

Verfassungsgerichtshof  
Judenplatz 11, 1010 Wien  
V 89/02-22  
V 55/03-20

I M N A M E N D E R R E P U B L I K !

Der Verfassungsgerichtshof hat unter dem Vorsitz des  
Präsidenten

Dr. K o r i n e k ,

in Anwesenheit der Vizepräsidentin

Dr. B i e r l e i n

und der Mitglieder

Dr. B e r c h t o l d - O s t e r m a n n ,  
DDr. G r a b e n w a r t e r ,  
Dr. H a l l e r ,  
Dr. H e l l e r ,  
Dr. H o l z i n g e r ,  
Dr. K a h r ,  
Dr. L a s s ,  
Dr. L i e h r ,  
Dr. M ü l l e r ,  
Dr. O b e r n d o r f e r ,  
DDr. R u p p e und  
Dr. S p i e l b ü c h l e r

als Stimmführer, im Beisein der Schriftführerin

Mag. M a r t i n ,

(27. Juni 2006)

über die Anträge der GEMEINDE LUSTENAU, Rathausstraße 1, 6890 Lustenau, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Michael Konzett, Fohrenburgstraße 4, 6700 Bludenz, und der ORTSGEMEINDE AU, CH-9434 Au, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Michael Konzett sowie Rechtsanwalt Dr. Wilfried Ludwig Weh, Wolfeggstraße 1, 6900 Bregenz, die Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der S 18 Bodensee Schnellstraße und der A 14 Rheintal Autobahn - Anschlußstelle Wolfurt/Lauterach im Bereich der Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußsach und Höchst, BGBl. II 96/1997, als gesetzwidrig aufzuheben, nach der am 13. Juni 2006 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung, nach Anhörung des Vortrages des Berichterstatters und der Ausführungen der Vertreter der antragstellenden Gemeinden Rechtsanwälte Dr. Michael Konzett und Dr. Wilfried Ludwig Weh, sowie der Vertreterin des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie MR Dr. Christine Rose gemäß Art. 139 B-VG zu Recht erkannt:

1. Die Wortfolge "verläuft sodann durch das Schweizer Ried," in der Z 1 der Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der S 18 Bodensee Schnellstraße und der A 14 Rheintal Autobahn - Anschlußstelle Wolfurt/Lauterach im Bereich der Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußsach und Höchst, BGBl. II Nr. 96/1997, wird als gesetzwidrig aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist zur unverzüglichen Kundmachung dieses Ausspruches im Bundesgesetzblatt II verpflichtet.

2. Im Übrigen werden die Anträge zurückgewiesen.

3. Der Bund (Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) ist schuldig, der Gemeinde Lustenau zuhanden ihres Rechtsvertreters die mit € 2.225,48 und der Ortsgemeinde Au

zuhanden eines ihrer beiden Rechtsvertreter die mit € 2.405,48 bestimmten Prozesskosten binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu bezahlen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e :

I. 1.1. Eine österreichische (V 89/02) und eine Schweizer (V 55/03) Gemeinde begehren mit nahezu wortgleichen, auf Art. 139 Abs. 1 (letzter Satz) B-VG gestützten Anträgen, der Verfassungsgerichtshof möge die Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der S 18 Bodensee Schnellstraße und der A 14 Rheintal Autobahn - Anschlußstelle Wolfurt/Lauterach im Bereich der Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußsach und Höchst, BGBl. II 96/1997, zur Gänze, in eventu deren Z 1, in eventu deren Z 1 und 3 als gesetzwidrig aufheben.

1.2.1. Zu ihrer Legitimation bringen die Gemeinden vor, dass sie Eigentümer von Liegenschaften in Lustenau seien, über die die mit der angefochtenen Trassenverordnung festgelegte Straße führen soll; überdies läge die Erhaltung des Naherholungsgebietes auch im öffentlichen Interesse der jeweiligen Gemeinde.

Die angefochtene Verordnung lege ihnen eine Beschränkung auf, die unmittelbar und aktuell in ihre Rechtssphäre eingreife. Es bedürfe hiefür keiner behördlichen Entscheidung. Mit Ausnahme dieses Antrages stünde ihnen kein zumutbarer Weg zur Verfügung, um die Verordnung wegen Rechtswidrigkeit anzufechten. Das Abwarten des Enteignungsverfahrens sei den Gemeinden nicht zumutbar.

1.2.2. Die angefochtene Verordnung erachten die antragstellenden Gemeinden als gesetzwidrig, weil sie zum einen den Anforderungen des § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz (BStG) 1971 nicht entspreche (Verstoß gegen die Grundsätze der Wirtschaft-

lichkeit und Umweltverträglichkeit, mangelhafte Berücksichtigung der tatsächlichen Erfordernisse des Verkehrs, der funktionalen Bedeutung des Straßenzuges und der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens).

Zum anderen sei die Verordnung deshalb gesetzwidrig, weil vor ihrer Erlassung keine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G) bzw. kein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren im Sinne der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (im Folgenden: UVP-RL), ABl. 1985 L 175, S 40, durchgeführt worden sei.

Außerdem seien wesentliche Entscheidungsgrundlagen nur unzureichend ermittelt worden und verstoße die angefochtene Verordnung "gegen Natura 2000".

2.1. Die verordnungserlassende Behörde, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hat der angefochtenen Verordnung zugrunde liegende Akten vorgelegt und in ihren Äußerungen die Abweisung der Anträge begehrt.

2.2. Darauf hat die zu V 55/03 antragstellende Gemeinde repliziert.

3. Die maßgeblichen Vorschriften lauten folgendermaßen:

3.1. Die angefochtene Verordnung lautet (die aufgehobene Stelle ist hervorgehoben):

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

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

Die neu herzustellende Straßentrasse beginnt an der L 41 Sender Straße im Bereich der unter Punkt 2 festgelegten Anschluß-

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

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

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

3. Im einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Straßentrasse sowie der neu herzustellenden Zu- und Abfahrtsrampen aus den beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, beim Amt der Vorarlberger Landesregierung sowie bei den Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußach und Höchst aufliegenden Planunterlagen (Plan Nr. BS-9402 im Maßstab 1 : 2 000) zu ersehen.

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

Diese Trassenverordnung ist mit dem ihrer Kundmachung im BGBl. folgenden Tag, das war der 9. April 1997, in Kraft getreten; die verordnete Trasse stellt die im Bundesstraßenverzeichnis 2 zum BStG 1971 mit "Lauterach (A 14) - Staatsgrenze bei Höchst" beschriebene Verbindung dar.

3.2.1. Sie beruht auf § 4 BStG 1971, welcher im Zeitpunkt der Verordnungserlassung in der Fassung der Novelle BGBl. I 31/1997 mit folgendem Wortlaut in Geltung stand:

"(1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße und vor der Umlegung von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten 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 (Abs. 3 und 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Ver-

zeichnisse durch Festlegung der Straßenachse durch Verordnung zu bestimmen.

...

(3) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1, 2, 6 und 8 sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(4) Die Verordnungen nach Abs. 1, 6 und 8 haben den Hinweis auf Planunterlagen zu enthalten, welche beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, bei dem Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes und bei den berührten Gemeinden zur Einsicht aufliegen; die Verordnungen nach Abs. 2 können einen solchen Hinweis enthalten.

(5) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 und 6 sind ausreichende Planunterlagen 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 durch Anschlag an den Amtstafeln des Amtshauses (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 zu übermitteln.

..."

Im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der angefochtenen Verordnung bestimmte der in § 4 Abs. 1 BStG 1971 bezogene § 7:

"(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 benützbar sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

(2) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten erläßt die für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Dienstanweisungen."

3.2.2. § 4 BStG 1971 wurde zwischenzeitig mehrfach novelliert und lautet in der derzeit geltenden, im Wesentlichen auf die Novellen BGBl. I 154/2004 und BGBl. I 58/2006 zurückgehenden Fassung auszugsweise folgendermaßen:

"§ 4. (1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.

...

(5) Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs. 1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den betroffenen 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 betroffenen Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Stellungnahme und können Nachbarn (§ 7a) schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einbringen.

..."

Hinsichtlich dieser mit 1. Jänner 2005 bzw. 10. Mai 2006 in Kraft getretenen Bestimmungen sieht § 34 Abs. 4 BStG 1971 idF BGBl. I 154/2004 vor, dass diese auf Vorhaben nicht anzuwenden sind, für die bis zum 31. Dezember 2004 entweder a) das Anhörungsverfahren durch Kundmachung gemäß § 4 Abs. 5 oder b) das Feststellungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 in der Fassung BGBl. I 50/2002 eingeleitet worden ist oder c) das Vorverfahren gemäß § 4 UVP-G 2000 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I 50/2002 und das Anhörungsverfahren durch Kundmachung gemäß § 4 Abs. 5 bis zum 31. Mai 2005 eingeleitet worden sind. § 34 Abs. 5 BStG 1971 idF BGBl. I 58/2006 bestimmt unter anderem,

dass die Bestimmungen der Novelle BGBl. I 58/2006 auf Vorhaben, die von Abs. 4 erfasst sind, keine Anwendung finden.

