 2 festgelegten Maßnahmen (Auflagen)**
sind Teil der Verordnung.

*** Die Beilage 2 als Teil der Verordnung wurde**
ordnungsgemäß kundgemacht.

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

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

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

...

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

Dies zeige, daß äußerst ausführliche und umfassende Planungsprozesse stattgefunden hätten, die Voraussetzung für die Erstellung der Projektunterlagen gewesen seien. Betrachtet man die oben angeführten Planungsschritte und -grundlagen, sei die Behörde ihrer Aufgabe, anhand der gesetzlichen Abwägungskriterien für einen bestimmten Straßenverlauf eine Entscheidung nach Maßgabe des konkreten, festgestellten

Sachverhaltes zu treffen, die auf einer Auseinandersetzung mit den im Zuge der Anhörung nach §4 Abs3 und 5 BStG vorgetragenen Argumenten beruht, zweifelsfrei nachgekommen.

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

Aufgrund des im Prüfbuch (§11 Abs3 UVP-G 1993) formulierten, in vier Fragenbereiche (Fragenbereich 1: Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante; Fragenbereich 2: Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle; Fragenbereich 3: Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raums; Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen) gegliederten Gutachtensauftrages habe im Umweltverträglichkeitsgutachten eine intensive Auseinandersetzung mit den betroffenen Umweltmedien stattgefunden. Dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren und damit auch dem Gutachtensauftrag sei durch die Heranziehung des [im Jahre 1994 von der "Planungsgemeinschaft Ost" (PGO)] erstellten "Verkehrskonzeptes Südraum Wien" ein umfassender, strategischer Ansatz zugrundegelegt worden. Von einem unvollständigen Gutachtensauftrag sowie dem Fehlen zentraler Fragestellungen könne daher nicht die Rede sein.

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

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

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

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

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

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

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

a) Vergleich der Trassenvarianten gem. §4 BStG

Es ist gemäß §4 Abs1 BStG Aufgabe der planenden Behörde, anhand der gesetzlichen Abwägungskriterien für einen bestimmten Straßenverlauf eine Entscheidung nach Maßgabe des konkreten, festgestellten Sachverhaltes zu treffen, die auch auf einer Auseinandersetzung mit den im Zuge der Anhörung nach §4 Abs3 und 5 BStG vorgetragenen Argumenten beruht (vgl vor allem VfSlg 12.846/1991). Die in Betracht kommenden

Trassenvarianten sind anhand der oben angeführten Abwägungskriterien vor Festlegung des Trassenverlaufes miteinander nach objektiven Gesichtspunkten zu vergleichen.

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

Wie der Verfassungsgerichtshof in VfSlg 12.949/1991 (unter Hinweis auf VfSlg 12.084/1989) ausgeführt hat, setzt der im §4 BStG normierte Abwägungsvorgang voraus, dass sich der Bundesminister vor Festlegung der Trasse 'über die einzelnen, die Festlegung bestimmenden Kriterien Klarheit verschafft', sodass 'das Fehlen von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen ... eine Trassenfestlegung mit Gesetzwidrigkeit belasten (würde)'. Um den gesetzlichen Anforderungen an Bewertung und Abwägung des Wirtschaftlichkeitskriteriums zu entsprechen, erachtete der Verfassungsgerichtshof eine 'detaillierte Gesamtkostenprognose' als erforderlich sowie einen 'Variantenvergleich', bei dem versucht wird, den Kosten der einzelnen Trassenvarianten den jeweiligen Nutzen gegenüberzustellen.

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

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

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

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

Da sich der Sachverhalt, welcher der Erlassung der vor dem Verfassungsgerichtshof nunmehr angefochtenen Verordnung, BGBl II Nr 352/2000, zugrunde liegt, völlig von jenem der oben zitierten Entscheidung unterscheidet, ist eine Übertragung der daraus resultierenden rechtlichen Schlüsse auf die B 301 nicht möglich. Im Fall der B 301 ist nämlich die Finanzierung der Zubringer keineswegs unsicher; im Gegenteil, es wird in Kürze in weiteren Trassenfestlegungsverfahren nach §4 BStG der entsprechende Straßenverlauf weiterer Teilstücke und insbesondere der Zubringer festgelegt werden. Derzeit werden für die Anschlussstellen der B 301 die Unterlagen zur Trassenverordnung und Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht bzw. sind teilweise schon eingereicht worden.

Es wurden sohin weder wesentliche Begleitmaßnahmen aus der Wirtschaftlichkeitsprüfung ausgeklammert, noch ist die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens in der Hinsicht mangelhaft, dass keine detaillierte Gesamtprognose erstellt oder kein ausreichender Variantenvergleich durchgeführt wurde. Fragen der Kosten und der Finanzierung wurden immer für das Gesamtbauwerk dargelegt und betrachtet sowie eine Finanzierungszusage der ASFINAG beigebracht.

b) Alternativenprüfung gemäß UVP-G

Gemäß §1 Abs1 Z3 UVP-G 2000 schreibt auch das UVP-G eine Alternativenprüfung vor, die sich allerdings (ausschließlich) auf die Umweltauswirkungen des Projektes zu beziehen hat. Zu prüfen sind die vom

Projektwerber in Erwägung gezogenen Alternativen. Es hat somit ein Vergleich mit anderen Trassenvarianten zu erfolgen. Auch die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Projektes (Nullvariante) sind Gegenstand der UVP.

Die Antragstellerin behauptet nun, der von der Behörde durchgeführte Variantenvergleich sei insbesondere im Hinblick auf die Prüfung der Nullvariante unvollständig bzw fehlerhaft gewesen. Dies ist unrichtig:

Der Umweltverträglichkeitsprüfung der B 301 wurde mit dem Planfall 3 des PGO-Südraumkonzeptes ein strategischer Ansatz zugrunde gelegt, der die Zusammenhänge dieses Straßenprojektes mit der Raumentwicklung und der übrigen Verkehrsstruktur sowie den Konsequenzen fach- und verkehrsträgerübergreifend und in einem weitreichenden Untersuchungsrahmen aufzeigt. Bei der Erstellung des PGO-Südraumkonzeptes wurden alle von der Antragstellerin verlangten Planfälle (ohne Maßnahmen, nur mit Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs, mit Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs und lokalen Ortsumfahrungen sowie Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs + Ortsumfahrungen + B 301) in der im Antrag geforderten, isolierten Form gegenübergestellt. Dabei hat man erkannt, dass nur der Planfall 3 (öffentlicher Verkehr + Ortsumfahrungen + B 301) in Summe geeignet ist, die gewünschten Entlastungswirkungen im Südraum von Wien zu erreichen. Ein isoliertes Herauslösen der B 301 aus diesem Gesamtkonzept ist wegen der vorhandenen Vernetzungen nicht sinnvoll (Wechselwirkungen mit den Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs), sodass sich die Gegenüberstellung des Planfalles 0 (ohne Maßnahmen) mit dem Planfall 3 als die geeignetste Gegenüberstellung zur Erfüllung der Vorgaben des UVP-Gesetzes darstellt.

Zudem wäre eine Betrachtung eines Planfalles mit alleinigen Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs (ohne B 301 und Ortsumfahrungen) auch ohne nachhaltigen Einfluss auf das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung, da die Umweltauswirkungen - unabhängig vom Vergleichsplanfall - für den der UVP zugrundegelegten Planfall 3 zu ermitteln und berechnen sind und auch die Dimensionierung von allfälligen Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen auf diesen Planfall abzustellen ist.

1.5. Dem Vorwurf schließlich, sie habe lediglich einen Vorhabensteil der Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, hält die Behörde entgegen, daß die Bestimmungen des UVP-G nicht gegen eine Unterteilung in verschiedene Teilabschnitte sprächen. Eine derartige Unterteilung habe auch keine Auswirkungen auf die integrative Gesamtbetrachtungsweise und sei bei derartig umfangreichen Straßenbauvorhaben nahezu unumgänglich.

Durch die erfolgte Abschnittsbildung sei keine mangelhafte Projektabgrenzung vorgenommen worden. Das der Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogene Teilstück der B 301 sei nämlich gemäß §24h Abs3 UVP-G 2000 einer integrativen Gesamtbetrachtung unterzogen worden, in die die durch die Errichtung der anderen Teilabschnitte und Begleitmaßnahmen entstehenden Wechselwirkungen, Kumulierungen und Verlagerungen einzubeziehen gewesen seien. Da der Abschnitt Vösendorf - Schwechat für sich gesehen verkehrswirksam sei und die Weiterführungen und Anschlußstellen einer Umweltverträglichkeitsprüfung dem Gesetz entsprechend unterzogen werden müssen (wie das Beispiel Anschlußstelle Zwölfaxing bzw. Weißes Kreuz zeige) und somit keine Stückelung zwecks Umgehung des UVP-G stattgefunden habe, sei die vorgenommene Abschnittsbildung korrekt.

IV. Auch die im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren als Projektwerber auftretende, vom Verfassungsgerichtshof gemäß §20 Abs2 VfGG hiezu eingeladene Österreichische Schnellstraßen- und Autobahnen-AG (ÖSAG) erstattete eine Äußerung, in der sie dem Antragsvorbringen entgegentritt und die (kostenpflichtige) Abweisung des Antrages begehrt.

1. Die ÖSAG führt zur Behauptung, die gesetzlich zwingend vorgeschriebene Umweltverträglichkeit sei nicht gegeben, aus:

Das - vor Erlassung der Trassenverordnung einzuholende - Umweltverträglichkeitsgutachten habe - genauso wie im "normalen" Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren mit bescheidmäßiger Erledigung - die Auswirkungen des Bundesstraßenvorhabens "auf fachlicher Grundlage festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten" und entsprechende Maßnahmen vorzuschlagen, die der Verhinderung schwerwiegender Umweltbelastungen dienen.

"Durch das Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen hat der Detaillierungsgrad der Festlegung, insbesondere im Hinblick auf die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, nach dem UVP-G 2000 zweifelsohne zugenommen. Während vor Erlassung des UVP-G im Rahmen der Bestimmung des Trassenverlaufes gemäß §4 Abs1 BStG lediglich auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen war, sind nunmehr aufgrund des Erfordernisses der Berücksichtigung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung

und der Verpflichtung zur Vermeidung schwer wiegender Umweltbeeinträchtigungen umfangreichere Maßnahmen im Verordnungserlassungsverfahren festzulegen.

Die Vorschreibung von Auflagen im Sinne von Nebenbestimmungen, die als Willensäußerungen der Behörde in Form von Bedingungen, Auflagen, Befristungen oder Widerrufsvorbehalten zum Hauptinhalt des Bescheids hinzutreten können, kommt bei einer (Trassen-)Verordnung nicht in Frage. Vielmehr hat der Verordnungsgeber im Rahmen der - nunmehr detaillierten - Projektfestlegung die zur Vermeidung von schwer wiegenden Umweltbelastungen erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen und Projektmodifikationen in der Trassenverordnung zu normieren ..."

Dies ergebe sich auch aus den Erläuterungen zu §24h Abs3 UVP-G (IA 168/A 21. GP), die es ausdrücklich für zulässig erachte, daß

"[d]er Bundesminister/die Bundesministerin alle zur Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen notwendigen Maßnahmen (insbesondere auch Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten, Ausgleichsmaßnahmen und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) in den Text der Trassenverordnung aufnimmt. Dadurch könnte für den Bereich der Bundesstraßen bis zur Einführung eines bundesstraßenrechtlichen Bauverfahrens die Berücksichtigung der UVP in der Trassenverordnung erfolgen".

Ob und inwieweit die Behörde die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen habe, ergebe sich - neben den in den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge normierten "Genehmigungskriterien" - aus den im §24h Abs1 UVP-G festgelegten Voraussetzungen: Danach habe die Behörde die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung nur insofern zu berücksichtigen, als sie im Falle "schwer wiegender Umweltbelastungen" die Trassenverordnung nicht erlassen dürfe. Darüber hinaus seien die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung rechtlich nicht von Belang (Köhler/Schwarzer, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 1997, §17 Rz 22 ff.).

In dem in BGBl. II 352/2000 kundgemachten Text der angefochtenen Verordnung werde ausdrücklich auf die Beilage 2 zum Erlaß vom 16. Oktober 2000, Z812.301/38-III/6/00, verwiesen, der - in Umsetzung der "zwingenden bzw. empfohlenen Maßnahmen sowie der Kontrollmaßnahmen" des Umweltverträglichkeitsgutachtens - die konkrete Ausgestaltung des Baus bzw. der Baumaßnahmen für die B 301 festlege. Daran seien die für den Bau Verantwortlichen (d.h. die ÖSAG, aber letztlich auch der Bundesminister für Verkehr, Innovation Technologie) gebunden.

Entgegen dem Vorbringen der Antragstellerin sei es nicht von Bedeutung, ob der verordnungserlassende Bundesminister diese konkreten, detaillierten Ausgestaltungsmaßnahmen direkt in den Verordnungstext oder in die gemäß §4 Abs4 BStG 1971 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und den (zuständigen) Landesregierungen aufliegenden Unterlagen aufnehme. Die spezifische Regelung des §4 Abs4 BStG betreffend die vollständige Wiedergabe des Ordnungsbeschlusses sehe nämlich vor, daß der in der Verordnung enthaltene Hinweis auf die zur Einsichtnahme beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und den (zuständigen) Landesregierungen aufliegenden Unterlagen dem Gebot der vollständigen Kundmachung des Verordnungsinhalts diene (Aichleiter, Österreichisches Ordnungsrecht, 1988, 799 FN 103, 826 FN 100). Befänden sich - wie im vorliegenden Fall - die detaillierten Festlegungen (u.a. die Ausgleichsmaßnahmen zur Vermeidung von "schwerwiegenden Umweltbelastungen") nicht direkt in dem im BGBl. kundgemachten Verordnungstext, sondern nur in den zur Einsichtnahme aufliegenden Unterlagen, schade dies nicht, wenn in dem im BGBl. kundgemachten Verordnungstext der gemäß §4 Abs4 BStG vorgeschriebene Hinweis enthalten sei.