3.3. Das im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens der angefochtenen Verordnung ebenfalls geltende UVP-G, BGBl. 697/1993 idF BGBl. 773/1996, welches in seinem 3. Abschnitt vor Erlassung unter anderem einer Verordnung gemäß § 4 BStG 1971 die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung anordnete, war seinem § 46 Abs. 4 zufolge "auf Vorhaben nicht anzuwenden, für die das nach dem Bundesstraßengesetz ... vorgesehene Anhörungsverfahren bis zum 30. Juni 1994 eingeleitet wurde" (zum Geltungsbereich dieser Übergangsvorschrift vgl. VwGH 3.10.1996, Z 95/06/0246).

3.4. Art. 4 der Richtlinie 79/409/EWG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (im Folgenden: Vogelschutz-RL), ABl. 1979 L 103, S 1, idF der Richtlinie 97/49/EG, ABl. 1997 L 223, S 9, lautet wie folgt:

"(1) Auf die in Anhang I aufgeführten Arten sind besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang ist folgendes zu berücksichtigen:

- a) vom Aussterben bedrohte Arten,
- b) gegen bestimmte Veränderungen ihrer Lebensräume empfindliche Arten,
- c) Arten, die wegen ihres geringen Bestands oder ihrer beschränkten örtlichen Verbreitung als selten gelten,
- d) andere Arten, die aufgrund des spezifischen Charakters ihres Lebensraums einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen.

Bei den Bewertungen werden Tendenzen und Schwankungen der Bestände der Vogelarten berücksichtigt.

Die Mitgliedstaaten erklären insbesondere die für die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete zu Schutzgebieten, wobei die Erfordernisse des Schutzes dieser Arten in dem geographischen Meeres- und Landgebiet, in dem diese Richtlinie Anwendung findet, zu berücksichtigen sind.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen unter Berücksichtigung der Schutzerfordernisse in dem geographischen Meeres- und Landgebiet, in dem diese Richtlinie Anwendung findet, entsprechende

Maßnahmen für die nicht in Anhang I aufgeführten, regelmäßig auftretenden Zugvogelarten hinsichtlich ihrer Vermehrungs-, Mauser- und Überwinterungsgebiete sowie der Rastplätze in ihren Wanderungsgebieten. Zu diesem Zweck messen die Mitgliedstaaten dem Schutz der Feuchtgebiete und ganz besonders der international bedeutsamen Feuchtgebiete besondere Bedeutung bei.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle sachdienlichen Informationen, so daß diese geeignete Initiativen im Hinblick auf die erforderliche Koordinierung ergreifen kann, damit die in Absatz 1 und die in Absatz 2 genannten Gebiete ein zusammenhängendes Netz darstellen, das den Erfordernissen des Schutzes der Arten in dem geographischen Meeres- und Landgebiet, in dem diese Richtlinie Anwendung findet, Rechnung trägt.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sich diese auf die Zielsetzungen dieses Artikels erheblich auswirken, in den [in den] Absätzen 1 und 2 genannten Schutzgebieten zu vermeiden. Die Mitgliedstaaten bemühen sich ferner, auch außerhalb dieser Schutzgebiete die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume zu vermeiden."

4.1. Mit Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 23. März 2006 in der Rs. C-209/04, *Kommission gegen Österreich*, sprach der EuGH aus, dass Österreich gegen seine Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 1 und 2 Vogelschutz-RL verstoßen hat, indem es mit den Gebieten "Soren" und "Gleggen-Köblern" Teilgebiete, die nach wissenschaftlichen Kriterien zusammen mit dem besonderen Schutzgebiet des nationalen Landschaftsschutzgebiets "Lauteracher Ried" zu den zahlen- und flächenmäßig am besten geeigneten Gebieten nach der Vogelschutz-RL zählen, nicht in dieses "Besondere Schutzgebiet (BSG)" aufgenommen hat.

4.2. Soweit die Kommission eine Verletzung des Art. 6 Abs. 4 der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (im Folgenden: Fauna-Flora-Habitat-RL), ABl. 1992 L 206, S 7, "bei der Bewilligung des Straßenbauvorhabens Bundesschnellstraße Bodensee S 18" behauptet hat, wurde die Klage im Wesentlichen mit der Begründung abgewiesen, dass das Straßenbauvorhaben vor dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union förmlich eingeleitet

worden sei und daher den Vorgaben der Fauna-Flora-Habitat-RL nicht unterlag.

5.1. Das "Lauteracher Ried" wurde erstmals mit Verordnung der Vorarlberger Landesregierung über den Schutz des Lauteracher Rieds, LGBL. 22/1966, unter Schutz gestellt; eine planliche Darstellung erfuhr dieses in § 2 der Verordnung verbis näher umschriebene Schutzgebiet in dieser nicht. Der genannten Verordnung folgten mehrere zeitlich aneinander anschließende, mit einem Jahr befristete Verordnungen der Landesregierung über die einstweilige Sicherstellung des Lauteracher Rieds, und zwar LGBL. 15/1993 (bis 31.12.1994), LGBL. 74/1994, LGBL. 67/1995 und LGBL. 56/1996 (bis 31.10.1997). Schließlich wurde das Lauteracher Ried mit Verordnungen der Vorarlberger Landesregierung über das Landschaftsschutzgebiet Lauteracher Ried, LGBL. 82/1997 und LGBL. 63/2002, in der Zeit vom 14. November 1997 bis 31. Dezember 2007 unter Schutz gestellt.

Das Landschaftsschutzgebiet "Lauteracher Ried", welches der Kommission mit Schreiben der Vorarlberger Landesregierung vom 18. Mai 1995 als Besonderes Schutzgebiet iSd Vogelschutz-RL gemeldet worden war, wurde schließlich auf Grund der Novelle LGBL. 36/2003 zur Verordnung der Landesregierung zur Durchführung des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung, LGBL. 8/1998, zum "Europaschutzgebiet" ("Natura 2000 Gebiet"/Vogelschutzgebiet iSd Art. 4 der Vogelschutz-RL) erklärt.

5.2. Der im Spruchpunkt 1 des Urteils des EuGH vom 23. März 2006 (s. Pkt. I.4.) genannte Gebietsteil "Soren" erstreckt sich zwischen dem Wolfurter Landgraben und der L 41 Sender Straße und schließt nördlich unmittelbar an die verordnete Trasse der S 18 Bodensee Schnellstraße an.

Südlich der geplanten Trasse schließen die nebeneinander liegenden Gebiete "Eichwald" und "Gleggen-Köblern" unmittelbar an.

Das Lauteracher Ried liegt nördlich der verordneten Trasse, schließt aber nicht unmittelbar an diese an; der kürzeste Abstand zur S 18 mit etwa 150 m befindet sich an der Südspitze des Landschaftsschutzgebietes, im Kreuzungsbereich der L 41 Sender Straße mit der L 42 Höchster Straße. Von der Südspitze Richtung Osten erstreckt sich - unmittelbar angrenzend und entlang der L 41 - der oben erwähnte Gebietsteil "Soren".

6.1. Bereits 1991 hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Erteilung einer naturschutzrechtlichen Bewilligung für die Errichtung der S 18 Bodensee Schnellstraße auf der Grundlage des Detailprojektes 1991 beantragt. Diesem Detailprojekt ging eine Variantenstudie 1984, Trassenstudien 1984/85 und 1986, ein "Generelles Projekt 1986", ein Detailprojekt 1988, ein Genereller Entwurf 1989 sowie ein Detailprojekt 1990 voraus.

Der Antrag wurde - nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung im April 1992 - keiner Erledigung zugeführt; vielmehr wurde das Projekt überarbeitet und das Detailprojekt 1994 entwickelt.

6.2. Mit Schreiben des Landeshauptmannes von Vorarlberg (als Organ der Bundesstraßenverwaltung) vom 8. März 1994 wurde der [damals für (den Bau von) Bundesstraßen zuständige] Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten um die Einleitung des Anhörungsverfahrens gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 zur Bestimmung des Straßenverlaufes der S 18 Bodensee Schnellstraße ersucht.

Die Auflage der Planunterlagen [Verordnungspläne (Plan Nr. BS-9402 im Maßstab 1:2000); Detailprojekt 1994/Rohentwurf: Technischer Bericht und Anhang Umwelt; Kosten-Nutzen-Untersuchungen aus den Jahren 1986, 1988, 1989 und 1994; Planungsgeschichte und Variantenbeschreibung sowie Umweltverträglichkeitserklärung] fand in der Zeit vom 21. Juni bis 2. August 1994 in den Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußsach und Höchst statt.

6.3. Mit der - den Gegenstand der Anfechtung bildenden - Verordnung BGBl. II 96/1997 bestimmte der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Straßenverlauf der Bodensee Schnellstraße wie oben unter Pkt. I.3.1. ausgeführt.