Es komme auch nicht darauf an, daß sämtliche Maßnahmen vor Erlassung der Trassenverordnung umgesetzt seien. Entscheidend sei vielmehr, daß die Umsetzung der von den Sachverständigen vorgeschriebenen Maßnahmen sichergestellt sei. Eben dies sei im vorliegenden Fall zweifelsfrei erfolgt, zumal alle diese Maßnahmen in der Trassenverordnung (d.h. normativ) festgelegt worden seien. Sofern beim Bau der Bundesstraße die in der Verordnung festgelegten Maßnahmen nicht gesetzt werden sollten, würde dies der (Trassen-)Verordnung widersprechen.

Im übrigen hätte gerade in der speziellen Konstellation der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit, auf die tatsächliche, der Verordnung entsprechende Bauausführung direkten Einfluß zu nehmen:

"Der (nunmehrige) Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann gemäß §3 Abs2 Bundesgesetz betreffend die Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft, BGBl 300/1981 idF BGBl 826/1992, der ÖSAG (bzw deren Geschäftsführung) allgemeine Anweisungen über die Durchführung der

Aufgaben der ÖSAG erteilen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann daher jederzeit an die ÖSAG 'Weisungen' zur Umsetzung der zwingenden Maßnahmen erteilen. Die Umsetzung der in der Trassenverordnung (normativ) festgelegten Ausgleichsmaßnahmen, die zur Vermeidung schwer wiegender Umweltbeeinträchtigungen erforderlich sind, ist daher auch auf diese Weise sichergestellt."

Ferner hätten die Fachbehörden in den nachfolgenden Projektgenehmigungsverfahren nicht nur die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen; es träfe sie vielmehr die Verpflichtung, gemäß §17 Abs5 UVP-G den Genehmigungsantrag abzuweisen, wenn schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten seien, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden könnten.

2. Dem weiteren Vorbringen der Wiener Umweltschutzgesellschaft tritt die ÖSAG im wesentlichen mit den (teilweise wörtlich) gleichen Argumenten wie der Bundesminister entgegen.

V. Der Verfassungsgerichtshof hat erwogen:

A. Zur Zulässigkeit des Antrages:

1. Gemäß der Verfassungsbestimmung des §24 Abs11 UVP-G erkennt der Verfassungsgerichtshof über Gesetzwidrigkeit von Verordnungen gemäß §24 Abs1 UVP-G 2000 auf Antrag der im §19 Abs3 und 4 leg.cit. genannten Parteien.

Der bezogene Abs1 des §24 UVP-G in der für das verfassungsgerichtliche Verfahren maßgebenden Stamfassung benennt in seiner Z1 als Prüfungsgegenstand Verordnungen gemäß §4 Abs1 BStG 1971, vor deren Erlassung eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G durchzuführen ist. Hierbei handelt es sich unter anderem um Verordnungen betreffend Festlegung der Trassen von Bundesstraßen B. Da die angefochtene Verordnung einen Teil der Trasse der B 301 Wiener Südrand Straße, also einer Bundesstraße, festlegt, bildet diese Verordnung einen tauglichen Anfechtungsgegenstand gemäß §24 Abs11 UVP-G.

Antragsberechtigt sind die in §19 Abs3 und 4 UVP-G genannten Parteien. Abs3 (idStF) nennt als Parteien den Umweltschutz sowie die Standortgemeinde und die an diese unmittelbar angrenzenden österreichischen Gemeinden. Freilich ist nicht jeder (landesgesetzlich eingerichtete) Umweltschutz für jede Verordnung gemäß §4 Abs1 BStG 1971, vor deren Erlassung eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G durchzuführen ist, gemäß §24 Abs11 iVm §19 Abs3 UVP-G antragslegitimiert. Die Antragslegitimation nach dieser Verfassungsvorschrift setzt vielmehr voraus, daß der Gegenstand der angefochtenen Verordnung in den sachlichen und örtlichen Wirkungsbereich einer Umweltschutzgesellschaft fällt. Da die Wiener Umweltschutzgesellschaft gemäß §1 iVm §3 Abs1 Umweltschutzgesetz, LGBl. für das Land Wien 25/1993 idF LGBl. 15/2001, zur Wahrung und Wahrnehmung der Interessen des Umweltschutzes betreffend Wien gesetzlich eingerichtet und berufen ist, die angefochtene Verordnung - wie oben (Pkt. I.2.2.) konstatiert - die Trasse der B 301 Wiener Südrand Straße aber zumindest teilweise auf Wiener Landesgebiet festlegt, erweist sich der Antrag der Wiener Umweltschutzgesellschaft als zulässig.

Da die verordnete Trasse sowohl normativ als auch der Sache nach eine Einheit bildet, ist die Anfechtung der Verordnung BGBl. II 352/2000 durch die Wiener Umweltschutzgesellschaft zur Gänze zulässig, mögen auch Teile der verordneten Trasse niederösterreichisches Landesgebiet betreffen.

Entgegen der Auffassung des Bundesministers ist die Wiener Umweltschutzgesellschaft gemäß §24 Abs11 UVP-G befugt, auch die über die Belange des Umweltschutzes hinausgehenden Bedenken ob der Gesetzmäßigkeit einer Trassenverordnung nach §4 BStG 1971 iVm §24 Abs1 UVP-G (idStF) an den Verfassungsgerichtshof heranzutragen. Dies ergibt sich nicht nur aufgrund des (durch §24 Abs11 UVP-G eingerichteten) abstrakten Normenkontrollverfahrens (so schon VfGH 28.6.2001, V51/00), sondern auch daraus, daß diese Verfassungsbestimmung "auf Antrag der im §19 Abs3 ... genannten Parteien" die "Gesetzwidrigkeit von Verordnungen gemäß Abs1" schlechthin (also ohne Differenzierung) aufgreifen läßt.

B. In der Sache selbst:

1. Zunächst ist auf die ständige Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zu verweisen, wonach sich der Gerichtshof in einem auf Antrag eingeleiteten Verfahren zur Prüfung der Gesetzmäßigkeit einer Verordnung gemäß Art139 B-VG auf die Erörterung der im Antrag geltend gemachten Bedenken zu beschränken hat (vgl.

VfSlg. 9089/1981, 10.811/1986, 14.044/1995, 15.644/1999). Er hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die angefochtene Verordnung, mit der der Straßenverlauf der B 301 zwischen dem Knoten Vösendorf (A 2 und A 21) und dem Knoten Schwechat (A 4) festgelegt wird, aus den im Verordnungsprüfungsantrag dargelegten Gründen gesetzwidrig ist.

2. Die bekämpfte Verordnung ist - wie bereits dargetan (s. Pkt. I.2.1.) - am 11. November 2000 in Kraft getreten. Zu diesem Zeitpunkt stand das BStG 1971 idF der Novelle BGBl. I 182/1999 und das UVP-G idF der Novelle BGBl. I 89/2000 in Kraft. Die zwischenzeitig zum UVP-G ergangenen Novellen BGBl. I 108/2001 und BGBl. I 151/2001 traten erst mit 1. Jänner 2002, jene zum BStG (BGBl. I 142/2000) mit 30. Dezember 2000 in Kraft. Auch die durch die BStG-Novelle BGBl. I 50/2002 bewirkte Umreihung der "B 301 Wiener Südrand Straße" in das Verzeichnis 2 (Bundesschnellstraßen) unter der Bezeichnung "S 1 Wiener Außenring Schnellstraße" und die damit einhergehende Modifizierung der Streckenbeschreibung ["Knoten Vösendorf (A 2, A 21) - Knoten Schwechat (A 4) - Wien [Albern - Lobau/Ölhafen (A 22)] - Grobebersdorf (A 5) - Korneuburg (A 22)"] erfolgte erst nach Erlassung der angefochtenen Verordnung, nämlich mit Wirksamkeit 1. April 2002.

2.1. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (vgl. zu Flächenwidmungsplänen VfSlg. 8329/1978, 9659/1983, 10.207/1984, 14.046/1995, 14.143/1995, 14.179/1995 und zu einer Trassenverordnung betreffend eine Hochleistungsstrecke VfGH 28.6.2001, V51/00) ist - vorbehaltlich anderslautender Sonderregelungen - für die verfahrensrechtliche Beurteilung der Erlassung einer Verordnung die zum Zeitpunkt ihrer Erlassung geltende Rechtslage maßgeblich, während für die Beurteilung ihrer inhaltlichen Gesetzmäßigkeit die Rechtslage zum Zeitpunkt der Fällung des verfassungsgerichtlichen Erkenntnisses zugrunde zu legen ist.

2.2. Da das UVP-G in Ansehung der Erlassung einer Trassenverordnung gemäß §4 Abs1 BStG 1971 verfahrensrechtlichen Charakter besitzt, ist die angefochtene Verordnung anhand des zum Zeitpunkt ihrer Erlassung geltenden UVP-G, d.i. die Fassung BGBl. 697/1993 idF BGBl. I 89/2000, zu überprüfen (vgl. VfGH 22.6.2002, V53/01, Pkt. III. 1.2.).

3. Die für die Beurteilung der Gesetzmäßigkeit der angefochtenen Verordnung maßgeblichen Bestimmungen des BStG 1971 und des UVP-G 2000 lauten (auszugsweise) wie folgt:

3.1. BStG 1971:

"§4. Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen

(1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße und vor der Umlegung von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße oder vor dem Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von 10 km oder mehr hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten [nunmehr: Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie] unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, den Denkmalschutz und die Umweltverträglichkeit nach den Erfordernissen des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs3 und 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Verordnung zu bestimmen.

(2) ...

(3) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs1, 2, 6 und 8 sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(4) Die Verordnungen nach Abs1, 6 und 8 haben den Hinweis auf Planunterlagen zu enthalten, welche beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten [nunmehr: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie], beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes und bei den berührten Gemeinden zur Einsicht aufliegen; ... Verordnungen nach Abs1 haben zusätzlich den Hinweis auf Projektunterlagen sowie den Hinweis auf eine schriftliche Darlegung der wesentlichen Entscheidungsgründe zu enthalten.

(5) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs1 und 6 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt

zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Äußerung bei jener Gemeinde einbringen, auf deren Gebiet sich die Äußerung bezieht. Die berührten Gemeinden haben die Äußerungen gesammelt dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten [nunmehr: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie] zu übermitteln.

(6) - (9) ..."

Die im §4 Abs1 bezogenen §§7 und 7a BStG 1971 lauten wie folgt:

"§7. Grundsätze

(1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbare sind; hierbei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

(2) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten [nunmehr: Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie] erläßt die für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Dienstanweisungen.

§7a. Schutz der Nachbarn

(1) Bei der Planung und beim Bau von Bundesstraßen ist vorzuzorgen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße so weit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Bundesstraße benachbarten Geländes zumutbar ist. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

(2) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße (Abs1) kann auch dadurch erfolgen, daß auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen, sofern die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist.

(3) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs1 und Abs2 kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des §18 und der §§4 bis 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, eingelöst werden, sofern durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße die Benützung eines auf diesem Grundstück oder Grundstücksteil bestehenden Gebäudes unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleiches gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§3), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.

(4) Die Bestimmungen der Abs1 bis 3 finden auch für Maßnahmen Anwendung, die gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr auf bestehenden Bundesstraßen gesetzt werden.

(5) Im Falle sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden."

3.2. UVP-G 2000:

"Anwendungsbereich für Bundesstraßen

§23a. (1) Vor Erlassung einer Verordnung gemäß §4 Abs1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286/1971, ist für folgende Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Autobahnen und Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen,

2. Neubau sonstiger Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,

3. - 4. ...

(2) - (3) ..."

"Verfahren, Behörde

§24. (1) Im Verfahren zur Erlassung einer Verordnung, für die gemäß §23a oder §23b eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, sind die für die Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Ermittlungen durchzuführen; es findet jedoch kein konzentriertes Genehmigungsverfahren statt.

(2) Die Umweltverträglichkeitsprüfung und das Feststellungsverfahren gemäß Abs3 sind vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie durchzuführen. Der Landeshauptmann kann mit der Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

(3) - (4) ...

(5) Soweit in den folgenden Bestimmungen dieses Abschnittes nicht anderes geregelt ist, sind im UVP-Verfahren §4 (Vorverfahren) und §10 Abs1 bis 5 und 7 (grenzüberschreitende Auswirkungen) anzuwenden. §6 (Umweltverträglichkeitserklärung) ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Behörde festlegen kann, dass bestimmte Angaben und Unterlagen, soweit sie nicht für eine Abschätzung der Umweltauswirkungen in diesem Verfahrensstadium notwendig sind, erst in einem späteren Genehmigungsverfahren vorzulegen sind.