6.4. Im Jänner 1999 beantragte die ASFINAG (vertreten durch das Land Vorarlberg, dieses vertreten durch die Bundesstraßenverwaltung im Amt der Vorarlberger Landesregierung) die naturschutzrechtliche Bewilligung für das (verordnete) Straßenbauvorhaben.

Diese Bewilligung wurde mit dem im Instanzenzug ergangenen Bescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 21. Februar 2003 gemäß den §§ 33 Abs. 1 lit. g, 24 Abs. 2 und 25 Abs. 1 und 2 des Vbg. Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung, LGBl. 22/1997, sowie Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutz-RL und Art. 12 Abs. 1 lit. d und Art. 16 Abs. 1 lit. c der Fauna-Flora-Habitat-RL unter einer Reihe von Auflagen und Bedingungen erteilt.

In diesem Bescheid vertritt die Naturschutzbehörde - ausgehend davon, dass das Lauteracher Ried, nicht aber die daran angrenzenden Gebietsteile "Soren", "Gleggen-Köblern" und "Birken - Schwarzes Zeug" als Besonderes Schutzgebiet im Sinne der Vogelschutz-RL zu behandeln seien - folgende Rechtsauffassung:

"[F]ür das vorgesehene Vogelschutzgebiet 'Lauteracher Ried' [ist] Art 4 Abs 4 Satz 1 VSchRL in seinem vollen Umfang anwendbar ... und Beeinträchtigungen dieses Gebietes [sind] allein nach dieser strengeren, weil keine Abwägung zulassenden, Bestimmung zu beurteilen ...

Fest steht, dass Beeinträchtigungen nicht nur von Vorhaben, die in einem Schutzgebiet, sondern auch von Vorhaben, die außerhalb eines solchen verwirklicht werden, ausgehen können. Damit sind auch die von der geplanten Bodensee Schnellstraße, S 18, ausgehenden Verschmutzungen, Beeinträchtigungen und Belästigung der Vögel im vorgesehenen BSG 'Lauteracher Ried' nach Art 4 Abs 4 Satz 1 VschRL zu behandeln.

...

Im Rahmen des Berufungsverfahrens wurden ... die zu erwartenden Beeinträchtigungen, Verschmutzungen und Belästigungen

durch diverse straßentypische Störquellen und ... deren mögliche Auswirkungen auf die genannte Zielsetzung des Art 4 VschRL erhoben, wobei zwischen der Bau- und der Betriebsphase der S 18 unterschieden wurde.

...

Für die Bauphase steht im Ergebnis fest, dass jene Maßnahmen, die zur Vermeidung der Erheblichkeit jener Belästigungen der Vögel bzw Verschmutzungen/Beeinträchtigungen ihrer Lebensräume, die von den Bautätigkeits-Störquellen ausgehen, vorgeschlagen wurden, als für diesen Zweck geeignet eingestuft wurden. Die Verwirklichung diese Maßnahmen bewirkt somit, dass die Auswirkungen der Störquellen der Bauphase der S 18 auf die Zielsetzung des Art 4 VschRL nicht mehr erheblich sind.

Für die Betriebsphase der Bodensee Schnellstraße S 18 haben die fachlichen Untersuchungen und Schlussfolgerungen zu einem anderen Ergebnis geführt:

Von der bereits erwähnten, sich auf den Wachtelkönig im geplanten BSG 'Lauteracher Ried' auswirkenden Störquellen des Betriebs der S 18, wurden die Auswirkungen der Störquellen Lärm und Trennung der Biotopverbundsituation bzw Errichtung ökologischer Barrieren untersucht.

...

Die aus Art 4 Abs 4 Satz 1 VschRL ableitbare Pflicht der Republik Österreich als Mitgliedstaat geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Störquellen der Bautätigkeit bzw des Betriebs der Schnellstraße, soweit sie sich auf die Zielsetzungen des Art 4 Abs 4 VschRL erheblich auswirken, zu vermeiden, bezieht sich nach dem Wortlaut der VschRL aber nur auf die in Art 4 Abs 1 und 2 VschRL genannten Schutzgebiete. Für die außerhalb der 'geeignetsten' und daher nominierten Gebiete liegenden Bereiche normiert Art 4 Abs 4 Satz 2 VschRL ausdrücklich nicht den gleichen, umfassenden Schutz wie für die Schutzgebiete selbst. Außerhalb dieser Schutzgebiete haben sich die Mitgliedstaaten lediglich zu bemühen, die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume zu vermeiden.

Der Lebensraumverlust der zu schützenden Wachtelkönige im geplanten BSG 'Lauteracher Ried' als Negativeffekt einer Lärmschutzwand tritt im konkreten Fall gar nicht ein, da sich die festgestellten Reviere des Wachtelkönigs im geplanten BSG 'Lauteracher Ried' knapp über 500 m von der S 18-Trasse entfernt und damit bereits außerhalb des gemiedenen Bereiches befinden. Dieser Schluss findet auch im Gutachten seine Bestätigung (vgl. Albrecht, 17).

Was die Barrierewirkung der S 18-Trasse betrifft, die durch die Errichtung einer Lärmschutzwand verstärkt wird, so ist auf die Ausführungen des Gutachters zu verweisen, wonach das nominierte 'Lauteracher Ried' hiervon indirekt betroffen wird.

Das vorgesehene BSG 'Lauteracher Ried' kommt mit seiner gesamten Fläche von 580 ha nördlich der geplanten S 18-Trasse zu liegen. Dieses Gebiet selbst wird daher weder durch die Trasse noch durch die Errichtung einer Lärmschutzwand 'zerschnitten'. Ein Austausch der Individuen innerhalb des Schutzbereiches iSd Art 4 Abs 1 und 2 VschRL bleibt weiterhin aufrecht. Populationsdynamische Änderungen des gesamten Wachtelkönigbestandes des Unteren Rheintales könnten sich ('es ist zu befürchten') allerdings auch negativ auf die Population im gemeldeten 'Lauteracher Ried' auswirken.

Daraus ist abzuleiten, dass die Errichtung einer durchgehenden 2 m hohen Wand als Lärmschutz den Wachtelkönigbestand im vorgesehenen BSG 'Lauteracher Ried' weder zurückdrängt und seinen Lebensraum verkleinert, noch den Bestand direkt schädigt. Vielmehr ist die Errichtung der Lärmschutzwand in diesem Fall wohl doppelt positiv zu beurteilen, da eben einerseits eine Lärmreduktion stattfindet und andererseits die Wand keinen Vertreibungseffekt ausübt.

Die vom Gutachter aufgezeigte Trennung 'Nord-Süd' durch die S 18 mit Lärmschutzwand ist nur für den sich außerhalb des vorgesehenen Vogelschutzgebietes 'Lauteracher Ried' befindlichen, südlich der S 18 gelegenen Gebietsabschnitt 'Gleggen' von Bedeutung. Dieses Gebiet grenzt im Bereich des Knotenpunktes L 41/L 42 südlich an die S 18-Trasse. Durch die bestehende L 41 wird dieser Gebietsteil vom 'Lauteracher Ried' abgeteilt. Der als Rufstandort genannte südlich der S 18 gelegene Bereich 'Birken-Schwarzes Zeug-Mäander der Dornbirnerach' in Dornbirn wird nicht vom vorgesehenen BSG 'Lauteracher Ried' sondern vom Gebietsabschnitt 'Soren' getrennt, der ebenfalls außerhalb des Vogelschutzgebietes liegt. Die Abteilung ist bereits derzeit durch den Verlauf des Wolfurter Landgrabens gegeben.

Da Art 4 Abs 4 letzter Satz VschRL für diese nicht den gleichen Schutzstatus wie für das geeignetste Gebiet 'Lauteracher Ried' festlegt, ist nur zu untersuchen, ob ein 'Bemühen' feststellbar ist, 'die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume' zu vermeiden.

Ein solches 'Bemühen' ist nach Ansicht der Berufungsbehörde im Rückbau der Senderstraße L 41 im Bereich ihrer Unterführung unter die A 14 bis zur Einbindung in die L 42 Werbenstraße (Höchsterstraße) zu verzeichnen. Diese Maßnahme wirkt sich auf den Dornbirner Gebietsteil 'Gleggen' aus, in dem dieser Kreuzungsbereich liegt.

...

Die durch das Brückenbauwerk 'aufgeständerte Straße' wird zwar zweifelsohne ein zusätzliches Hindernis in der flachen Riedlandschaft darstellen, die Berufungsbehörde ist jedoch der Auffassung, dass es sich nicht um eine gänzlich unüberwindbare Barriere handelt, zumal es sich beim Wachtelkönig um einen Langstreckenzieher handelt, der sein Winterquartier in Afrika hat (Heredia-Rose-Painter 1996, 'Globally threatened birds in Europe,

Aktion plans', 210). Durch die Art der Ausführung der Überführung und des Lärmschirms wird versucht, einem Distanzierungseffekt entgegen[zul]wirken. Ein Individuenaustausch wird zumindest nicht ganz unmöglich gemacht.

In diesem Zusammenhang ist auch auf den bereits bestehenden und erheblichen Einfluss der A 14 Rheintal Autobahn hinzuweisen, der sich sowohl auf die Lärmsituation im vorgesehenen BSG 'Lauteracher Ried', aber auch außerhalb, auf die Gebietsteile 'Soren' und 'Dornbirn-Birken', auswirkt. Durch die Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der A 14 im Bereich des Knotens Wolfurt wird nun ein zusätzlicher positiver Effekt für das geplante BSG, daneben aber auch für diese Gebietsteile geschaffen und - laut dem lärmtechnischen Gutachten - 'eine erhebliche Verbesserung der Lärmverhältnisse' erzielt. Dies macht die Ausführung einer einseitigen, relativ niedrigen Lärmschutzwand möglich, die im Schweizer Ried sogar unterbrochen werden könnte. Mit 2 m Höhe ist eine relativ niedrige und schmale Lärmschutzvariante geplant, die ein Überfliegen eher ermöglicht, als eine höhere und breitere Ausführung.

Zusammengefasst vertritt die Berufungsbehörde die Ansicht, dass auch hinsichtlich der außerhalb des geplanten BSG 'Lauteracher Ried' gelegenen Gebietsteile 'Soren', 'Dornbirn-Gleggen' und 'Dornbirn-Birken' zumindest ein 'Bemühen' feststellbar ist, das darauf gerichtet ist, eine von der Bodensee Schnellstraße S 18 ausgehende Verschmutzung oder Beeinträchtigung des Wachtelköniglebensraums zu vermeiden."

Damit wird nach Meinung der Vorarlberger Landesregierung dem Wortlaut des Art. 4 Abs. 4 letzter Satz Vogelschutz-RL entsprochen.

II. 1. Der Verfassungsgerichtshof hat die beiden Anträge in sinngemäßer Anwendung der §§ 187 und 404 ZPO iVm § 35 VfGG zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbunden und über deren Zulässigkeit erwogen:

1.1. Mit der angefochtenen Verordnung wird zum einen der Straßenverlauf der S 18 Bodensee Schnellstraße im Bereich der Gemeinden Wolfurt, Lauterach, Dornbirn, Lustenau, Fußach und Höchst bestimmt (Z 1 iVm Z 3) und zum anderen der Straßenverlauf der Anschlussstelle Wolfurt/Lauterach der A 14 Rheintal Autobahn festgelegt (Z 2 iVm Z 3).

1.2.1. Die antragstellenden Gemeinden sind nachweislich als Träger von Privatrechten Eigentümer von Grundstücken, die in dem durch die Z 1 iVm Z 3 der angefochtenen Verordnung festgelegten Bundestraßenbaugebiet (§ 15 BStG 1971) liegen.

1.2.2. Im Sinne der mit VfSlg. 9823/1983 beginnenden ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes kommt den von einem (Bundes-)Straßenbauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümern die Legitimation gemäß Art. 139 Abs. 1 (letzter Satz) B-VG zur Anfechtung einer den Straßenverlauf festlegenden Verordnung zu (VfSlg. 12.084/1989, 12.949/1991, 16.031/2001).

1.2.3. Die im Eigentum der antragstellenden Gemeinde Lustenau befindlichen Grundstücke Nr. 1962, 1961/2 und 6981/2 (öffentliches Gut - Gemeindestraße) liegen ebenso wie die im Eigentum der Gemeinde Au stehenden Grundstücke Nr. 1901/3, 1892, 1897/1, 1893/1, 1896, 1903/1, 1903/2, 1904/1, 6797, 6802, 6803 und 6801 im sog. Schweizer Ried.

Die Anträge sind daher (nur) insoweit zulässig - weil insoweit die Betroffenheit der antragstellenden Gemeinden begründend -, als mit der angefochtenen Verordnung der Straßenverlauf durch das Schweizer Ried festgelegt wird (vgl. schon VfSlg. 10.581/1985, 14.433/1996).

Im Übrigen werden die Anträge samt den in diesen ausgedrückten Begehren zurückgewiesen.

1.2.4. Zurückzuweisen ist der Antrag der Gemeinde Lustenau zur Gänze, soweit er sich auf "§ 24 Abs. 5 iVm § 19 Abs. 3 UVP-G" (BGBl. 697/1993) stützt:

Da das Anhörungsverfahren nach dem BStG 1971 zum Straßenbauvorhaben S 18 Bodensee Schnellstraße ausweislich der Akten in der Zeit vom 21. Juni bis 2. August 1994 stattfand, also vor dem 30. Juni 1994 eingeleitet wurde, findet - wie oben unter Pkt. I.3.3. unter Hinweis auf VwGH 3.10.1996, Z 95/06/0246,

dargetan - das UVP-G auf die angefochtene Verordnung insgesamt keine Anwendung; es vermag daher auch keine Grundlage für einen Antrag auf Verordnungsprüfung zu bilden, der in jenem Gesetz in Erweiterung der Antragslegitimation nach Art. 139 B-VG an sich vorgesehen ist. Die gegenteiligen Ausführungen des Vertreters der Ortsgemeinde Au in der mündlichen Verhandlung vermögen den Verfassungsgerichtshof nicht zu überzeugen.

III. Die Anträge sind (in ihrem zulässigen Umfang) begründet:

1. Die antragstellenden Gemeinden begründen ihre im Hinblick auf § 4 Abs. 1 BStG 1971 geäußerten Bedenken gegen die angefochtene Verordnung zusammengefasst wie folgt:

1.1. Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 habe der Bundesminister vor dem Bau einer neuen Bundesstraße 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 funktionalen Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse durch Verordnung zu bestimmen.

1.1.1. Nach Auffassung der antragstellenden Gemeinden wurde die Umweltverträglichkeit des Projektes im Verordnungsverfahren nur unzureichend geprüft und berücksichtigt. Es liege zwar eine "Umweltverträglichkeitserklärung" vom 7. März 1994 vor, diese entspreche aber nicht einmal formal den Anforderungen des § 7 BStG 1971. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft seien darin nur oberflächlich beschrieben, die vorgeschlagenen Maßnahmen großteils gar nicht umsetzbar (Ausweisung von Schutzgebieten, landschaftspflegerischer Begleitplan) oder nicht sinnvoll (Umsiedlung von wertvollen Tier- und Pflanzenarten). Die für den Bau der S 18 zuständige ASFINAG sei weder auf Grund des Gesetzes noch auf Grund ihrer Satzung zur Durchführung dieser Maßnahmen

legitimiert. Es sei auch sonst nicht sichergestellt, dass diese Maßnahmen beim Bau der S 18 umgesetzt würden.

Der Amtssachverständige für Naturschutz und Landschaftsentwicklung habe ferner im Verfahren zur Erteilung der Bewilligung nach dem Vbg. Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung bei den Bezirkshauptmannschaften Bregenz und Dornbirn ein eindeutig negatives Gutachten erstattet (Anlage 5 zur Verhandlungsschrift vom 24. Mai 2000, Z II-6101-1999/0014); auf S. 9 dieses Gutachtens heiße es zusammenfassend:

"Da es sich beim Lauteracher, Dornbirner und Schweizer Ried um einen regional bedeutenden Freiraum handelt, könnte man diesen Raum als 'Central Park' der Talsohle des unteren Rheintales ansehen. Dieser zentrale Grünraum sollte nicht weiter eingeengt und zerstückelt werden. Ein weiteres Ausgreifen der Siedlungen aber natürlich auch der Bau von hochrangigen Verkehrsstraßen in den großen Freiraum sollte hintangehalten werden. Die S 18 würde diesen regional bedeutenden Freiraum in seinem Kern sehr beeinträchtigen."

Diese negative Beurteilung sei im ergänzenden Gutachten vom 14. Februar 2002 aufrechterhalten worden; bei Realisierung des Projektes würden schwer wiegende, irreversible Verschlechterungen des Landschaftsbildes und der ökologischen Verhältnisse stattfinden. Die im Gutachtensauftrag und der Umweltverträglichkeitserklärung angeführten und vorgeschlagenen Maßnahmen seien nicht dazu geeignet, die von der Bodensee Schnellstraße ausgehenden Beeinträchtigungen der Lebensräume im Besonderen Schutzgebiet Lauteracher Ried zu vermeiden oder auf ein solches Maß zu reduzieren, dass die Beeinträchtigungen nicht mehr als erheblich zu bezeichnen seien.

1.1.2. Die Umweltverträglichkeitserklärung baue auf völlig veralteten Annahmen der Verkehrssituation auf. Für eine realistische Einschätzung der Entlastungswirkung müssten vielmehr andere, von den antragstellenden Gemeinden näher ausgeführte Umstände berücksichtigt werden.