(6) §9 (öffentliche Auflage) ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die öffentliche Auflage und die Auflage gemäß §4 Abs5 des Bundesstraßengesetzes 1971 in einem durchzuführen sind. Weiters ist statt dem Hinweis auf die Parteistellung der Bürgerinitiativen auf ihr Antragsrecht nach Abs11 und ihre Parteistellung oder Beteiligtenstellung in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren nach §24h Abs5 hinzuweisen. Für die Entstehung der Bürgerinitiative gilt §19 Abs4.

(7) ...

(8) Für diesen Abschnitt gelten abweichend und ergänzend zu §2 folgende Begriffsbestimmungen:

1. Mitwirkende Behörden sind jene Behörden, die neben der die Trassenverordnung erlassenden Behörde nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigungen eines gemäß §23a oder §23b UVP-pflichtigen Vorhabens zuständig sind oder an den jeweiligen Verfahren zu beteiligen sind.

2. Projektwerber/Projektwerberin ist, wer ein in §23a oder §23b genanntes Vorhaben gemäß dem Bundesstraßengesetz 1971 oder dem Hochleistungsstreckengesetz dem zuständigen Bundesminister/der zuständigen Bundesministerin zur Durchführung eines Trassenverordnungsverfahrens vorlegt.

(9) Vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung dürfen für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß §23a oder §23b unterliegen, die Trassenverordnung nicht erlassen und sonstige Genehmigungen nicht erteilt werden und kommt nach Verwaltungsvorschriften getroffenen Anzeigen keine rechtliche Wirkung zu. Entgegen dieser Bestimmung erteilte sonstige Genehmigungen können von der sachlich in Betracht kommenden Oberbehörde oder, wenn eine solche nicht vorgesehen ist, von der Behörde, die den Bescheid erlassen hat, innerhalb einer Frist von drei Jahren als nichtig erklärt werden.

(10) - (11) ...

Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung

§24a. (1) Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde gemeinsam mit den Projektunterlagen für die Erlassung der Trassenverordnung die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl vorzulegen. Er/sie hat auch anzugeben, ob und in welcher Weise er/sie die Öffentlichkeit vom Vorhaben informiert hat. Wurde ein Mediationsverfahren durchgeführt, so sind die Ergebnisse an die zur Erlassung der Trassenverordnung zuständige Behörde zu übermitteln.

(2) Sind die Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung unvollständig, hat die Behörde dem Projektwerber/der Projektwerberin ihre Ergänzung aufzutragen.

(3) Die Behörde hat unverzüglich den mitwirkenden Behörden und der Standortgemeinde die sie betreffenden Projektunterlagen sowie die Umweltverträglichkeitserklärung zur Stellungnahme zu übermitteln. Die mitwirkenden Behörden haben an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im erforderlichen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter/innen zu erstatten.

(4) Dem Umweltanwalt und dem Bundesminister/der Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ist jedenfalls unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung zu übermitteln. Diese können dazu Stellung nehmen.

Zeitplan

§24b. Die Behörde hat einen Zeitplan für den Ablauf des Verfahrens zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden.

Umweltverträglichkeitsgutachten

§24c. (1) Für Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt durchzuführen ist, hat die Behörde Sachverständige der betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung eines Umweltverträglichkeitsgutachtens zu beauftragen, sofern nicht ein vereinfachtes Verfahren durchzuführen ist. Im Umweltverträglichkeitsgutachten sind auch abweichende Auffassungen von mitwirkenden Sachverständigen festzuhalten.

(2) Die Beiziehung von nicht amtlichen Sachverständigen oder Koordinatoren/Koordinatorinnen ist zulässig. Es können auch fachlich einschlägige Anstalten, Institute oder Unternehmen als Sachverständige bestellt werden.

(3) Kosten, die der Behörde bei der Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens erwachsen, wie Gebühren oder Honorare für Sachverständige oder Koordinatoren/Koordinatorinnen, sind vom Projektwerber/von der Projektwerberin zu tragen. Die Behörde kann dem Projektwerber/der Projektwerberin durch Bescheid auftragen, diese Kosten, nach Prüfung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit durch die Behörde, direkt zu bezahlen.

(4) Die vom Projektwerber/der Projektwerberin im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung oder im Verfahren vorgelegten oder sonstige der Behörde zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegende Gutachten und Unterlagen sind bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens mit zu berücksichtigen.

(5) Das Umweltverträglichkeitsgutachten hat

1. die Auswirkungen des Vorhabens gemäß §1 Abs1 nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des §24h darzulegen,

2. sich mit den gemäß §9 Abs4, §10 und §24a Abs3 und 4 vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinander zu setzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können,

3. Vorschläge für Maßnahmen gemäß §1 Abs1 Z2 zu machen,

4. Darlegungen gemäß §1 Abs1 Z3 und 4 zu enthalten und

5. fachliche Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu enthalten.

(6) Weiters sind Vorschläge zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle zu machen.

(7) Das Umweltverträglichkeitsgutachten hat eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

(8) Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde und den Sachverständigen alle für die Erstellung der Gutachten erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

§24d. ... [betrifft vereinfachtes Verfahren]

Information über das Umweltverträglichkeitsgutachten oder die zusammenfassende Bewertung

§24e. (1) Dem Projektwerber/der Projektwerberin, den mitwirkenden Behörden, dem Umweltanwalt und dem Bundesminister/ der Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sind das Umweltverträglichkeitsgutachten oder die zusammenfassende Bewertung unverzüglich zu übermitteln.

(2) Das Umweltverträglichkeitsgutachten (§24c) ist unverzüglich bei der Behörde und in der Standortgemeinde mindestens vier Wochen lang zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Diese Auflage ist in geeigneter Form kundzumachen. Die Beteiligten können sich Abschriften selbst anfertigen oder auf ihre Kosten Kopien anfertigen lassen. Erforderlichenfalls hat die Behörde der Gemeinde eine ausreichende Anzahl von Kopien zur Verfügung zu stellen. §9 Abs2 ist anzuwenden.

Öffentliche Erörterung

§24f. (1) Die Behörde hat eine öffentliche Erörterung des Vorhabens durchzuführen. Ort, Zeit und Gegenstand sind gemäß §44a Abs3 AVG zu verlautbaren. Eine Erörterung kann unterbleiben, wenn innerhalb der Stellungnahmefrist gemäß §9 Abs1 keine begründeten schriftlichen Bedenken gegen das Vorhaben abgegeben wurden.

(2) Zur öffentlichen Erörterung können Sachverständige beigezogen werden. Es ist jedermann gestattet, Fragen zu stellen und sich zum Vorhaben zu äußern.

(3) Die Ergebnisse sind in einem Protokoll, in dem die wesentlichen Aussagen zusammenfassend wiedergegeben werden, festzuhalten. Dieses Protokoll ist in der Standortgemeinde mindestens vier Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Die Auflage ist in geeigneter Weise kundzumachen.