1.1.3. Die Begründung der Trassenwahl basiere zudem auf einer unvollständigen, einseitigen Alternativenprüfung. Der Bundesminister konnte daher auch die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens nicht prüfen und die erforderliche Abwägung der Vor- und Nachteile nicht vornehmen:

"Es ist gemäß § 4 Abs 1 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 Abs 3 und 5 BStG vorgetragenen Argumenten beruht. Die in Betracht kommenden Trassenvarianten sind vor Festlegung des Trassenverlaufes miteinander nach objektiven Gesichtspunkten zu vergleichen.

Der Verfassungsgerichtshof hat in VfSlg 12.949/1991 klargestellt, dass der im § 4 BStG normierte Abwägungsvorgang voraussetzt, 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 Gesetzeswidrigkeit 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.

Der Verfassungsgerichtshof hat in seiner bisherigen Judikatur klargestellt, dass die Abwägung mehrerer Trassenvarianten nach möglichst objektiven Gesichtspunkten zu erfolgen hat. ... Bei der geforderten Wirtschaftlichkeitsprüfung der Variantenvergleiche sind die Kosten der einzelnen Trassenvariante deren jeweiligen Nutzen gegenüberzustellen. Es müssen sowohl errechnete Kosten als auch möglicher Nutzen jeweils gesamthaft nach objektiven Überlegungen erhoben werden.

Eine solche Gesamtkostenprognose und ein tatsächlicher Variantenvergleich wurde[n] nicht vorgenommen. Auch die Kosten des neben der A 14 einzigen Zubringers, der Rampe 100, Anschlussstelle 100 wurden nicht berücksichtigt. Dieser rund 1,5 km lange Zubringer wäre im Verordnungsverfahren zu berücksichtigen gewesen.

Die Alternativenprüfung hätte sich auch auf das Schweizer Staatsgebiet zu erstrecken und dortige Möglichkeiten der Aufteilung oder gänzlichen Verschiebung zu prüfen gehabt."

Die derzeitige Trassenführung sei die längstmögliche. Es sei keine einzige Variante nördlich der Achse der heutigen An-

fangs- und Endpunkte der S 18 geprüft worden. In der Umweltverträglichkeitserklärung würde lediglich ein interner Vergleich geführt. Zur Begründung würden Schadstoffemissionen angeführt, zu denen gar keine Untersuchungen vorlägen. Zudem sei der Festlegung der Trasse im Jahr 1997 ein Landschaftsschutzgutachten aus dem Jahr 1992 zugrunde gelegt worden, diesem Landschaftsgutachten läge aber ein anderer Trassenverlauf zugrunde; durch die angefochtene Verordnung würden die Naturschutzinteressen weit mehr beeinträchtigt, als dies im Gutachten aus 1992 berücksichtigt werden konnte. Seit Erlassung der angefochtenen Verordnung habe sich die maßgebliche Sach- und Rechtslage dermaßen geändert, dass sie auch dadurch rechtswidrig geworden sei (Verweis auf VfSlg. 9588/1982).

1.2.1. Als weiteren Grund für die Gesetzwidrigkeit der bekämpften Trassenverordnung führen die antragstellenden Gemeinden das Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G bzw. nach der UVP-RL an.

1.2.2. Schließlich verstoße die angefochtene Verordnung auch gegen die Vogelschutz-RL iVm der Fauna-Flora-Habitat-RL. Die direkte Beeinträchtigung sei durch das Gutachten des Naturschutzsachverständigen belegt. Die Beeinträchtigung weiter Teile des Schutzgebietes sei jedenfalls in einem erheblichen Ausmaß gegeben. Bei der Berücksichtigung der relevanten "I[mportant-]B[ird-]A[rea]-Ausweisung" werde das Gebiet zerschnitten und dadurch empfindlich negativ getroffen. Die Pufferwirkung für die Kernzonen falle dem Straßenbau zum Opfer.

Die Verpflichtung zur Notifikation des Gebietes habe schon zu jenem Zeitpunkt bestanden, "in dem das Gebiet der S 18-Trasse im Jahre 1997 naturschutzrechtlich zurückgestuft" worden sei. Die Verpflichtungen nach der Vogelschutz-RL und der Fauna-Flora-Habitat-RL bestünden unabhängig davon, ob die zu meldenden Gebiete tatsächlich gemeldet wurden oder diese Meldung pflichtwidrig unterlassen wurde.

Auch wenn die S 18 nicht im notifiktionspflichtigen Gebiet liegen sollte, betreffe sie das geschützte Gebiet so stark, dass der Schutz der beiden Richtlinien zu garantieren sei. Für die Anwendung von Natura 2000-Recht komme es allein darauf an, ob das von der S 18 direkt oder auf Grund ihrer räumlichen Nähe betroffene Gebiet notifiktionspflichtig sei.

Vor Erlassung der angefochtenen Verordnung wäre jedenfalls die Öffentlichkeit anzuhören und eine genaue Prüfung von Alternativen durchzuführen gewesen. Die Vorgaben der Vogelschutz- und der Fauna-Flora-Habitat-RL wären im Verfahren jedenfalls zu berücksichtigen gewesen. Auch aus diesem Grund werde die angefochtene Verordnung aufzuheben sein.

2. Die verordnungserlassende Behörde weist in ihrer - vor Ergehen der unter Pkt. I.4. referierten Entscheidung des EuGH erstatteten - Äußerung darauf hin, dass die Riedwiesen, die vom Bau der S 18 betroffen seien, über keinen Schutzstatus verfügten. Es würden weder die Flächen des als Natura 2000-Gebiet nominieren Landschaftsschutzgebietes "Lauteracher Ried" noch jene des Naturschutzgebietes "Birken - Schwarzes Zeug" berührt.

2.1. Zum Vorwurf der fehlenden Umweltverträglichkeit führt der Bundesminister im Einzelnen aus:

"Vorerst ist ausdrücklich festzuhalten, dass die S 18 - entgegen dem diesbezüglichen Beschwerdevorbringen - keineswegs durch den 'zentralen Bereich des Riedes' führt. Vielmehr wurde bei der Trassenwahl darauf Bedacht genommen, dass lediglich Randbereiche des Riedes berührt werden und die Linienführung sich an bereits bestehenden Trennlinien in der Landschaft orientiert. Solche Trennlinien sind insbesondere der technisch mit Betontrapezen verbaute Wolfurter Landgraben, die technisch verbaute Dornbirner Ach und die gleichfalls bereits bestehende Landesstraße L 41, Zellgasse. Auch im so genannten 'Schweizer Ried' wurde bei der Linienführung darauf geachtet, dass die wertvollen Streuwiesen weitgehend geschont und Feuchtbiotope entlang der Dornbirner Ach umfahren werden, sodass lediglich ökologisch verarmte Fettwiesen, Maisäcker und Fichtenstandorte der Agrarintensivzone berührt werden."

Diese Bedachtnahme auf die ökologischen Erfordernisse sei in den verschiedenen Trassen- und Variantenvergleichen zum Ausdruck gebracht und bei Erlassung der gegenständlichen Verordnung auch entsprechend gewürdigt worden. "Zum besseren Verständnis" weist der Bundesminister auf folgende geographische Verhältnisse hin:

"[D]as Schweizer Ried hat eine Ost-West Ausdehnung von ca. 1,5 km, das damit direkt verbundene Lauteracher Ried eine Ost-West-Ausdehnung von ca. 3 km. Die S 18 Trasse verläuft ca. 350 m vom Westrand dieses zusammenhängenden Grünraumes, sodass keineswegs 'der zentrale Bereich des Riedes' durchschnitten wird."

Die Ausführungen der antragstellenden Gemeinden, dass die Umweltverträglichkeit nur unzureichend geprüft worden sei und die Umweltverträglichkeitserklärung nicht den Anforderungen des § 7 BStG 1971 entspreche, hält der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mangels entsprechender Konkretisierung deshalb für nicht nachvollziehbar, weil

"nach dieser zitierten Gesetzesbestimmung Bundesstraßen derart zu planen, zu bauen und zu erhalten sind, 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 benützlich sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen. Der Gesetzgeber verlangt ausgehend von den maßgeblichen Planungsdeterminanten der Erfordernisse des Verkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges die Bedachtnahme auf weitere Entscheidungsfaktoren, wie insbesondere auch auf die Umweltverträglichkeit. Damit wird vom Gesetzgeber aber nicht mehr - und nicht weniger - gefordert, als dass der Verordnungsgeber vor der Festlegung einer Straßentrasse die daraus zu erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt zu erheben und - bei mehreren alternativen Trassenvarianten - gegenüber anderen Entscheidungsfaktoren wie etwa der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens abzuwägen hat.

Mit Rücksicht auf die bei jeder Straßentrasse jeweils unterschiedliche Sachlage hat der Gesetzgeber darauf verzichtet, eine Rang- oder Reihenfolge dieser Entscheidungsgesichtspunkte allgemein im Voraus zu bestimmen. Für das Planungsrecht ist kennzeichnend, dass die einzelnen Abwägungskriterien, die auf Grund gehöriger Sacherhebungen von der Verwaltung in ihr

planerisches Kalkül miteinzubeziehen sind, zu einander widersprechenden Ergebnissen führen können. Umweltverträglichkeit begründet sohin ebenso wie Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens i.S.d. § 4 Abs. 1 BStG 1971 nicht eine schlechthin feststehende tatbestandliche Voraussetzung für die Festlegung einer bestimmten Straßentrasse. Zwar würden zu erwartende Umweltbeeinträchtigungen eines bestimmten Umfangs oder zu errechnende Investitionskosten für die Straße ab einer bestimmten Höhe die Trassenfestlegung rechtswidrig machen, doch ist nach der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (vgl. VfSlg. 12084/1989, VfGH 13.12.1991, V 159/90, VfSlg 13191) eine Trassenfestlegung mangels Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit oder die Wirtschaftlichkeit i.S.d. § 4 Abs. 1 BStG 1971 nur dann gesetzwidrig, wenn im Zuge des Planungsverfahrens diese Faktoren nicht hinreichend erhoben und/oder gegeneinander sowie gegenüber den sonstigen gesetzlichen Entscheidungskriterien abgewogen wurden. Unter diesem Gesichtspunkt sind daher allein Aussagen des Gutachtens eines Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz aus dem Jahr 1999 bzw. des 'ergänzenden Gutachtens' aus dem Jahre 2002 nicht geeignet, die Rechtmäßigkeit der Trassenverordnung in Frage zu stellen."

Dem Verfahren zur Festlegung des Straßenverlaufes lagen - so die verordnungserlassende Behörde - die Pläne und Projektunterlagen "Detailprojekt 1994 Rohentwurf, Projekt Nr BS-9402" zugrunde. Dieses umfasse auch einen "Anhang Umwelt", der im Auftrag der Vorarlberger Landesregierung ausgearbeitet worden sei. Er enthalte neben dem Umweltbericht zahlreiche Planunterlagen, wie Flächenwidmungsplan, Biotopkarte, Jagdbegrenzungsplan, Isophonenkarte Ist-Zustand, Isophonenkarte S 18 ohne Schutzmaßnahmen, Prognosezustand, Isophonenkarte S 18 mit Schutzmaßnahmen, Prognosezustand. Weiters seien dem Antrag auf Einleitung des Auflage- und Anhörungsverfahrens noch elf weitere Anlagen angeschlossen gewesen, unter anderem die Umweltverträglichkeitserklärung vom 7. März 1994, eine Planungsgeschichte und Variantenbeschreibung, ein "§ 4 Abs. 1-Plan" im Maßstab 1:2000, die Erklärung der Vorarlberger Landesregierung vom 8. März 1994 zu den durch das Straßenprojekt berührten öffentlichen und Umweltinteressen und sämtliche Auszüge aus überarbeiteten Projektierungen aus den Jahren 1986, 1988, 1989, Änderung 1990 und 1989, 2. Änderung 1991.

Der Umweltbericht dokumentiere die Verhältnisse im Untersuchungsgebiet und beschreibe die Wechselwirkungen des geplanten Baus der S 18 mit der Umwelt:

"Als Untersuchungsgebiet wurden zwei Bereiche definiert: Der 'engere Untersuchungsbereich' umfasst das unmittelbar vom Bau und Betrieb der S 18 betroffene Gebiet, im 'weiteren Untersuchungsbereich' sind alle Zonen entlang der Bundesstraßen (nunmehr Landesstraßen) B 190, 202, 203 und 204 und der Landesstraßen L 3 und L 41 erfasst, die durch von der S 18 verursachten Verkehrsumlagerungen beeinflusst und damit indirekt betroffen sind. Der Umweltbericht enthält weiters eine Bestandsaufnahme hinsichtlich der Flächenwidmung und -nutzung, der Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie schützenswerter Biotope, schließlich erfasst er die vorhandenen Verkehrsverhältnisse und bereits existierende lärm- bzw. schadstoffbelastete Bereiche. Weiters werden die Auswirkungen des beabsichtigten Vorhabens auf sämtliche Umweltfaktoren (Landschaft bzw. Landschaftsbild, Boden, Gewässer, Flora und Fauna) umfassend beschrieben sowie die zu erwartenden Auswirkungen der Straße auf die Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei dargelegt. Zudem enthält der Bericht eine Darstellung diverser Maßnahmen, die zur Verminderung nachteiliger Auswirkungen (Lärmschutz- und sonstige Maßnahmen, für Bau- und Betriebsphase) vorgesehen sind. Diese werden in der Umweltverträglichkeitserklärung näher umschrieben."

Die Umweltverträglichkeitserklärung beinhalte neben der Beschreibung des Bauvorhabens und der Begründung der Trassenwahl eine Darstellung über die Umweltsituation im Bereich der Neutrassierung sowie im umliegenden Straßennetz:

"Es werden die Auswirkungen der geplanten Trassenführung auf die dargestellte Umweltsituation aufgezeigt. Als positive Auswirkungen werden die Verkehrsentlastungen, die Verringerung des Energieverbrauchs und der Reisezeit, die Lärm- und Schadstoffreduktion sowie die verminderte Trennwirkung aufgeführt. Als negativ werden die Auswirkung auf Landschaft und Arten, die Verschmutzung von Wässern der Riedlandschaft, die Schadstoffbelastungen, Lärm und Erschütterungen sowie die Trennwirkung genannt. Punkt 4 der Umweltverträglichkeitserklärung enthält verschiedene Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen, die sich zum Großteil mit jenen des Anhanges Umwelt, Bericht, des Detailprojektes decken, zu einem geringen Teil (Punkt 4.2.4 der Umweltverträglichkeitserklärung) aber auch darüber hinaus gehen."

Die Umweltverträglichkeit der verordneten Trasse sei sohin - entgegen den Antragsbehauptungen - überaus eingehend behandelt und erörtert worden. Die vorgenannten Unterlagen bildeten

eine angemessene Grundlage für die vom Gesetzgeber bei der Trassenfestlegung geforderte Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit, weshalb die diesbezüglichen Einwände der antragstellenden Gemeinden ins Leere gingen.

2.2. Auch der Vorwurf der Verwendung veralteter Daten sei unrichtig. Grundsätzlich bestehe ein Verkehrsmodell aus drei Datengruppen: dem betrachteten Netz (hier: das Untere Rheintal mit und ohne S 18 bzw. verschiedene absehbare Netzerweiterungen), der Wunschlinienmatrix und der Verkehrsmenge. Das betrachtete Netz habe keine unberücksichtigten nennenswerten Erweiterungen erfahren, in das Modell seien die regelmäßig durchgeführten ECE-Zählungen und die Auswertungen automatischer Zählstellen integriert worden.

2.3.1. Mit dem Vorwurf der unvollständigen Alternativenprüfung und damit einhergehend der nicht ordnungsgemäßen Prüfung der Wirtschaftlichkeit, würden die antragstellenden Gemeinden die dem Bundesminister eingeräumte "planerische Gestaltungsfreiheit" bei Festlegung einer konkreten Trasse verkennen. In diesem Zusammenhang sei festzuhalten, dass

"der Verfassungsgerichtshof nicht zu prüfen hat, ob und inwieweit eine andere Trasse besser als die vom Bundesminister verordnete Trasse den dargestellten gesetzlichen Kriterien entspricht (vgl. VfSlg. 13.191), er hat vielmehr an Hand der von der Antragstellerin vorgetragene Bedenken ausschließlich zu prüfen, ob bei Erlassung der angefochtenen Verordnung das Verfahren nach den Abs. 3 und 5 des § 4 BStG 1971 eingehalten sowie die dargestellten inhaltlichen Determinanten für die Festlegung einer Trasse gemäß § 4 Abs. 1 in Verbindung mit den §§ 7 und 7 a BStG 1971 berücksichtigt worden sind".

Wie aus der Planungsgeschichte und Variantenbeschreibung hervorgehe, seien in den Jahren 1984 bis 1994 in zehn Variantenstudien über 30 Varianten und Subvarianten näher untersucht und miteinander verglichen und jeweils auch Nutzen-Kosten-Analysen durchgeführt worden.

2.3.2. Die TrassenVO sei - entgegen den Behauptungen der antragstellenden Gemeinden - auch nicht invalidiert:

"Die Festlegung einer Trasse gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 stellt eine Planungsentscheidung des Bundesministers dar. Sie bewirkt andererseits auch, dass die im Verzeichnis enthaltene abstrakte Erklärung zur Bundesstraße eine Konkretisierung erfährt. Aufgabe der planenden Verwaltungsbehörde ist es, anhand der angeführten gesetzlichen Abwägungskriterien für einen bestimmten Straßenverlauf eine wohlabgewogene Entscheidung nach Maßgabe des konkreten, festgestellten Sachverhaltes zu treffen. Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Verordnung ist daher entscheidend, dass zum Zeitpunkt der Verordnungserlassung Klarheit über die einzelnen, im Gesetz als relevant erklärten Kriterien bestand und die Trasse nach Bewertung und Abwägung dieser Kriterien bestimmt worden ist (vgl etwa VfSlg 12.949).