Änderung des Projektes

§24g. (1) Bis zur Erlassung einer Trassenverordnung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 oder einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach dem Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, kann das Vorhaben geändert werden, ohne dass die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen sind, soweit

1. durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder

2. mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

(2) Bei anderen als von Abs1 erfassten Änderungen des Vorhabens

1. sind die Projektunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung entsprechend zu ergänzen oder zu ändern,

2. hat die Behörde den gemäß §24a Abs3 und 4 zur Stellungnahme Berechtigten Gelegenheit zu geben, innerhalb von drei Wochen zu den Änderungen des Vorhabens und den geänderten oder ergänzten Teilen der Umweltverträglichkeitserklärung Stellung zu nehmen; §24 Abs6 sowie §24a Abs3 und 4 sind mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Auflage- und Stellungnahmefrist nur drei Wochen beträgt und

3. hat die Behörde anschließend eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens oder der zusammenfassenden Bewertung zu veranlassen und das Umweltverträglichkeitsgutachten zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. §24e ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Auflagefrist nur zwei Wochen beträgt.

Entscheidung

§24h. (1) Eine Verordnung für Vorhaben, für die gemäß §23a oder §23b eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, darf nur erlassen werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,

2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder

b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder

c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des §77 Abs2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(2) Wird bei Straßenbauvorhaben (§23a und Anhang 1 Z9) im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs1 Z2 litc als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. ...

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach §10, Ergebnis der öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, darf eine Verordnung nicht erlassen werden.

(4) Die für die Entscheidung zur Erlassung der Verordnung wesentlichen Gründe sind schriftlich darzulegen. Ein entsprechendes Schriftstück ist mit den entsprechenden Planunterlagen bei der Behörde und in der Standortgemeinde mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Diese Auflage ist in geeigneter Form kundzumachen.

(5) Die für die Erteilung von Genehmigungen im Sinne des §2 Abs3 zuständigen Behörden haben die Abs1 und 2 sowie §17 Abs4 und 5 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. In diesen Genehmigungsverfahren haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und im §19 Abs1 Z3 bis 6 angeführten Personen Parteistellung mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen. Wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchgeführt, so können Bürgerinitiativen gemäß §19 Abs4 an den Verfahren als Beteiligte mit dem Recht auf Akteneinsicht teilnehmen. Der wesentliche Inhalt der Entscheidungen sowie die wesentlichen Entscheidungsgründe sind von der Behörde jedenfalls in geeigneter Form kundzumachen oder zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen.

(6) Für die Durchführung von Maßnahmen, die nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens bilden, kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen und obligatorischen Rechten (insbesondere Nutzungs- und Bestandsrechten) an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Dies gilt jedoch nur insoweit, als nicht andere Bundes- oder Landesgesetze eine Enteignung für diesen Zweck vorsehen. Auf Vorhaben des §23a sind die Bestimmungen der §§18 bis 20a des Bundesstraßengesetzes 1971, auf Vorhaben des §23b die Bestimmungen der §§2 und 6 des Hochleistungsstreckengesetzes anzuwenden."

4. Zum Verständnis und zur Auslegung der im Wortlaut wiedergegebenen, für die Entscheidung über den Antrag der Wiener Umweltschutzanwaltschaft auf Aufhebung der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie BGBl. II 352/2000 maßgeblichen Rechtsvorschriften verweist der Verfassungsgerichtshof vorerst auf die in seinem Erkenntnis vom 22. Juni 2002, V53/01, unter Pkt. III. 2. angestellten Überlegungen.

Im einzelnen teilt der Verfassungsgerichtshof die von der Wiener Umweltschutzanwaltschaft geltend gemachten Bedenken ob der Gesetzmäßigkeit der zitierten Verordnung aus folgenden Gründen nicht:

4.1. Wenn die Wiener Umweltschutzanwaltschaft die teilweise fehlende Umsetzung oder mangelnde Sicherstellung der für die Umweltverträglichkeit des Straßenbauvorhabens im Umweltverträglichkeitsgutachten als zwingend bezeichneten Maßnahmen rügt, ist sie auf die im Erkenntnis vom 22. Juni 2002, V53/01, unter Pkt. III. 2.4. sowie 8.3. dargelegten Ausführungen des Verfassungsgerichtshofes zu verweisen: Der dort dargestellten Rechtslage läßt sich entnehmen, daß eine teilweise noch fehlende Verwirklichung oder Berücksichtigung der für die Umweltverträglichkeit eines Straßenprojektes erforderlichen Begleitmaßnahmen nicht die Gesetzeswidrigkeit der bezüglichen Trassenverordnung begründet. Vielmehr rechnet der Gesetzgeber damit, daß als Ergebnis des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens das Straßenprojekt begleitende Maßnahmen außerhalb der Trassenverordnung in unterschiedlichen, jedenfalls von der Trassenverordnung getrennten Rechtsformen sowie -akten - sei es im Wege der Selbstbindung des Bundes als Projektträger, sei es durch Überbindung auf einen anderen Rechtsträger - rechtsverbindlich festzusetzen sind.

4.2. Die Wiener Umweltschutzanwaltschaft moniert ferner, daß das Nichtvorliegen schwerwiegender Umweltbelastungen gemäß §24h Abs3 UVP-G 2000 in die schriftliche Darlegung der wesentlichen Entscheidungsgründe für die Trassenverordnung aufzunehmen gewesen wäre.

Dem ist entgegenzuhalten, daß sich die Entscheidungsgründe zur angefochtenen Trassenverordnung ausdrücklich auf das Ergebnis der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung, deren Ablauf im einzelnen geschildert wird, stützen und daß diese Prüfung, wie insbesondere die "Gesamtschlußfolgerungen zur Umweltverträglichkeit" im Umweltverträglichkeitsgutachten (S 323) zeigen, ergeben hat, daß bei Einhaltung der sachverständig geforderten Begleitmaßnahmen "die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens gegeben ist", daß sich ferner im Zuge "der durchgeführten fachlichen Auseinandersetzung ... keine Gründe [ergeben], die bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen geforderten zwingenden Maßnahmen einer Realisierung des in der UVE dargelegten Vorhabens für die B 301 entgegenstehen". Insofern sich die Entscheidungsgründe zur Trassenverordnung auf das Umweltverträglichkeitsgutachten berufen, ist damit die darin enthaltene Feststellung des Fehlens etwaiger, das Straßenprojekt verhindernder schwerwiegender Umweltauswirkungen in die Entscheidungsgründe zur Trassenverordnung übernommen worden.

4.3. Die Wiener Umweltschutzanwaltschaft hält die Trassenverordnung auch deshalb für gesetzwidrig, weil in einzelnen Teilgutachten, insbesondere aus den Teilbereichen Botanik, Herpetologie (Amphibien) und Ornithologie im Fachbereich Ökologie und Naturschutz die vorgelegten fachlichen Unterlagen als "nicht ausreichend dokumentiert" bzw. "aus Sicht des Fachbereiches für qualitativen Grundwasserschutz nicht vorgelegt" bezeichnet wurden.

Insgesamt gelangen jedoch die Gutachter in den bereits zitierten "Gesamtschlußfolgerungen zur Umweltverträglichkeit" im Umweltverträglichkeitsgutachten (S 323) zum Ergebnis, daß "[d]ie von der Projektwerberin vorgelegte Darlegung zu Alternativen bzw.

Trassenvarianten einschließlich Nullvariante ... in den entscheidenden Teilbereichen den Erfordernissen der Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des UVG [entspricht]". Mögen auch "[i]n den Fachbereichen Denkmalschutz und Bautechnik, qualitative[r] Grundwasserschutz, Forstwirtschaft und Forstökologie sowie den Teilbereichen Botanik, Ornithologie, Herpetologie (Amphibien), Gewässerökologie und Wildbiologie des Fachbereiches Ökologie und Naturschutz ... die Unterlagen unvollständig" sein, so erlauben sie doch zu den "einzelnen Aspekten ... unter

Berücksichtigung der Erfahrungen der Sachverständigen mit dem Untersuchungsraum eine Aussage".

Der Verfassungsgerichtshof verkennt nicht, daß gemäß §24c Abs5 Z1 UVP-G 2000 das Umweltverträglichkeitsgutachten die Auswirkungen des Vorhabens "in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau" darzulegen hat. Er ist aber der Auffassung, daß das für die angefochtene Trassenverordnung maßgebliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren auf einer derartigen, im Ergebnis ausreichenden Gesamtschau beruht. Der Gerichtshof sieht im vereinzelt konstatierten Mangel fachlicher Unterlagen keinen derartigen Fehler des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens, daß dessen Ergebnisse derart entwertet würden, daß eine darauf beruhende Trassenverordnung gemäß §4 BStG 1971 iVm §24h UVP-G 2000 unzulässig wäre. Dies umso mehr als die in den genannten Teilbereichen von den betreffenden Sachverständigen als unzureichend gerügten Unterlagen von diesen selbst keineswegs als derart "wesentlich" (im Sinne der Überlegungen des Verfassungsgerichtshofes in seinem Erkenntnis vom 22. Juni 2002, V53/01, Pkt. III. 2.5.) angesehen wurden. Allfällige Unzulänglichkeiten vermögen also die Gesetzmäßigkeit der Trassenverordnung nicht zu beeinträchtigen, zumal sämtliche Teilgutachter - auch aus den Teilbereichen "Ökologie und Naturschutz mit Wildbiologie, Amphibien, Gewässerökologie/Fischerei" - dem Straßenbauvorhaben die Umweltverträglichkeit unter der Voraussetzung bestätigen, daß die aufgelisteten Begleitmaßnahmen berücksichtigt und umgesetzt werden.

Unrichtig ist auch, daß eine Abwägung der Vor- und Nachteile mehrerer vom Projektwerber geprüfter Alternativen sowie der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens gemäß §1 Abs1 Z3 UVP-G 2000 unterblieben wäre, wie die Wiener Umweltanwaltschaft in diesem Zusammenhang behauptet. Wie nämlich bereits die Umweltverträglichkeitserklärung des Projektwerbers deutlich macht, wurde als Grundlage für die Trassenfindung eine bereits 1991 fertiggestellte generelle Studie herangezogen, in der insgesamt 48 Trassenvarianten geprüft und verglichen wurden. Im Jahre 1994 wurde ferner ein Verkehrskonzept für den Südraum Wien von der Plangemeinschaft Ost entwickelt, im Zuge dessen die verschiedenen Planfälle des Verkehrssystems im Südraum Wien untersucht wurden (vgl. Verkehrskonzept Südraum Wien - Hauptergebnisse, hrsg. von der Planungsgemeinschaft Ost, Verkehrsleitlinien Ostregion, 1994, S 8, sowie die Umweltverträglichkeitserklärung B 301 Wiener Südrand Straße - Zusammenfassung 8.3, S 42 ff.).

4.4. Zu den nach Meinung der Wiener Umweltanwaltschaft angeblich fehlenden "Redimensionierungs- und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen" als Bedingungen für die Erreichung der "verkehrlichen Wirksamkeit" der geplanten B 301-Trasse sei auf die in der Zusammenfassung der Entscheidungsgründe (vgl. oben Pkt. I.2.3.) unter den Z2 und 6 angeführten Maßnahmen verwiesen.

Zur Relevanz der für die Planung der B 301 Wiener Südrand Straße maßgeblichen Verkehrsprognosen genügt es, auf die im hg. Erkenntnis vom 22. Juni 2002, V53/01, unter Pkt. III. 3.4.4. getroffenen Feststellungen hinzuweisen.

Auch eine von der Wiener Umweltanwaltschaft gerügte Mangelhaftigkeit des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens, was den Verbrauch natürlicher Ressourcen und den Umgang mit den bei der Projektrealisierung entstehenden Abfällen anlangt, liegt nicht vor.

Es genügt dazu auf das in der Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitserklärung der Projektwerberin entwickelte "Baustellenkonzept" (S 35 ff.) zu verweisen, bei der auch Daten zur Massenermittlung angegeben werden, um "eine Optimierung hinsichtlich Bauzeit, Umweltbelastung und Materialwirtschaft zu erreichen", wobei das Materialbewirtschaftungskonzept "eine Wiederverwertung der gewonnenen und verwendbaren Materialien sowie die Minimierung sämtlicher erforderlichen Transportwege vor[sieht]". Auch über den

Flächenbedarf und die Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Flächen während der Bauphase finden sich diesbezügliche Ausführungen in der Umweltverträglichkeitserklärung [vgl. zB S 40: "Großflächige, landschaftsbildbeeinflussende temporäre Erddeponien sind nicht geplant, da der gesamte Aushub auf die umgebenden Materialdeponien ('Erdstädte') verbracht wird, um dort endgültig abgelagert zu werden."]. Weiters ist dort davon die Rede, daß "während der Bauphase der B 301 Wiener Südrandstraße ... vergleichsweise geringe temporäre Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes" und "nach Beendigung der Bauphase ... keine dadurch begründeten Restbelastungen zu erwarten" sind.