Nach dem von der Antragstellerin zitierten Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes VfSlg 9.588 ist der Ordnungsgeber gehalten, seine Entscheidung geänderten Situationen dann anzupassen, wenn ihm das vom Gesetz aufgetragen wird. Der Ordnungsgeber habe daher nach Verordnungserlassung fallweise zu untersuchen, ob die Annahmen, von denen er bei Verordnungserlassung ausgegangen ist, noch zutreffen. Eine Verordnung werde sohin gesetzwidrig, wenn der Grund zu ihrer Erlassung inzwischen weggefallen ist.

Dieses von der Antragstellerin zitierte Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes ist - ebenso wie das Erkenntnis VfSlg 12.290 - zu straßenpolizeilichen Verordnungen ergangen. Zunächst dürfte ohne weiteres einsichtig sein, dass - schon allein im Hinblick auf die unterschiedlichen Folgen - die Aufhebung oder Änderung eines Halte- und Parkverbotes (VfSlg 9.588) oder einer Geschwindigkeitsbeschränkung (VfSlg 12.290) weit eher möglich und zumutbar ist, als die Änderung oder gar Aufhebung einer Trassenverordnung. Vor allem aber bestehen Unterschiede in der gesetzlichen Grundlage. In der Straßenverkehrsordnung wird ausdrücklich angeordnet, dass die Behörde Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs alle zwei Jahre auf ihre Erforderlichkeit zu überprüfen hat. Eine vergleichbare Verpflichtung zur periodischen Überprüfung und gegebenenfalls zur Anpassung von Trassenverordnungen enthält das Bundesstraßengesetz nicht.

Nach § 4 Abs 2 BStG 1971 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie - unter anderem - die Auflassung von Straßenteilen als Bundesstraßen zu verfügen, wenn sich eine wesentliche Änderung der Voraussetzungen nach § 4 Abs 1 BStG 1971 ergeben hat. Soweit § 4 Abs. 2 BStG 1971 bestimmt, dass bei wesentlicher Änderung der Voraussetzungen nach § 4 Abs 1 BStG 1971 die Auflassung von Straßenteilen durch Verordnung zu verfügen ist, stellt das Gesetz auf einen Zeitpunkt ab, in dem der betreffende Straßenteil bereits gebaut worden ist. Dies ergibt

sich auch aus den Erläuterungen zur Regierungsvorlage (424 BlgNR. XX. GP) zur Bundesstraßengesetznovelle 1996, BGBl.Nr. 31/1997: 'Es wird klargestellt, dass Auflassungen auch ohne Umlegungen erfolgen können (bedingt durch die Verlegung von anderen Straßen und die damit verbundenen Verkürzungen einer Bundesstraße). Es wird grundsätzlich die Möglichkeit geschaffen, Zubringer oder Rampen zwecks der Möglichkeit zusätzlicher Anschlüsse (in Folge des Verbotes von Subanschlussstellen) zurückzunehmen. Dies soll allerdings nur dann erfolgen, wenn für die verbleibenden Teile der Bundesstraße keine Nachteile nach §§ 7 und 7a zu erwarten sind. Auflassungen finden allerdings ihre Grenze in den in den Bundesstraßenverzeichnissen enthaltenen Streckenbeschreibungen und ihren Fixpunkten.' Die Auflassung von Teilen einer Straße gemäß § 4 Abs. 2 BStG 1971 berührt aber keineswegs die Richtigkeit und Rechtmäßigkeit der seinerzeitigen Planungsentscheidung im Zeitpunkt der Verordnungserlassung, weshalb die Bestimmung auch nicht als Auftrag an den Verordnungsgeber zur periodischen Überprüfung seiner Planungsentscheidung verstanden werden kann.

Eine Aufhebung der gesamten Trassenverordnung würde dem § 1 BStG 1971 und der im Bundesstraßenverzeichnis 2 enthaltenen Streckenbeschreibung widersprechen und wäre damit gesetzwidrig. Eine Neutrassierung könnte nur innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Fixpunkte und innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Planungsdeterminanten des § 4 BStG 1971 erfolgen. Bei Beachtung dieser gesetzlichen Prämissen ist - wie bereits ausgeführt wurde - die derzeitige Trassenführung hingegen geboten."

2.4. Was den behaupteten Verstoß gegen "Natura 2000" anbelangt, so vertritt der Bundesminister die Auffassung, dass die Bestimmung des Straßenverlaufes der S 18 in der angefochtenen Verordnung mit der Vogelschutz-RL in Einklang stehe:

"Die von der Antragstellerin ins Treffen geführte VschRL enthält neben allgemeinen Gebiets- und Artenschutzvorschriften Vorgaben zur Ausweisung und Erhaltung von besonderen Schutzgebieten für bestimmte Vogelarten. Durch die FFH-RL werden diese Schutzgebiete mit jenen nach der FFH-RL auszuweisenden besonderen Schutzgebieten zum Schutzgebiet Natura 2000 zusammengefasst und einem einheitlichen Schutzregime unterstellt. Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinien ist mit dem Tag des EU-Beitrittes, somit mit dem 1.1.1995, entstanden.

...

Aufgrund des Vorkommens von zwei Vogelarten des Anhangs I der VschRL sowie 12 nicht in Anhang I VschRL erfassten regelmäßig vorkommenden Zugvogelarten wurde das Landschaftsschutzgebiet 'Lauteracher Ried' mit Schreiben der Vorarlberger Landesregierung vom 18.5.1995 als Natura 2000-Gebiet gemeldet.

Art. 4 Abs. 1 und 2 der VschRL verpflichtet die Mitgliedstaaten, ein besonderes Schutzgebiet mit einem rechtlichen Schutzstatus auszustatten, der geeignet ist, u.a. das Überleben und die Vermehrung der in Anhang I der Richtlinie aufgeführten Vogelarten sowie die Vermehrung, die Mauser und die Überwinterung der nicht in Anhang I aufgeführten, regelmäßig auftretenden Zugvogelarten, sicherzustellen. Auch wenn die Auffassung vertreten wird, dass aufgrund des fehlenden materiellen Schutzstatus kein ordnungsgemäß ausgewiesenes besonderes Schutzgebiet i.S.d. Art. 4 VschRL vorliegt und deshalb die Bestimmung des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der VschRL anzuwenden ist, steht die verordnete Trasse nicht im Widerspruch zur VschRL.

Art. 4 Abs. 4 der VschRL verpflichtet die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sich diese auf die Zielsetzungen dieses Artikels erheblich auswirken, in den Abs. 1 und 2 genannten Schutzgebieten zu vermeiden. Dies bedeutet, dass erhebliche Beeinträchtigungen und Belästigungen dieses Gebietes jedenfalls unzulässig sind. Außerhalb dieser Schutzgebiete haben sich die Mitgliedstaaten zu bemühen, die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume zu vermeiden.

Als Störquellen, die aus dem Bau und Betrieb einer Straße resultieren können, kommen insbesondere Lärm, Trennung der Biotopverbundsituation und Errichtung ökologischer Barrieren in Betracht. Wie auch das naturschutzrechtliche Bewilligungsverfahren gezeigt hat, können durch Lärmschutzwände, Aufbringung von Drainasphalt und den Rückbau der Senderstraße L 41 im Bereich der Unterführung unter die A 14 bis zur Einbindung in die Höchsterstraße L 42 die von diesen Störquellen ausgehende Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel im Schutzgebiet vermieden werden. Es wird dazu auf die detaillierten Ausführungen im Berufungsbescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 21. Februar 2003, Zl. IVE-151.095/03, Seite 323 ff. verwiesen. Es kann sohin davon ausgegangen werden, dass trotz Errichtung und Betrieb der Bodensee Schnellstraße eine Verschmutzung bzw. Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel im Schutzgebiet 'Lauteracher Ried' gänzlich vermieden oder zumindest soweit reduziert werden kann, dass diese Auswirkungen der Zielsetzung des Art. 4 VschRL nicht zuwiderlaufen, d.h. das Überleben und die Vermehrung des Wachtelkönigs als zu schützende Anhang I Vogelart im hierfür geeignetsten Gebiet gewährleistet wird."

3.1. Der Verfassungsgerichtshof hat in der Sache er-  
wogen:

Die angefochtene Trassenverordnung beruht auf dem oben (unter Pkt. I.3.2.1.) wiedergegebenen § 4 BStG 1971 idF BGBl. I 31/1997. Danach bilden die in einem gehörigen Verfahren zu er-

hebenden Planungsziele im Wesentlichen die Verkehrserfordernisse, die Wirtschaftlichkeit des Straßenbauvorhabens und dessen Umweltverträglichkeit. Für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen ordnet ferner der in § 4 Abs. 1 BStG 1971 bezogene § 7 an, dass dabei nicht nur auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des (künftigen) Verkehrs, sondern auch auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen ist.