4.5. Zu dem von der Wiener Umweltschutzbehörde erhobenen Vorwurf der Unvollständigkeit des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens wegen nicht ausreichend durchgeführter Variantenvergleiche sei auf die Darlegung zum Fragenbereich I (betreffend Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante in Hinblick auf §12 Abs3 Z4 UVP-G) im Umweltverträglichkeitsgutachten hingewiesen. In den "Zusammenfassende[n] Schlußfolgerungen" des Umweltverträglichkeitsgutachtens (S 23 f.) wird konstatiert, daß der Projektwerber bei der Auswahl der Vorschlagstrasse bzw. bei der Prüfung der Alternativen den Rahmenbedingungen des Bundesstraßenbaus Rechnung getragen hat, daß die Methode der Trassenauswahl dem Stand der Technik entspricht, daß die erwarteten Umweltauswirkungen des Vorhabens mit jenen der untersuchten Alternativen und Varianten sowie der Nullvariante verglichen wurden und die daraus gezogenen Schlüsse aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig sind und daß der Einschätzung des Projektwerbers betreffend Vor- und Nachteile der Vorschlagsvariante gegenüber vorhabensbezogenen Alternativen, der Nullvariante und der umweltrelevanten Vor- und Nachteile der geprüften Trassenvarianten (wenn auch mit Einschränkungen) zugestimmt wird.

Es kann auch dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vom Verfassungsgerichtshof nicht entgegengetreten werden, wenn er - anders als die antragstellende Wiener Umweltschutzbehörde verlangt - als Nullvariante einen Planfall annimmt, bei dem der Ist-Zustand fortgesetzt wird, bei dem also nicht nur die B 301 Wiener Südrand Straße nicht gebaut, sondern auch sonstige, in diesem Zusammenhang konzipierte verkehrliche Begleitmaßnahmen unterlassen werden. Dem das Umweltverträglichkeitsprüfungs- und Trassenverordnungserlassungsverfahren durchführenden Bundesminister kommt nämlich hinsichtlich der Gestaltung des Variantenvergleiches und der Art und Weise der Anzahl einzelner Verkehrsvarianten ein hohes Maß an planungspolitischer Gestaltungsfreiheit zu, das auch nicht dadurch eingeschränkt werden kann, daß von Dritten andere Varianten vorgeschlagen werden oder ihre Behandlung als wünschenswert angesehen wird.

4.6. Zu der vor Erlassung einer Bundesstraßentrassenverordnung gemäß §4 Abs1 BStG 1971 wegen der dort angeordneten Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens erforderlichen Wirtschaftlichkeitsprüfung des Projekts geht der Verfassungsgerichtshof in seiner ständigen Judikatur (vgl. etwa - mit weiteren Hinweisen - VfSlg. 13.481/1993) davon aus, daß Grundlage der Trassenverordnung ein generelles Projekt ist, sodaß genauere Wirtschaftlichkeitsrechnungen dem Detailprojekt überlassen bleiben können. Daher begnügte sich der Gerichtshof etwa (in VfSlg. 12.084/1989) mit der Abschätzung der prognostizierten Gesamtkosten eines Autobahnprojekts, welche der Bundesminister "in seine - zwar nicht eingehenden, aber nach Lage des Falles doch immerhin ausreichenden - Wirtschaftlichkeitsüberlegungen miteinbezogen" hatte (ähnlich auch VfSlg 12.149/1989). In VfSlg. 12.949/1991 sprach der Verfassungsgerichtshof vom Erfordernis einer "detaillierten Gesamtkostenprognose", die auch einen für die einzelnen, im Zuge des Straßenbauvorhabens "darin zu errichtenden Bauwerke aufgeschlüsselten Kostenrahmen" enthält. Ferner wurde es als erforderlich bezeichnet, im Rahmen der vom §4 Abs1 BStG 1971 angeordneten Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens einzelne Trassenvarianten miteinander zu vergleichen, ohne daß sich dieser Variantenvergleich aber auf alle möglichen oder auch nur denkbaren Trassen beziehen muß (VfSlg. 13.579/1993).

Daß im Gegensatz zu den Ausführungen der Wiener Umweltschutzbehörde sehr wohl Wirtschaftlichkeitsberechnungen für verschiedene Trassenvarianten angestellt wurden, beweist schon die Umweltverträglichkeitserklärung etwa hinsichtlich der "Varianten Schwechat West und Ost" und Schwechatquerung (Band 8.3, Zusammenfassung-UVE, S 45 f.). Im übrigen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Reihe von Aktenstücken vorgelegt [vgl. Zlen. 812.301/43-VI/B/6/97 (Genehmigung des Einreichprojektes), 812.301/26-VI/2/94 (Generelles Projekt 1994;

Ergänzung), 812.301/25-VI/2/94 (Generelles Projekt 1994, Stellungnahme Wien), 812.301/17-VI/2/94 (Generelles Projekt 1994;

Ergänzende Unterlagen)], aus denen Wirtschaftlichkeitsüberlegungen für Teilaspekte der Trassenführung etwa hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen, der Anzahl und Länge der Grünbrücken sowie der Anordnung der Tunnel, insbesondere im Bereich der Schwechatquerung hervorgehen. Schließlich findet sich in einer

Aufstellung des Projektwerbers vom Dezember 1997 im Rahmen der "Umweltverträglichkeitserklärung - Technisches Projekt" der B 301 Wiener Südrand Straße Vösendorf-Schwechat eine genaue Auflistung der Baumaßnahmen einschließlich der Baukosten der einzelnen Bauabschnitte (Anlage 17.4/1.-3. zum Technischen Bericht, Band 2A 2.3.1. der Umweltverträglichkeitserklärung).

Die danach dokumentierten Wirtschaftlichkeitsüberlegungen reichen im Sinne der geschilderten Judikatur des Verfassungsgerichtshofes - gerade noch - aus, um die bei Erlassung der Trassenverordnung gemäß §4 Abs1 BStG 1971 gebotene Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens sicherzustellen.

4.7. Zu dem von der Wiener Umwelthanwaltschaft erhobenen Vorwurf der Stückelung des Straßenprojektes und seiner Anschlußstellen, die ihrer Meinung zufolge den Grundsatz der Einheit der Anlage verletze, verweist der Verfassungsgerichtshof auf seine Ausführungen im Erkenntnis vom 22. Juni 2002, V53/01 (Pkt. III. 3.4.2. und 3.4.3.).

5. Die von der Wiener Umwelthanwaltschaft vorgetragenen Bedenken gegen die Gesetzmäßigkeit der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie BGBl. II 352/2000 treffen sohin insgesamt nicht zu. Der Antrag auf Aufhebung der Verordnung war daher abzuweisen.

Dies konnte gemäß §19 Abs4 erster Satz VfGG, nachdem von der Behörde die für die Entscheidungsfindung wesentlichen Unterlagen und Verordnungsakten vorgelegt worden waren, ohne mündliche Verhandlung vom Verfassungsgerichtshof beschlossen werden.

Ein Kostenersatz für gemäß §24 Abs11 UVP-G eingeleitete Verfahren ist gesetzlich nicht vorgesehen.