Für jeden der drei Entscheidungsparameter müssen ausreichende Entscheidungsgrundlagen erarbeitet werden, weil ohne hinreichend erhobene Entscheidungsgrundlagen die vom Gesetz geforderte rationale, auf einem gehörigen Abwägungsvorgang beruhende Trassenplanung unmöglich und daher die Trassenverordnung rechtswidrig ist (*Berka, Das Planungsermessen bei der Trassierung von Bundesstraßen, FS Winkler, 1997, S 78*). In VfSlg. 12.846/1991 forderte der Verfassungsgerichtshof zwecks Überprüfung der "Umweltverträglichkeit" als Trassendeterminante "eine Bestandsaufnahme der Umweltsituation, eine Prognose der Auswirkungen der beabsichtigten Trassenführung auf diese Umweltsituation und Maßnahmen ... mit welchen die negativen Auswirkungen verringert werden können". In VfSlg. 12.949/1991 hob der Verfassungsgerichtshof eine Trassenverordnung unter anderem deshalb auf, weil das gesetzliche Erfordernis der "Umweltverträglichkeit" der festzulegenden Trasse auf Grund der vorliegenden Unterlagen nicht hinreichend beurteilt werden konnte.

3.2. Für die tatbestandliche Voraussetzung der "Umweltverträglichkeit" der verordneten S 18 Bodensee Schnellstraße sind die allgemeinen Ausführungen zum "Detailprojekt 1994", Anhang Umwelt, ebenso wenig ausreichend wie die "Umweltverträglichkeitserklärung" vom 7. März 1994 zum Bauvorhaben "Bundesstraße S 18 Bodensee Schnellstraße", auf die sich der die Verordnung verteidigende Bundesminister beruft. Die Dokumentation der Umweltverhältnisse einschließlich der zu erwartenden Wechselwirkungen im Falle des Baus der S 18 Bodensee Schnellstraße berücksichtigt nämlich nicht, dass die an das bestehende Landschaftsschutzgebiet "Lauteracher Ried" angrenzenden Gebiete

"Soren" und "Gleggen-Köblern" mit jenem - was das Schutzbedürfnis anbelangt - eine Einheit bilden. Dies ist nicht nur den im Zuge des (späteren) Bewilligungsverfahrens nach dem Vbg. Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung eingeholten Sachverständigengutachten (vgl. dazu Pkt. I.6.4.) zu entnehmen, sondern ergibt sich schon daraus, dass "Soren" im Anhang "Umwelt" zum Detailprojekt 1994 sowie in der zitierten Umweltverträglichkeitserklärung überhaupt nicht, "Gleggen-Köblern" aber nicht gesondert im Hinblick auf die Umweltauswirkungen erwähnt, geschweige denn näherhin analysiert wird, wiewohl bei Berücksichtigung dieser einheitlichen Landschaftsstruktur von der verordneten Trasse nicht nur Randgebiete berührt, sondern der schutzbedürftige Bereich schlechthin durchschnitten wird.

Auch der EuGH folgt in seinem Urteil vom 23. März 2006 (vgl. oben Pkt. I.4.1.) - entgegen dem seinerzeitigen Vorbringen der österreichischen Bundesregierung - der Meinung der Kommission, dass die gegenwärtige Ausweisung und Abgrenzung des besonderen Schutzgebietes Lauteracher Ried nicht den Erfordernissen des Schutzes und der nachhaltigen Erhaltung der in diesem Gebiet vorkommenden Vogelarten genügt. Vielmehr muss "der Raum dieses besonderen Schutzgebietes auf die Gebiete Soren und Gleggen-Köblern erweitert werden", um auch der gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtung zur Ausweisung der als besonderes Schutzgebiet am besten geeigneten Gebiete Rechnung zu tragen.

In Anwendung des Rechtsbegriffs der "Umweltverträglichkeit" gemäß den §§ 4 und 7 BStG 1971 ist für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Trassenverordnung demnach davon auszugehen, dass sich die unter dem Titel der "Umweltverträglichkeit" zu erarbeitenden Entscheidungsgrundlagen für den Verlauf der Trasse nicht mit der Beurteilung der Auswirkungen des Trassenbaus und -betriebs auf das "Lauteracher Ried" begnügen dürfen, wiewohl dieses allein zum Landschaftsschutzgebiet erklärt sowie als besonderes Schutzgebiet nach der Vogelschutz-RL gemeldet worden war. Vielmehr zeigt das Urteil des EuGH vom 23. März 2006, Rs. C-209/04, dass vor den Anforderungen des Art. 4 der

Vogelschutz-RL ein zusammenhängendes besonderes Schutzgebiet besteht, das neben dem "Lauteracher Ried" im engeren Sinn auch die Gebietsteile "Soren" und "Gleggen-Köblern" umfasst.

Wie der Darstellung (oben unter Pkt. I.5.) zu entnehmen ist, bildet den notwendigen Gegenstand gehöriger Entscheidungsgrundlagen für den Trassenverlauf nicht mehr nur dessen Auswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet "Lauteracher Ried" im engeren Sinn; zumal dieses nicht unmittelbar an die verordnete Trasse anschließt, sich vielmehr nördlich dieser Trasse mit einem Mindestabstand von etwa 150 m zu dieser nach Norden erstreckt. Dementgegen erstreckt sich der als besonderes Schutzgebiet mit einzubeziehende Gebietsteil "Soren" nördlich unmittelbar anschließend an die (und entlang der) verordnete(n) Trasse der S 18, während südlich der geplanten Trasse die nebeneinander liegenden Gebiete "Eichwald" und "Gleggen-Köblern" unmittelbar an die Trasse anschließen.

Es ist evident und bedarf keiner besonderen Begründung, dass die unter dem Titel der Umweltverträglichkeit einer Trasse erhobenen und untersuchten Entscheidungsgrundlagen anders beschaffen sind, je nachdem ob eine Trasse lediglich in einer gewissen Distanz zu einem bestehenden Landschaftsschutzgebiet sowie besonderen Schutzgebiet verläuft oder dieses durchschneidet. Während die Riedwiesen, auf welche die verordnungserlassende Behörde in ihrer Äußerung als vom Bau der S 18 betroffen verweist, über keinen besonderen rechtlichen Schutzstatus verfügen, trennt nach der gebotenen Einbeziehung der Gebietsteile "Soren" und "Gleggen-Köblern" die Trasse im Ergebnis ein dieserart zusammenhängendes Landschaftsschutzgebiet sowie besonderes Schutzgebiet. Die Überlegung des Bundesministers (vgl. oben unter Pkt. III.2.1.), dass die S 18 Bodensee Schnellstraße keineswegs durch den "zentralen Bereich des Riedes führt, vielmehr bei der Trassenwahl darauf Bedacht genommen wurde, dass lediglich Randbereiche des Riedes berührt würden", ist angesichts des tatsächlichen Umfangs des Schutzgebietes hinfällig. Vielmehr bedürfen die unter dem Titel der "Umweltverträglichkeit" für die

Interessenabwägung erforderlichen Entscheidungsgrundlagen für die Führung der Trasse der S 18 einer neuerlichen sorgfältigen Erhebung und Analyse.

3.3. Es kann hier dahingestellt bleiben, ob die verordnete Trasse von Anfang an mangels Erarbeitung gehöriger Entscheidungsgrundlagen ihre "Umweltverträglichkeit" betreffend gesetzwidrig war oder ob sie dadurch invalidierte, dass auf Grund weiterer ornithologischer Studien und jüngerer Überwachungsergebnisse die Unzulänglichkeit der Abgrenzung des Lauteracher Rieds als besonderes Schutzgebiet manifest wurde, sodass sich die seinerzeitigen Überlegungen zur "Umweltverträglichkeit" der dann verordneten Trasse für die gehörige Entscheidungsfindung als unzureichend erwiesen haben.

3.4. Den Anträgen war daher im zulässigen Umfang stattzugeben und die angefochtene Verordnung insoweit aufzuheben, wiewohl die Rechtswidrigkeit die gesamte Trasse betrifft.

Die Verpflichtung zur Kundmachung der Aufhebung stützt sich auf Art. 139 Abs. 5 B-VG.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf § 61a VfGG. In den zugesprochenen Beträgen sind jeweils Umsatzsteuer in der Höhe von € 327,-- und Reisekosten in Höhe von € 263,48, die den antragstellenden Parteien für die Teilnahme an der öffentlichen mündlichen Verhandlung erwachsen sind, sowie im Fall der (Schweizer) Ortsgemeinde Au eine Eingabengebühr gemäß § 17a VfGG in Höhe von € 180,-- enthalten. Der Gemeinde Lustenau war der Ersatz der Eingabengebühr wegen der bestehenden Gebührenbefreiung für Gebietskörperschaften (§ 17a Abs. 1 erster Satz VfGG in der im

Antragszeitpunkt geltenden Fassung BGBl. I 136/2001) indes nicht zuzusprechen.

Wien, am 27. Juni 2006

Der Präsident:

Dr. K o r i n e k

Schriftführerin:

Mag. M a r t i n